Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 82 (1937)
Heft: 1

Artikel: Un exemple de liaison entre les opérations et les services de l'arrière
Autor: Anderegg
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-341778

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

Un exemple de liaison

entre les opérations et les services de l'arrière

On a beaucoup écrit sur les opérations des armées allemandes avant et pendant la bataille de la Marne ; tout spécialement les mouvements de la 1re armée allemande pendant cette phase initiale de la grande guerre ont fait l'objet de plusieurs ouvrages. Mais dans toutes ces considérations, on s'est rarement occupé de ce qui s'est passé aux services de l'arrière. Cela eût été, du reste, difficile, si l'on songe que les services de l'arrière de cette 1re armée représentaient plus de 10 000 voitures et de 25 000 chevaux ; les mouvements journaliers de cette masse presque aussi considérable que celle des troupes combattantes qu'elle devait desservir ne pouvaient être décrits et commentés que dans un ouvrage spécial.

Le colonel Jochim, quartier-maître de la 1re armée allemande, a donc fait œuvre utile en montrant quel fut, pendant les journées critiques et décisives du 5 au 13 septembre 1914, le travail accompli derrière les corps de la 1re armée allemande [1]. Travail rendu difficile et très délicat par les mouvements rapides et imprévisibles de ces corps d'armée, ainsi que par les demandes constantes de munitions et de vivres de la part de troupes qui, pendant huit jours, fournirent des marches forcées et livrèrent des combats acharnés pour essayer de sauver une situation devenue, par moments, presque désespérée.

Nous estimons utile de donner, notamment à l'intention

[1] Les opérations et les arrières de la 1re armée allemande pendant la bataille de la Marne en 1914, par le colonel Jochim. Traduction française du colonel L. Kœltz, breveté d'état-major. Payot, Paris.

des officiers qui s'intéressent aux services de l'arrière, un résumé de la traduction française du livre du colonel Jochim, en souhaitant que nos camarades tiendront à le lire, voire même à le méditer. Et il nous faut savoir gré au colonel Kœltz d'avoir traduit cet ouvrage et de l'avoir ainsi mis à la portée de nos camarades romands, en le rendant d'une lecture facile et attrayante.

Réglementairement, les ravitaillements des troupes allemandes s'effectuaient dans le cadre des corps d'armée ; ceux-ci disposaient, pour assurer ces ravitaillements :

des trains de combat, marchant avec la troupe ;

des trains régimentaires, marchant derrière les divisions ;

des colonnes de munitions et des trains, répartis, *pour la marche :* en un 1er et un 2me échelon ; *pour le combat :* en un échelon de combat, un 1er échelon et un 2me échelon.

Munitions et vivres étaient amenés par les colonnes de l'inspection des étapes jusqu'à un centre de distribution où s'effectuait le ravitaillement des colonnes du 2me échelon. Par un échange de colonnes entre les divers échelons, les munitions et les vivres arrivaient à l'échelon de combat, lequel organisait un centre de ravitaillement pour les colonnes ou voitures des unités du front. Toutes ces colonnes constituaient ainsi des magasins mobiles de munitions et de vivres.

Les longueurs de colonnes donnent une idée de l'importance des services de l'arrière : tandis que les troupes d'un corps d'armée actif allemand, marchant sur une seule route, formaient une colonne de 31 km. de longueur, les trains régimentaires, les 1er et 2me échelons de ce corps d'armée avaient une profondeur de 28 km., donc à peu près autant que les troupes.

Il est clair que dans tous ses mouvements, la 1re armée devait tenir compte, au même titre, de ses troupes combattantes et de ses colonnes de ravitaillement.

Le *4 septembre*, la 1re armée qui avait, selon les instructions du haut commandement, obliqué vers le sud-est afin de couper les Français de Paris, avait atteint et même

dépassé la Marne avec sa cavalerie et quatre de ses corps d'armée, tandis que le 4me corps de réserve suivait, à l'ouest de l'Ourcq, assurant la couverture du côté de Paris.

