

Premiers enseignements de la guerre d'Abyssinie

Autor(en): **Rouquerol, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **81 (1936)**

Heft 6

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-341715>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

REVUE MILITAIRE SUISSE

Pour la Suisse :	ABONNEMENT	Pour l'Etranger :
1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—		1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—
3 mois fr. 4.—	Prix du N ^o fr. 1.50	3 mois fr. 5.—

DIRECTION ET RÉDACTION :

Lieut.-colonel R. MASSON, Avenue Druey 15, Lausanne. Tél. 32.217.

ADMINISTRATION, ABONNEMENTS, VENTE :

Avenue de la Gare 23, Lausanne. _____ Compte de chèques post. II.5209

ANNONCES : Agence de publicité G. Amacker, Palud 3, Lausanne. H. Droz, succ.

Premiers enseignements de la guerre d'Abyssinie

La tactique n'est qu'un vain mot sans une solide connaissance des possibilités techniques du matériel de guerre ; mais ces possibilités varient avec les progrès mécaniques réalisés chaque jour par les inventeurs. Si nous ne voulons pas nous laisser hypnotiser par l'autorité de faits décisifs dans leur temps, mais d'une application aujourd'hui surannée, nous devons suivre toutes les expériences pratiques d'emploi du matériel. Le conflit italo-éthiopien prend, à ce titre, un intérêt évident ; sans attendre une documentation complète et le recul du temps pour nous faire une opinion raisonnée sur cette belle campagne coloniale, nous devons y chercher les enseignements dont l'application pourrait être immédiate, s'il y avait lieu.

Quel serait dans une guerre européenne le rôle de ces formations motorisées qui, progressivement depuis la fin de la guerre, tendent à devenir la force principale des armées ?

Quel rôle y jouerait cette aviation qui, dès ses premiers vols en 1914, a pris une importance toujours croissante et dont les aptitudes ont été démesurément développées par les travaux du temps de paix ?

Nous ne devons pas dédaigner les lumières que la guerre d'Ethiopie peut nous donner sur ces questions auxquelles nous hésitons à répondre.

Sans doute, il ne faudrait pas transposer sans réflexion sur un théâtre d'opérations d'Europe des observations tirées d'une campagne essentiellement coloniale. Mais si nous les considérons surtout au point de vue du rendement mécanique du matériel, ils nous donnent des résultats positifs sur les services que nous pourrions lui demander, le cas échéant.

* * *

Tout ce que les Italiens ont fait dans leur campagne d'Abyssinie a procédé de l'organisation éclairée et méticuleuse avec laquelle ils ont tout préparé. Le mérite des tours de force qu'ils ont accomplis en matière d'automobilisme revient pour une part presque prépondérante aux états-majors qui ont prévu, et aux travailleurs qui ont construit les routes sans lesquelles les voitures auraient été incapables de sortir de leurs parcs.

L'organisation de la base de départ d'Asmara a été le prix d'un travail formidable, poursuivi pendant plusieurs mois avec une méthode et une persévérance qui font notre admiration.

Tous les transports maritimes destinés à l'expédition aboutissaient à Massaoua. Avant 1935, ce port, très médiocrement équipé, ne disposant que de quais restreints, ne pouvait guère assurer le déchargement de plus d'un navire à la fois. Un climat torride, l'eau douce peu abondante et la médiocrité des installations en rendaient le séjour pénible et déprimant. Il était fatal aux Européens qui le prolongeaient.

Les difficultés d'organisation que soulevaient ces conditions défavorables ont été heureusement résolues.

Un programme des travaux très minutieusement étudié par des hommes parfaitement au courant des difficultés, n'a rien laissé à l'improvisation. Cette dernière note a d'ailleurs été celle de toute la campagne. Elle a été le triomphe de la prévoyance et de l'organisation. A ce point de vue, c'est un exemple applicable à toutes les opérations sous tous les climats.

L'équipement du port largement développé a permis le déchargement rapide et simultané de plusieurs gros navires. Tout le matériel débarqué était immédiatement dirigé, par un chemin de fer à voie étroite, sur un parc de triage. Il n'y restait que le temps indispensable à son classement et à sa reconnaissance avant d'être poussé vers la base de départ de l'expédition : Asmara. Les troupes débarquées ne faisaient que passer à Massaoua. Elles étaient transportées tout de suite à Asmara.

Asmara est à 2000 m. au-dessus du niveau de la mer où se trouvent le port et la gare de triage. Grâce à son altitude, cette région jouit d'un climat très supportable pour les Européens.

