Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 21 (1876)
Heft: 21

Artikel: Le service d'étapes d'une armée en campagne [suite et fin]
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-334231

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LE SERVICE D'ÉTAPES D'UNE ARMÉE EN CAMPAGNE

(Suite et fin[1].)

Supposons, pour un moment, que l'Ecosse soit une contrée étrangère avec laquelle nous devions en venir aux mains ; supposons, en outre, que nous ayons 30,000 hommes stationnés dans le Hampshire et le Dorsetshire, 30,000 dans les comtés du Widland et 30,000 dans le Kent. La première chose pour une mobilisation de ces forces en vue d'une guerre avec l'Ecosse serait le choix de points de concentration pour chaque corps de troupe ; la fixation d'une station pour le dépôt de route ; un programme définissant la manière dont hommes, chevaux et provisions atteindront cette station et le choix d'une ligne de chemin de fer sur laquelle chaque corps puisse se mouvoir ; la désignation d'un comité de ligne, composé des officiers militaires et des directeurs de trafic de chaque ligne, puis la mise en réserve de certains trains pour le trafic ordinaire, ainsi que certaines places où hommes et chevaux puissent être nourris, disons six heures après leur départ. Ces conditions sont nettes et précises et réclament seulement un peu de temps pour être ordonnées. Mais où se trouvent les trains qui doivent transporter tous ces hommes et approvisionnements à destination ? Où décharger ? Le problème est difficile à résoudre et de son exacte solution dépendent beaucoup de choses. Y a-t-il lieu de croire que les Ecossais soient beaucoup plus avancés que nous dans leurs préparatifs de guerre ? Dans quelle situation politique se trouve la contrée ? Quel est le caractère de leur chef, la guerre est-elle populaire, et ont-ils des chemins de fer au moyen desquels ils puissent concentrer leurs troupes ? Toutes ces questions contribuent à élucider ce point. Il est hors de doute que si le lieu de débarquement est trop éloigné de l'avant-garde, les troupes et munitions s'avançant en colonne étendue par chemin de fer pourront être sérieusement inquiétées, non pas tant peut-être par les attaques réelles que par les attaques simulées de l'ennemi.

Si ce point est trop à l'arrière, on ne pourra pas tirer des chemins de fer tout le parti possible ; aussi la détermination de ce point est-elle de grande importance. Admettons York comme la gare choisie, elle deviendra alors la station de transfert ou station de triage.

En arrière de celle-ci, tout le transport est effectué, comme il a été dit, d'après des prescriptions soigneusement fixées à l'avance ; le trafic ordinaire est maintenu autant que possible et après la première concentration de troupes certains trains militaires sont continués. Les points de départ et le point d'arrivée une fois fixés, la concentration des troupes devient une chose toute simple.

Au delà de York aucune espèce de trafic civil ne sera admis et un directeur militaire de chemin de fer, revêtu de pouvoirs très-étendus, quoique agissant toujours sous les ordres de l'officier chargé des dislocations, exploitera tout le trafic du chemin au nord de York. Mais poussons nos investigations un peu plus loin :

La gare de triage de York est devenue un grand entrepôt. Les troupes, à mesure qu'elles y arrivent, sont dirigées, les unes par che-

[1] Voir notre précédent numéro, *armes spéciales*.

min de fer, les autres à pied, vers des points définis, où chacun des trois corps venant du Kent, du Hampshire et des comtés du Midland doivent être formés. La gare d'York serait placée sous les ordres d'un commandant qui donnerait à peu près les ordres suivants :

« Aucun train contenant des approvisionnements militaires ne doit traverser York. »

« Les trains contenant des troupes et des munitions, à moins d'ordres spéciaux, peuvent y passer. »

« Aucun train à demi-rempli n'avancera vers le front. »

« Tous les trains contenant des vivres seront déchargés, si ce n'est dans des cas spéciaux, quand des instructions positives seront données. »

« Tous les trains venant de l'armée traverseront York sans s'y arrêter. »

En attendant, supposons que le commissaire général de l'armée d'avant-garde trouve ou pense trouver des difficultés à alimenter les troupes à cause d'un mouvement de flanc qui va être fait contre l'armée écossaise. Il notifie au commandant de la ligne de communication la quantité de provisions dont il aura probablement besoin tout à coup. Ces provisions sont chargées ; on en forme des trains que l'on dirige dans des embranchements à quelques milles au nord de York, avec une garde peu nombreuse pour escorte ; un simple télégramme suffira pour les faire arriver à l'avant.