La tête d'étapes de la 1re armée, tout d'abord à Düsseldorf, avait été avancée peu à peu et s'installait le 5 septembre à Chauny, soit à presque 100 km. du front. Les parcs et convois avaient suivi tant bien que mal, — et au prix de grands efforts, — l'avance rapide de la 1re armée et se trouvaient sur les lignes de communication de leurs corps d'armées respectifs, à une quarantaine de km. en arrière de ceux-ci.

Le *5 septembre*, le commandant de la 1re armée pensait continuer la poursuite en direction du sud, mais un ordre de la direction suprême lui prescrivit de converser entre la Marne et l'Oise sur Paris, tandis que la 2me armée devait faire une conversion analogue entre la Marne et la Seine. Le 4me corps de réserve reçut l'ordre de s'arrêter et le commandant de la 1re armée prépara la conversion de ses quatre autres corps d'armée pour le 6 au matin. Pour exécuter l'ordre du haut commandement, le chef de la 1re armée devait faire converser en arrière, autour de son aile droite, tout son front jusque-là orienté face au sud. Pendant cette manœuvre, les troupes doivent passer par la zone des services de l'arrière et le grand souci du général von Kluck est d'exécuter son mouvement après avoir fait évacuer cette zone par les formations de l'arrière, mais sans provoquer de désordre et sans interrompre le jeu normal du ravitaillement de ses troupes. Il se décide donc à amener, sur le nouveau front, les quatre corps d'armée qui se trouvaient au sud de la Marne par une marche de flanc derrière le 4me corps de réserve, ce dernier restant sur place ; sur le nouveau front, les quatre corps d'armée devaient se retrouver dans le même ordre que précédemment. Il suffisait alors de faire obliquer vers la droite, donc vers l'ouest, les parcs et convois pour les écarter de la région que devaient parcourir les troupes et pour les amener du même coup derrière leurs corps d'armée respectifs sur le nouveau

front. Les ordres sont donnés en conséquence pour le 6 au matin.

Tard dans la nuit, le 4me corps de réserve annonce qu'attaqué par des forces supérieures, il a dû reculer. Le commandant de la 1re armée ordonne alors au 2me corps d'armée, le plus rapproché du 4me corps de réserve, de se porter immédiatement au secours de ce dernier. Au lieu d'être, comme prévu, à l'aile droite du nouveau front, le 2me corps d'armée sera ainsi à l'aile gauche, première brèche dans le plan du commandant de la 1re armée. Mais celui-ci croyait qu'après avoir renforcé le 4me corps de réserve, il pourrait effectuer méthodiquement le changement de front prévu. Le mouvement commença par les services de l'arrière qui devaient faire place nette pour permettre le passage des corps d'armée. Les deuxièmes échelons se trouvaient alors sur la Marne. L'armée avait prescrit que, jusqu'à nouvel ordre, les mouvements des parcs et convois seraient réglés par l'état-major de l'armée et qu'aussitôt le décalage de l'armée terminé, les lignes de communication avec la tête d'étapes de Chauny seraient précisées à nouveau.

Pour éviter tout désordre et toute perturbation dans les ravitaillements pendant le changement de front, l'armée prenait en mains la direction de tous les services de l'arrière. Et pour que tout s'exécutât conformément au plan, des officiers d'état-major furent chargés de diriger et de contrôler les mouvements des troupes et convois, surtout aux passages des ponts et des défilés, afin d'empêcher les embouteillages.