Avant la guerre, la liaison entre Massaoua et Asmara était assurée par un médiocre chemin de fer à voie étroite, d'un rendement illusoire.

Le premier tour de force des Italiens a été de construire en quelques semaines une route automobile entre Massaoua et Asmara. Elle a 120 kilomètres de développement, coupant et escaladant des sites de montagnes les plus scabreux. Une trentaine de mille ouvriers ont exécuté, sans répit, de jour et de nuit, ce travail gigantesque dont l'utilisation a commencé avant son achèvement.

Le nombre de camions parcourant cette route atteignait rapidement 1200 véhicules par jour dans chaque sens ; mais comme il n'était pas possible d'établir à la fois deux courants contraires de circulation, les convois montants disposaient de la route pendant 12 heures. Les convois descendants en disposaient pendant les 12 heures suivantes.

Le nombre d'accidents de personnel qui se sont produits

pendant cette période héroïque de l'organisation des transports a été extrêmement faible. Il faut remarquer que dans ce trafic intensif de jour et de nuit, avec de nombreux tournants brusques, le long de pentes abruptes, les pertes de camions tombant dans les ravins ont été tout à fait exceptionnelles.

La suite du programme d'organisation comportait l'exécution d'une deuxième route entre Massaoua et Asmara, nécessaire pour établir un mouvement giratoire entre le port et Asmara. Cette deuxième route a été ouverte au trafic dans le courant de novembre.

Enfin, un téléphérique, réduisant la durée du trajet dans une proportion très importante est venu compléter le premier réseau de communications entre les plateaux et la côte, où le personnel doit être réduit au minimum indispensable. La salubrité du climat des plateaux permettait d'y faire les concentrations de troupes et de matériels.

Ces détails sur la préparation de la campagne donnent tout de suite une idée de l'importance des routes pendant toutes les opérations. On prête ce mot au maréchal Badoglio : « Il faut donner deux mille coups de pic avant de tirer un coup de fusil. » La main-d'œuvre nécessaire pour l'exécution des routes dont l'Ethiopie est aujourd'hui sillonnée a été fournie d'abord par l'embauchage d'ouvriers de la métropole, engagés pour une durée déterminée. Tout a été dit sur l'entraînement et la bonne volonté de ce personnel commandé sur les chantiers par les cadres du génie.

Après une période d'inaction apparente de plusieurs semaines, le maréchal Badoglio a pris une offensive sans arrêt. Après chaque victoire, il a fait talonner ses adversaires par des colonnes légères motorisées. Mais, à partir de ce moment, les mouvements des unités motorisées étaient conditionnés par la construction de la route. Toutes les troupes y ont été employées. L'effort accompli entre le 9 et le 17 avril pour aménager la route de Quoram à Dessié a été formidable. *Sur 80 kilomètres*, écrit le maréchal

Badoglio dans son rapport officiel, *tous les hommes de tous les corps sans exception, y compris les médecins et les infirmiers des corps de troupes et des hôpitaux ont travaillé à l'ouverture d'une piste avec ténacité et une ardeur qu'aucun mot ne peut exprimer...*

Il semble que dans un pays aussi difficile, l'artillerie portée à dos de mulets ou de chameaux fût à peu près seule utilisable. Les Abyssins ont éprouvé une vive surprise en recevant des obus d'artillerie moyenne et même des projectiles d'un calibre un peu plus fort à la bataille du lac Ascianghi. Il a fallu souvent construire des routes longues et difficiles pour amener l'artillerie en position. Dans une des dernières batailles 2500 artilleurs sont allés faire la route d'accès à leurs positions du lendemain pendant que leur matériel était parké dans un ravin.

Il n'y a pas en Europe une région aussi dépourvue de routes que l'Abyssinie ; mais ce n'est pas une raison de croire que les énormes mouvements d'équipages motorisés prévus dans l'avenir pourront se contenter des communications existantes. Comme en Abyssinie, il faudra parfois en créer. A ce point de vue, l'entraînement aux travaux de route de toutes les troupes italiennes, sans distinction d'armes ou de services, est un exemple qui mérite de ne pas tomber dans l'oubli.

