

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Band: 81 (1936)

Heft: 10

Artikel: Opinions italiennes : la tactique des routes et la liberté de manœuvre

Autor: Niessel, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341733>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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

OPINIONS ITALIENNES

La tactique des routes et la liberté de manœuvre.¹

Le général italien Visconti-Prasca, dont les théories sur la conduite de la guerre ont été exposées dans un livre qui a été traduit dans presque toutes les langues, vient de publier une étude sur les nouvelles possibilités ouvertes à la guerre de mouvement par les procédés de construction de routes et les moyens de transport automobiles. Cette étude mérite d'être signalée au lecteur français.

* * *

« Le terrain, dit le général Visconti-Prasca, représente le plan sur lequel doit se dérouler la manœuvre, mais il constitue aussi le principal obstacle qui vient gêner cette manœuvre. » Le terrain constitue en effet un obstacle retardateur et se présente comme l'allié tout désigné de la défense. La lutte que l'assaillant est obligé de mener contre lui est continue et implacable, car on peut briser la volonté et les moyens de combat de l'ennemi, tandis que le terrain oppose toujours par sa masse amorphe la sourde et inexorable résistance de la matière.

Théoriquement, la manœuvre peut s'orienter dans n'importe quelle direction. Pratiquement, le mouvement est lié dans sa direction par la nature du terrain et l'orientation des routes. « La route, utilisée par un véhicule monté sur roues, est le symbole de la victoire du mouvement sur la statique du terrain ; mais elle est restée depuis des siècles une demi-victoire aux exigences tyranniques. Elle facilite le mouvement, mais n'implique pas une complète liberté de manœuvres. » La puissance et la direction du mouvement dépendent de la valeur et de la direction de la route choisie. Dans les contrées ne possédant que de rares chemins, il faut recourir à des moyens de transport disparates dont la

¹ Cette intéressante étude a été publiée dans la *France militaire* du 2 septembre 1936. (Résumé.)

capacité va en proportion décroissante, jusqu'à la bête de somme et au porteur humain. Les routes n'y influent pas seulement sur la direction du mouvement ; elles sont le régulateur de la puissance, car celle-ci est en fonction du poids des engins, munitions et ravitaillement : leur transport est lié aux routes et à leur voisinage, et l'emploi de leur puissance dans le temps résulte de l'orientation, du nombre et de la capacité des routes.

Les forces maritimes et aériennes en dépendent également puisqu'elles ont besoin de bases terrestres pour faire valoir leurs qualités de rapidité et de puissance offensive ; la complexité de leurs bases croît dans les mêmes proportions que leur efficacité, et leur maniement en reçoit dans une certaine mesure un caractère statique.

« Une troupe qui s'avance doit fractionner sa masse pour la canaliser dans le réseau routier. Pour affronter l'ennemi qui l'attend ou marche à sa rencontre, elle doit se reconstituer pour se déployer conformément à l'idée de manœuvre. Si elle réussit à vaincre, elle doit reprendre son élan, regrouper ses éléments et les subdiviser à nouveau en fonction des itinéraires possibles. » Cette interruption de l'action permet au vaincu de se ressaisir et cela d'autant plus que la masse des engins à transporter est plus considérable par rapport à la qualité et à la quantité des routes carrossables. Il y a forcément un temps d'arrêt pour le regroupement des troupes et de leur matériel vers les routes permettant la reprise du mouvement, et ce temps d'arrêt entrave l'exploitation de la victoire. Jusqu'à présent, les moyens de transport sont étroitement liés aux routes, et le rendement de celles-ci cesse à un certain moment de l'action d'être adéquat en qualité et en quantité aux nécessités du rythme tactique.

L'aéronautique peut, dans une certaine mesure, parer à ces inconvénients dans le domaine tactique et dans celui du ravitaillement ; mais l'effort à en attendre est limité par ses missions propres, par sa situation particulière vis-à-vis de l'aviation ennemie et par les conditions météorologiques.

On doit donc tout faire pour synchroniser et rapprocher le rythme tactique et le rythme du ravitaillement, afin de réduire au strict minimum le temps d'arrêt de l'action, et faire en sorte que le réseau routier ne limite pas l'orientation de la manœuvre.

* * *

Naguère, ce caractère de rigidité dans la direction du mouvement et ce retardement obligatoire avaient été supportés sans réaction contre leurs causes immédiates. « Le réseau routier était

regardé comme un élément immuable, et son adaptation aux nécessités de la guerre était considérée comme faisant partie de la préparation du temps de paix. » Au contraire, « la rapide construction de routes, au cours de la campagne d'Afrique orientale, a permis d'imprimer aux opérations un caractère de rapidité inattendue dépassant toutes les prévisions les plus optimistes basées sur les calculs traditionnels. Le rythme des constructions a été notablement accéléré, et le tracé de routes nouvelles, selon l'orientation exigée par les opérations, ne représente pas seulement une victoire sur l'ennemi, mais aussi sur les obstacles du terrain. On peut caresser l'espoir d'émanciper un jour la manœuvre des obstacles du terrain. » Et cela est dû aux perfectionnements récents de la technique de construction des routes, et à l'emploi d'engins motorisés « *tout terrain* » non liés aux routes.