Pendant la journée du *6 septembre*, le commandant d'armée reconnaît toute la gravité de la situation des 2me et 4me corps sur l'Ourcq ; en conséquence, il accélère la marche du 4me corps actif pour lui faire atteindre, le 7 au matin, l'Ourcq. Entre temps, les deux derniers corps d'armée restés sur le front sud sont pris fortement à partie par l'adversaire et doivent couvrir le flanc droit de la 2me armée, attaquée elle aussi ; ils ne parviennent sur le champ de bataille de l'Ourcq que le 8 dans la soirée et

même dans la nuit, après des marches forcées de 60 à 70 km. Lorsqu'elle avait constaté que son plan primitif ne pouvait plus être appliqué par suite du changement total de la situation, l'armée avait ordonné de refouler immédiatement les trains régimentaires, les parcs et les convois vers le nord, très en arrière, de façon à dégager les routes pour le passage de ses deux derniers corps d'armée.

Sur le front de l'Ourcq, les corps d'armée étaient mélangés, car on avait fait intervenir les divisions et même les brigades dans l'ordre de leur arrivée et aux endroits les plus menacés. Il était donc matériellement impossible d'assurer le ravitaillement des corps d'armée par leurs colonnes et convois organiques, refoulés très en arrière vers le nord. L'armée mit à la disposition des corps d'armée des colonnes automobiles des étapes et donna les ordres nécessaires pour faire avancer des colonnes de munitions des étapes.

La conversion entre Oise et Marne prescrite à la 1re armée est exécutée, mais pas conformément aux intentions du commandant d'armée, car l'intervention de la 6me armée française avait bouleversé non seulement le plan prévu pour la conversion des corps d'armée, mais encore celui établi pour le déplacement des parcs et convois.

Le *8 au soir*, le commandant de la 1re armée donne ses ordres pour l'attaque du lendemain, qui doit débuter par un mouvement tournant de son aile droite. Les trains régimentaires et les échelons continueront leur marche vers l'arrière pour se reformer et reprendre leurs places derrière leurs corps d'armée respectifs ; ce mouvement s'exécute au milieu de frictions et d'embouteillages de toute nature, car malgré les ordres de l'armée, les corps d'armée n'avaient pas pris toutes les mesures nécessaires et certains échelons agirent contrairement aux ordres donnés.

C'est dans cette situation et au cours de l'attaque de l'aile droite de son armée que, vers midi, le commandant de la 1re armée apprit, du lieutenant-colonel Hentsch, que la 2e armée se repliait et qu'il reçut l'ordre de battre en retraite. Cet ordre était urgent ; il fallait, en même temps, rompre

le combat et reporter les parcs et convois derrière le nouveau front prescrit. Par bonheur pour la 1re armée, la plupart de ses échelons se trouvaient dans une région située sur le flanc est de la zone que les troupes devaient traverser dans leur retraite.

Les parcs et convois reçurent l'ordre de reculer jusque derrière l'Aisne et une division de cavalerie fut affectée à la protection des lignes de communication de l'armée, vers l'est et le nord. Tenant compte du désordre provoqué nécessairement dans les arrières par cette retraite inattendue, l'armée donna à l'inspection des étapes l'ordre de mettre de nouveau à disposition des corps d'armée des colonnes automobiles ; en outre elle prépara les ravitaillements pour le 10, en faisant amener des approvisionnements en vivres et en munitions à Soissons et en faisant avancer des colonnes automobiles des étapes.

Durant la *soirée du 9*, le désordre et les embouteillages dans les services de l'arrière étaient complets et gênèrent fortement la retraite des troupes. Cette retraite devant continuer le 10, le commandant de l'artillerie d'armée fut chargé de remettre de l'ordre dans les parcs et convois et de les replacer sur les lignes de communication de leurs corps d'armée. A cet effet, les parcs et convois furent saisis à leur passage de l'Aisne et après d'importants mouvements au nord de l'Aisne, le 10 au soir, les échelons se trouvaient sur les routes qui leur avaient été assignées. La plupart des échelons étaient à moitié vides ; jusqu'à ce qu'ils fussent complétés, l'armée dut continuer à assurer le ravitaillement de ses corps d'armée au moyen de convois des étapes ; elle dirigea aussi le ravitaillement en munitions pour le 11 en faisant avancer jusqu'à Soissons toutes les colonnes de munitions des étapes.