Les routes étaient utilisées par des convois considérables dès qu'ils pouvaient y être engagés sans grands risques immédiats ; mais les travaux d'amélioration et de consolidation étaient poursuivis sans arrêt. C'est par milliers de voitures automobiles, constamment en route, que les transports ont été exécutés sur le théâtre d'opérations. Il semble que les modèles de ces véhicules sont assez nombreux et parfaitement adaptés aux services qu'ils doivent assurer. Dans l'Ôgaden, par exemple, il y avait des trains composés d'un tracteur et de deux remorques attelées l'une derrière l'autre, le tout sur chenilles. L'ensemble peut transporter 70 tonnes de matériel à travers des terrains fangeux où les roues des voitures hippomobiles s'embourbent

jusqu'au moyeu. Cette charge représente le ravitaillement d'une division.

Depuis le mois de mars, le front italien du Sud était à plus de 1000 kilomètres de Mogadiscio, port de ravitaillement de l'offensive italienne du Sud. On peut sans peine imaginer les difficultés que le service du ravitaillement a dû surmonter pour donner régulièrement satisfaction aux troupes de première ligne à travers une région au climat torride et inhospitalier, une nature sauvage, des cours d'eau sans ponts et débordés à chaque pluie.

Le commandement éthiopien escomptait l'impossibilité des transports dans cette région dès que les pluies devenaient fréquentes. C'était vrai avec les animaux de bât. L'ennemi a été stupéfié de voir que le mauvais temps ne gênait ni les ravitaillements ni les opérations.

L'emploi extrêmement fréquent des colonnes motorisées a été d'un rendement militaire important. Certaines opérations exécutées par des détachements entièrement motorisés sont à retenir. Telles, par exemple, que la marche à la fin de mars du corps du général Starace, de 500 automobiles, sur Gondar où il est arrivé le 1^{er} avril. Son passage, partout inopiné, a causé une surprise telle que toute réaction était impossible.

Après l'occupation de Dessié et la construction en quelques jours d'une route carrossable de 80 kilomètres à laquelle 20 000 ouvriers ont été employés, 1600 automobiles ont été réunies à Dessié. Elles en sont parties en une seule colonne le 26 avril à l'aube ; l'avant-garde était formée par un groupe d'autos blindées. Dans les divers fractionnements de cette énorme colonne, les voitures marchaient à dix mètres de distance. Cent cinquante avions ont fourni un service ininterrompu d'éclaireurs et de surveillance pendant toute la marche. Soit par signaux, soit par T. S. F., les troupes portées demandaient à l'aviation les objets et les ravitaillements dont elles avaient besoin. On cite une section de réparations qui a reçu un tour d'atelier par la voie des airs.

Bien que la voie suivie de Dessié à Addis-Abéba soit qualifiée d'impériale, elle était loin de pouvoir supporter un trafic intense. Les ponts sur les nombreux torrents traversés par la route étaient insuffisants où la route empruntait un gué. Un grand nombre de murs de soutènement devaient être refaits ; des pannes de voitures gênaient la circulation ; les pentes étaient parfois extrêmement raides, notamment pour le passage du col culminant dont l'altitude atteint 3200 m., et que la colonne a commencé à franchir le 2 mai.

L'effectif porté par cette énorme colonne atteignait 25 000 hommes. C'est, paraît-il, l'effectif le plus considérable qu'une colonne automobile ait jusqu'ici transporté à la fois. Le record en cette matière était tenu jusqu'ici par les Américains qui, dans des manœuvres en 1935, ont employé un corps motorisé de 14 000 hommes.

La colonne de Dessié est arrivée le 5 mai devant Addis-Abéba. Elle n'avait rencontré aucune résistance de la part des habitants. Quelques soldats éthiopiens qui battaient la campagne après la défaite du lac Ascianghi ont amorcé le premier jour une velléité de résistance. Une courte action de l'avant-garde d'autos blindées l'a très rapidement dissipée.

* * *

L'absence d'adversaires aériens a simplifié les tâches de l'aviation italienne ; mais grâce à l'activité et la maîtrise avec lesquelles elle les a remplies, le commandement a pu constamment et sans hésitation fixer les missions des formations terrestres en parfaite connaissance des obstacles à surmonter et de la situation du moment.

Dès les premières étapes des troupes engagées, le 3 octobre, sur trois itinéraires dans la région nord de l'Abyssinie, la liaison a été établie à intervalles réguliers par avion et radio entre les trois colonnes séparées par des massifs montagneux à peu près impénétrables. La direction des opérations était ainsi fixée sur la sûreté des liaisons qu'elle aurait à établir avec les détachements les plus aventureux

sauf, bien entendu, en cas de conditions météorologiques absolument défavorables. Cette certitude avait une importance sur laquelle il est inutile d'insister. Elle ramène la pensée de ceux qui ont vécu des opérations de la grande guerre dans des régions boisées sur l'ignorance de la situation à peu de distance du terrain.