De même, dans l'attente d'une bataille, des trains d'ambulance sont formés et placés dans des voies latérales ; ils ont avec eux des infirmeries, des secours médicaux et une escorte ; mandés télégraphiquement à l'avant-garde, ils ramèneront bien au sud de York les malades et les blessés qu'ils auront recueillis.

Au nord de York le trafic serait entièrement militaire et exploité par un directeur de chemin de fer militaire, qui aurait sous lui un état-major spécialement composé dans ce but pour veiller à ce que tout le trafic soit exploité d'une façon régulière.

Mais jusqu'où un trafic de cette nature peut-il être exploité ? A quelle distance de l'armée le transport militaire peut-il être porté ? La réponse à ces questions dépend de plusieurs facteurs :

1° La ligne est-elle détruite ou est-il probable qu'elle le soit ?

2° La nature des stations pouvant servir de têtes de ligne.

3° Les probabilités d'un engagement avec l'ennemi.

4° La nature des routes et le transport par voitures du corps d'armée.

5° La situation de l'armée en ce qui concerne les chemins de fer et le front qu'elle occupait.

Mais supposons une station choisie, par exemple Darlington, l'armée ennemie étant quelque part dans les environs de Newcastle. Le transport par voie ferrée, excepté dans des cas spéciaux, cesserait au-delà de Darlington, où chaque corps d'armée devrait, pour s'approvisionner, envoyer son transport départemental. Darlington, le point extrême de la ligne, serait celui où s'arrêterait l'organisation de la ligne de communications et où commencerait la distribution.

Supposons, malgré cela, qu'un peu plus loin la voie ferrée a été

détruite au nord de Darlington et que l'ennemi se retire ; l'armée avance et la distance de la tête de ligne au corps d'armée devient trop considérable pour que le transport départemental puisse s'opérer.

L'officier qui commande les communications prévoyant cela et sachant dans quelle direction s'avance l'armée, désigne une nouvelle tête de ligne et établit un tronçon de transport par chevaux dès le point extrême Darlington aux points qu'il a choisis ; c'est à ces points maintenant que le transport divisionnaire envoie chercher des approvisionnements, le transport de ces approvisionnements à la tête de route étant confié au commandant d'étape, tandis qu'un nombreux corps de travailleurs serait employé à réparer la voie ferrée et à replacer les rails ; alors la tête de ligne serait de nouveau avancée et ainsi de suite.

On se procurerait des approvisionnements de la station de réunion York en les faisant venir non seulement du sud mais de toute la contrée autour d'York, et chaque officier de l'intendance du corps d'armée s'efforcerait par des réquisitions payées ou par d'autres moyens à renouer autant que possible les communications.

Telles sont, selon moi, les règles d'après lesquelles les Allemands se servent des chemins de fer en campagne, et, autant que nous pouvons en juger par les résultats, elles sont justes. J'ai essayé de ne pas vous surcharger de détails, et j'ai fait abstraction de la manière dont les nombreux arrangements, nécessaires à l'organisation des lignes, peuvent le mieux être répartis entre les divers services de l'armée. Si les principes sont corrects les détails seront vite réglés ; mais nous pouvons être certains d'une chose, c'est que si, thèse générale, des hommes très capables ont pu parfois tirer un bon parti de méthodes imparfaites, tout règlement d'administration doit cependant faire la part qu'il aura peut-être à être mis en œuvre par des mains inhabiles, et c'est une situation dont, dans mon humble opinion, il semble qu'il n'ait pas été suffisamment tenu compte par les Prussiens.

Cette réserve faite, disons que les principes fondamentaux et essentiels qui ont présidé à la rédaction de leur règlement d'administration sont clairs, logiques et bien définis ; pour en donner un aperçu sommaire, je transcrirai ici, en terminant cette étude, quelques lignes extraites de son entrée en matière :

« Le fonctionnement régulier des chemins de fer est de la plus « haute importance, non seulement au point de vue des opérations « militaires, mais aussi comme affectant le plus essentiellement les « intérêts nationaux. Le plus grand soin devrait être pris en vue de « leur exploitation régulière. Sur les lignes en arrière des stations « de transfert, le trafic ordinaire, — sinon en cas d'absolue né- « cessité, — ne doit pas servir à des buts militaires. Dans la règle, « les trains de voyageurs ordinaires feront leur service comme de « coutume, et des trains extraordinaires seront ajoutés pour les be- « soins militaires. La capacité de transport d'un chemin de fer gagne « à être employée d'une manière méthodique.

« Tout ce qui trouble la régularité du service est fatal. »