Le *10 septembre au soir*, l'armée est de nouveau dans les mains de son commandant et la journée du 11 doit servir à reconstituer les corps d'armée et à continuer à placer les échelons et trains sur les lignes de communication de leurs corps d'armée respectifs. A ce moment, le front

de la 1re armée se trouve au sud de l'Aisne ; la tête d'étapes est toujours à Chauny, soit à une quarantaine de km. en arrière et les échelons à mi-chemin entre le front et la tête d'étapes.

Pendant cette journée du 11, trois divisions devaient s'installer défensivement dans des positions d'arrière-gardes au sud de l'Aisne, tandis que le reste de l'armée passait ce cours d'eau. Les échelons sont refoulés encore plus en arrière, et l'armée se charge de nouveau des ravitaillements.

En deux jours, le commandant de la 1re armée avait remis en ordre non seulement ses corps d'armée, mais encore ses trains régimentaires, ses convois et ses parcs. Il lui restait à rétablir l'ordre dans le service des étapes, où la confusion était grande à la suite du ravitaillement direct qu'il avait fallu établir entre les convois des étapes et le front. A partir du 12, les ravitaillements devaient s'effectuer normalement, c'est-à-dire par l'intermédiaire des échelons et des trains régimentaires.

Le *12 septembre*, la 1re armée doit suivre le recul de la 2me armée ; à cet effet, elle oblique vers le nord-est, et replie son aile droite pour parer à toute tentative d'enveloppement. Les arrière-gardes sont retirées au nord de l'Aisne et les échelons reportés vers l'arrière, presque à la hauteur de la tête d'étapes.

Le *13 au matin*, la 1re armée était prête à repousser les attaques de l'adversaire qui commençaient à se déclencher. Le retrait de l'aile droite avait obligé à décaler les lignes de communication vers le nord-est. La tête d'étapes, qui devait être transférée à Laon, resta à Chauny, à la suite de l'arrivée de la 7me armée qui engloba Laon dans sa zone. Chauny étant très exposée, il fallut prendre des mesures de protection. Les convois de corps d'armée allèrent se ravitailler directement aux gares de la tête d'étapes, afin de permettre aux convois des étapes de se refaire en vue de la bataille qui semblait imminente et pour laquelle le commandant d'armée faisait préparer tous les ravitaillements nécessaires.

* * *

Nous voyons donc, pendant ces huit jours, un plan d'opérations et de ravitaillement soigneusement préparé, complètement déjoué par l'adversaire qui a pris l'initiative des opérations. Si le commandant d'armée arrive tout de même à accomplir sa tâche, c'est grâce à une improvisation de tous les instants. De cet exemple, on pourrait facilement conclure que les plans soigneusement préparés ne servent à rien, puisque, le plus souvent, l'adversaire n'en permet pas l'exécution, et qu'il n'y a que l'improvisation, donc le fameux *système D*, qui soit applicable. Cette conclusion serait complètement fausse. L'établissement, par le commandant d'une armée, d'un plan complet pour les ravitaillements pendant une opération délicate, ainsi que le fait d'avoir pris, pour base de son plan d'opérations, les possibilités et les mouvements de ses services de l'arrière, dénote, chez ce chef, une compréhension parfaite de l'importance des ravitaillements d'une armée moderne et une connaissance approfondie des services de l'arrière. Ces qualités ne sont, malheureusement et quelque paradoxal que cela puisse paraître, pas l'apanage de tous les chefs ; il y a peu d'années, nous étions fort étonnés d'entendre l'opinion de l'un de nos chefs, pour lequel le ravitaillement des troupes en campagne se réduisait à une question de cuisine. Pour être capable d'improviser, il faut connaître à fond le domaine dans lequel on veut improviser.