Un exemple de hardiesse a été donné le 30 avril par le capitaine Ciano, gendre du Duce. Chargé de reconnaître le terrain d'atterrissage d'Addis-Abéba occupé par les Abyssins, il s'y rendait sur un trimoteur ayant cinq hommes d'équipage. Non content d'avoir survolé le terrain à basse altitude, il a voulu en éprouver le sol même. Sous le feu de mitrailleuses tirant à petite distance, il a touché terre et il a repris de l'altitude après avoir roulé cinquante mètres. Son appareil avait reçu plus de vingt balles, le réservoir était crevé, l'essence ruisselait, un homme d'équipage était évanoui. Dans cet état très dangereux l'aviateur a pu rejoindre sa base.

En dehors de la hardiesse des pilotes et des rudes épreuves auxquelles le personnel et le matériel de l'aviation italienne ont été soumis, il n'y a rien de particulier à dire des missions aériennes de reconnaissances, d'explorations et de bombardements ou de collaboration de l'aviation aux combats terrestres. Il en est autrement de l'emploi des avions au service du ravitaillement.

Jusqu'ici ce mode de transport pour le matériel n'avait été qu'accidentel et très limité. Au début des opérations, les Italiens n'y ont songé que dans des cas particuliers de détachements difficiles à atteindre par d'autres moyens, et, d'ailleurs, pour des tonnages très restreints. Il en a été ainsi pour des colonnes légères en marche sur Makallé en novembre, et en janvier pour des divisions se portant en hâte à la bataille du Tembien.

Mais le système a été généralisé rapidement. Les troupes en marche demandaient par T. S. F. les ravitaillements dont elles avaient besoin. Elles les recevaient à point nommé par la voie des airs.

A la fin de la campagne, il ne s'agissait plus d'opérations partielles ni exceptionnelles. Les transports par avion étaient devenus un moyen de ravitaillement normal pour les troupes en marche.

Le 19 avril, l'aviation, sans interrompre ses reconnaissances et l'exploration, a ravitaillé un corps d'armée entier en faisant atterrir les colis avec des parachutes. Dans la zone de Quoram, tout le corps d'armée érythréen a été ravitaillé par avion. Le corps motorisé venu du port d'Assab à Sardô par une marche audacieuse à travers une région désertique extrêmement difficile, a été de même ravitaillé exclusivement par avion.

L'amplitude donnée à ces opérations montre la possibilité de faire reposer le ravitaillement de corps importants exclusivement sur des transports aériens. Cette solution présenterait, le cas échéant, une grande importance pour les corps motorisés exposés par les servitudes du ravitaillement à être privés de l'indépendance et de l'ubiquité qu'ils tiennent de la rapidité de leurs mouvements. La possibilité, pour une formation de ce genre, de commander par T. S. F. son ravitaillement quelques heures à peine avant la livraison serait un avantage précieux et nouveau.

Il semble que parmi les intéressantes questions d'aviation sur lesquelles la campagne italo-abyssine doit appeler notre attention, celle des transports de matériel soit la plus originale. Elle ouvre à l'aviation les perspectives d'un service à peine entrevu jusqu'ici, mais que les circonstances peuvent rendre extrêmement utile.

* * *

En résumé, la campagne d'Ethiopie a été pour l'emploi massif du matériel moderne un champ d'expériences et d'épreuves concluantes au point de vue des performances techniques du matériel. Mais il faut se garder d'en tirer des applications directes sur la conduite d'une guerre européenne entre adversaires également pourvus de moyens d'action analogues. Il paraît évident que, si les Abyssins

avaient disposé d'une aviation sérieuse, les Italiens auraient été forcés à une extrême prudence tant qu'ils ne l'auraient pas détruite.

Lorsque les Italiens ont organisé à Dessié cette pesante colonne motorisée de plus de 1600 voitures qui devait clôturer la campagne par une entrée sensationnelle à Addis-Abéba, ils étaient sûrement fixés sur l'absence d'adversaires sur leur route. Ils ont cependant fait éclairer et protéger la colonne par 150 avions assurant un service continu pendant les dix journées de marche. La nécessité de précautions aussi étroites sur un théâtre sûrement vide d'automitrailleuses, d'avions et de canons ennemis, nous montre qu'en Europe les unités motorisées de quelque importance devront, en principe, toujours travailler en collaboration continue avec l'aviation, sous peine de s'exposer à de graves déconvenues.

Général J. ROUQUEROL.