Ces engins sont soit sur chenilles soit pourvus de roues multiples montées sur essieux ou axes indépendants du sens général imprimé au mouvement du véhicule. Ils peuvent se contenter, en terrain trop difficile encore pour leur déplacement facile, de pistes sommairement aménagées. On arrive ainsi à résoudre le problème de l'intime collaboration des moyens de transport s'adaptant au terrain et de l'établissement de « routes tactiques » juste suffisantes pour leur emploi, et à améliorer considérablement le mouvement dans le domaine tactique et le ravitaillement.

« *Ces nouvelles circonstances influent sur la possibilité d'orienter la manœuvre indépendamment de la direction des routes et même de ne pas tenir compte de l'absence de routes.* »

La valeur tactique des secteurs dépourvus de moyens routiers est faible par rapport à celle de ceux qui en sont bien munis. Ils sont donc en état de moindre résistance. S'il en est de même chez l'ennemi d'en face, ils sont protégés indirectement par cette double déficience. Mais, si on réussit à y concentrer des forces importantes dotées d'un puissant matériel grâce aux pistes et aux engins motorisés « *tout terrain* », il devient facile d'y obtenir un effet de surprise et de provoquer inopinément un déséquilibre de forces d'autant plus puissant que la pénétration serait plus profonde au delà de la zone de résistance de l'adversaire, et de produire la rupture du front ennemi ou son enveloppement.

Pour obtenir ce résultat de surprise, il faudra que la répartition des troupes et des engins échappent par la dispersion, le camouflage, les marches de nuit, aux observations de l'ennemi. Ce ne sera possible que s'ils peuvent être rapidement échelonnés sur l'axe de la « route tactique » choisie ; les mêmes précautions seront prises pour l'échelonnement le long des pistes à établir du personnel et des engins chargés de les mettre en état. L'emploi de

moyens légers et puissants employés en masse permettra l'établissement des pistes dans un temps minimum de manière « à vaincre d'abord le terrain avant de passer à l'attaque de l'ennemi par l'ouverture d'une brèche tactique ». La large coopération de l'aéronautique serait bien entendu des plus profitables. Si l'ennemi recourt aux mêmes procédés, le succès sera au mieux équipé qui saura opérer plus vite.

L'exploitation du succès sera facilitée si on a préparé d'avance dans le secteur considéré les rocares et pistes permettant des déplacements latéraux pour l'exploitation, et en faisant appel pour celle-ci à des unités tactiques motorisées ou tout au moins disposant de moyens de ravitaillement motorisés « tout terrain ».

* * *

Deux procédés s'offrent pour la construction rapide des pistes :

1. Echelonner des ateliers le long du tracé et aplanir le terrain par des procédés mécaniques, même onéreux, de manière à satisfaire les impérieuses conditions de temps exigées par la manœuvre, c'est-à-dire à exécuter en quelques jours ce qui, avec des moyens économiques, demanderait plusieurs mois, et en quelques heures ce qui, autrefois, aurait demandé des jours. « *La rapidité de construction doit être mise au même plan que le facteur tactique. L'ambiance de la guerre excitant au plus haut point l'énergie morale, on peut obtenir un rendement insoupçonné dans les circonstances ordinaires.* » Et cela, bien entendu, d'autant plus que le plan technique aura été mieux préparé.

2. La piste pourrait, dans ses tronçons les plus difficiles, être construite avec un matériel démontable préparé à l'avance comme on fait pour les équipages de pont, et choisi en fonction des difficultés particulières à surmonter.

Ces deux procédés, joints à l'emploi de ponts démontables, permettraient un rendement particulièrement rapide à condition qu'on ait perfectionné les moyens techniques de construction et qu'on dispose de cadres militaires ou civils rompus à leur mise en œuvre. « *On pourrait alors lancer une route tactique tout comme on lance un pont* », que les travailleurs appartiennent au génie ou soient des civils militarisés. Parallèlement à cette préparation des pistes, il est de toute nécessité de perfectionner, préparer et doser les moyens motorisés « tout terrain ».

Alors la route et le terrain ne seront plus des éléments passifs ou des facteurs indirects de la manœuvre, mais de dynamiques alliés pour l'action offensive, seule capable de procurer la décision. L'expérience de la guerre d'Afrique orientale a montré que le

rendement des troupes italiennes a dépendu de la construction rapide des chemins et que leur commandement a le droit de se regarder en ce domaine comme un précurseur.

Et le général Visconti-Prasca conclut en disant à bon droit :
« Des légions d'ouvriers ont combattu, avec une ardeur égale à celle des fantassins, contre un terrain hostile. Souvent, les troupes ont déposé le fusil pour brandir la pioche et le pic. La noble tradition romaine des belles routes a été dignement maintenue par le travail des Italiens. »

Général A. NIESSEL.