D'autre part, le plan préparé et qui ne peut être exécuté sert non seulement de base à toutes les improvisations, mais est encore le fil conducteur qui coordonne les diverses improvisations et permet d'arriver tout de même, quoique par d'autres chemins, au but proposé ou prescrit. L'établissement d'un plan ne signifie pas nécessairement l'existence d'une seule solution. Au contraire, le commandant de la 1re armée a prouvé que grâce à ses connaissances parfaites des besoins de ses troupes ainsi que des possibilités

et du fonctionnement de ses services, il était capable d'adapter rapidement son plan primitif aux conditions constamment mouvantes de la guerre, Toutes les mesures prescrites par le commandant de la 1re armée pendant la bataille de la Marne ont pour but d'empêcher que les services gênent les mouvements des troupes, d'éviter le désordre qui se produit si facilement dans les arrières pendant une retraite et d'assurer, malgré tout, le ravitaillement du front. Si les désordres et les embouteillages n'ont pu être évités, cela est imputable en tout premier lieu au manque de prévoyance des états-majors, des commandants d'échelons et de la troupe ainsi qu'à leur ignorance des conditions nécessaires à la régularité des ravitaillements. Mais il faut admirer sans réserve la virtuosité avec laquelle le commandant de la 1re armée a su, en deux jours, rétablir l'ordre dans ses services. Il a prouvé, une fois de plus, que les conditions essentielles d'un travail sûr et bon des services de l'arrière sont la simplicité, les vues d'ensemble et la prévision ainsi qu'une adaptation souple et rapide aux réalités de la guerre.

* * *

On peut, à bon droit, se demander si les leçons qui découlent du livre du colonel Jochim sont encore applicables, après vingt-deux ans, à une armée moderne, motorisée et mécanisée. Le traducteur du livre, le colonel Kœltz, dans sa préface, répond à cette question et nous ne pouvons qu'approuver pleinement ses conclusions, que nous résumons ici : « La guerre de mouvement ne peut être exclue des probabilités. La motorisation a amené des changements dans la constitution des grandes unités et elle a accru les possibilités des organes de ravitaillement. Néanmoins, et en raison directe de la motorisation et de la mécanisation des grandes unités, il y aura, pendant les batailles d'une guerre de mouvement, un afflux considérable d'organes de transport et une congestion des arrières immédiats du

terrain de combat, congestion qui sera même plus considérable qu'en 1914. Qu'à ce moment-là une armée soit obligée d'exécuter une manœuvre qui ne doit pas nécessairement être un retournement, elle se trouvera dans une situation analogue à celle de la 1re armée allemande en septembre 1914 et son état-major aura à résoudre des problèmes analogues dans des conditions encore plus complexes. »

Nous espérons avoir l'occasion de revenir plus à fond sur les leçons précieuses qui se dégagent du livre du colonel Jochim ; mais nous voudrions, aujourd'hui déjà, relever quelques questions de principe qui s'imposent.

Si, pendant la bataille de la Marne, les ravitaillements de la 1re armée allemande ont pu être assurés, réglementairement ou par des moyens de fortune, et si le commandement a pu parer aux frictions et aux désordres qui se sont produits dans les arrières et aborder la bataille de l'Aisne avec des services ordonnés et prêts à fonctionner, c'est, la haute compétence du commandant d'armée mise à part, grâce au fait que *la direction de tous les services de l'arrière était centralisée à l'état-major de l'armée* et entre les mains du quartier-maître d'armée, le colonel Jochim. Habituellement, les corps d'armée organisaient leurs ravitaillements eux-mêmes, mais le cas échéant, ces services pouvaient être entièrement centralisés à l'état-major de l'armée.

En tenant compte de l'ampleur toujours plus grande prise par les services de l'arrière et de l'importance qu'ils auront dans une guerre future, nous estimons nécessaire de prévoir, dans les états-majors de nos divisions et de nos corps d'armée, *un chef des services de l'arrière*, chargé de la direction de tous les services de ravitaillement et d'évacuation. Actuellement cette tâche est assumée par un officier d'état-major général qui occupe ce poste pendant deux ou trois ans au maximum. Tous les officiers d'état-major général reconnaîtront avec nous qu'il est impossible à un officier qui n'a reçu pour ainsi dire aucune instruction spéciale et en est réduit à sa seule préparation personnelle

et privée, de remplir, *en temps de guerre*, une mission aussi complexe et difficile.

Le chef des services de l'arrière, tel que nous le concevons, exercerait le commandement effectif de tous les services de l'arrière et de transports de l'unité d'armée ; les chefs de services actuels (parc, train, subsistances, automobiles, etc.) lui seraient subordonnés. L'officier d'état-major général chargé jusqu'ici des services de l'arrière deviendrait, en fait, l'officier d'état-major général du nouveau chef des services de l'arrière, chargé tout spécialement d'établir la liaison entre l'état-major de la division ou du corps d'armée et les services de l'arrière, ainsi que la coordination nécessaire des opérations et des services de l'arrière.

Ce nouveau chef de service resterait plusieurs années en fonctions et recevrait une instruction spéciale conformément à l'art. 134 de l'Organisation militaire, instruction qui serait complétée par des cours annuels avec les différents services de l'arrière.

La centralisation du commandement soulève la question du groupement des formations de l'arrière. La décentralisation qui s'est opérée lors de la réorganisation de 1924 fut une erreur qu'il faut reconnaître franchement. Nous sommes persuadé que l'organisation et l'attribution actuelles des unités de parc, par exemple, ne permettrait pas d'assurer le ravitaillement en munitions, alors que l'ancien parc de division qu'on a supprimé, le permettait et offrait, en outre, de grands avantages. *Nous estimons que la centralisation non seulement du commandement, mais encore des moyens s'impose et doit être obtenue à tout prix.*

Le colonel Jochim insiste beaucoup sur la *liaison* qui doit exister, en tout temps, entre l'avant et l'arrière. Tout d'abord dans l'élaboration et la distribution des ordres ; l'ouvrage entier du colonel Jochim est une preuve de la nécessité de cette liaison. Puis, en cours d'exécution, la liaison doit être maintenue entre tous les organes et états-majors, par fil, au moyen de véhicules automobiles, dont les états-majors de division et de corps d'armée doivent

être dotés en suffisance, ou par tout autre moyen, Cette liaison doit être constante et réciproque. L'avant doit connaître le chargement de ses convois ainsi que leur situation ; l'arrière doit être exactement renseigné sur la composition et le stationnement des troupes qu'il doit ravitailler. Les états-majors doivent disposer d'un nombre suffisant d'officiers chargés de surveiller le ravitaillement des troupes et de contrôler l'exécution des ordres donnés.

Nous avons vu que le colonel Jochim estime que les frictions et les désordres qui se sont produits dans les formations des services de l'arrière pendant la retraite de la 1re armée sont dus au manque de prévoyance des états-majors, des commandants d'échelons et de la troupe. Il ajoute qu'il est indispensable que tout chef et tout subordonné se fasse une image exacte du fonctionnement et de l'importance du ravitaillement, ainsi que des possibilités des organes de ravitaillement. Cela est d'autant plus nécessaire que les armées modernes, dotées de nombreux engins de combat et de véhicules automobiles de tout genre, deviennent de plus en plus dépendantes de leur ravitaillement.

Il souligne aussi l'importance de la discipline dans les services de l'arrière, la nervosité qui se fait sentir dès que la situation devient peu claire ou tendue, et les paniques qui sont si facilement provoquées par les bruits divers qui se répandent dans les arrières d'une armée en retraite ou en voie d'exécuter une manœuvre difficile, un changement de front, par exemple.

Cela nous amène à la question de l'*instruction* des services de l'arrière et surtout de *l'unité d'instruction* qui est nécessaire, non seulement dans l'état-major, mais dans toute l'opération du ravitaillement à travers tous les échelons de l'arrière (magasins, tête d'étape) jusqu'au front.

Les troupes qui assurent le ravitaillement sont des troupes de landwehr, de landsturm ou sont même, pour une bonne

partie, formées d'hommes des services auxiliaires. Certaines de ces troupes possèdent une instruction militaire mais peu ou pas d'instruction technique et d'autres ne possèdent ni instruction militaire ni instruction technique.

Pour arriver à assurer, en temps de guerre, un bon travail de ces formations hétéroclites, il n'y a qu'un moyen : *une instruction solide et approfondie des cadres.* Si on a pu dire de l'artillerie qu'elle est une arme de cadres et qu'elle vaut ce que valent ses cadres, à plus forte raison doit-on le dire des services de l'arrière. Vouons donc à l'instruction de ces cadres le plus grand soin ; qu'on ne cherche pas à faire des économies de bouts de chandelles en rognant jusqu'à ne plus rien en laisser, les maigres budgets qu'on daigne encore accorder aux cours spéciaux destinés à assurer le bon fonctionnement des services.

Longtemps, on a ignoré les arrières ; c'est dans ces services que l'on reléguait les indésirables, les fortes têtes (qui, souvent, ne sont pas les moins bonnes). On a cependant dû reconnaître leur importance, mais malheureusement davantage en théorie qu'en pratique. Il faut maintenant être logique et accorder aux cadres de ces services l'instruction minimum qui leur est nécessaire pour accomplir le travail qu'on n'hésitera pas à leur demander en temps de guerre, sans égard aux possibilités d'instruction qu'ils ont pu avoir en temps de paix. Et que cette instruction soit uniforme, qu'on sente, dans la formation de tous les services de l'arrière *une direction* et l'influence d'une forte personnalité, compétente en matière d'organisation, ennemie du schéma et sachant inculquer aux officiers de ces services le bon sens, la souplesse d'esprit, ainsi que la rapidité de compréhension et d'adaptation qui sont les qualités dont ils ont le plus besoin.

Le colonel Jochim signale que souvent des commandants de troupes ou d'échelons refusaient de reprendre tout ou partie du convoi précédent et il rend attentif au gaspillage énorme de forces, de temps et parfois aussi de munitions qui en est résulté. Il établit le principe que tout convoi

arrivé au front doit être entièrement déchargé. D'autre part, l'existence de convois entamés empêche de se rendre compte de la situation d'ensemble.

Cependant, ce principe n'est exécutable que *si les convois sont échelonnés en profondeur et si toutes les colonnes de munitions ont une même capacité de chargement et possèdent un type de voiture unique*, une voiture omnibus (dont le type le plus parfait aujourd'hui est le camion automobile), sur laquelle on puisse transporter des munitions de tout genre, des matériaux divers et tous les fardeaux du ravitaillement et des évacuations.

Qu'en est-il, chez nous, de l'application de ce principe ? Nos divers échelons ont des capacités de chargement différentes, l'échelon ravitaillant contient davantage que l'échelon ravitaillé ou vice-versa, et cela pour toutes les armes et tous les calibres. D'autre part, pour chaque calibre, nous avons des types de voitures différents, d'où résultent de nouvelles difficultés pour les emballages des munitions, et l'impossibilité, pour une colonne, de transporter d'autres munitions ou matériaux que ceux auxquels son type de voiture la destine. Ce dernier inconvénient se fera sentir surtout lorsqu'il s'agira de ravitailler des détachements opérant hors du cadre de leur corps de troupes organique.

L'introduction du véhicule omnibus et une motorisation plus étendue permettraient de résoudre toutes ces questions : universalité des transports, aucune restriction quant au genre de matériel, au calibre, aux emballages, possibilité de réorganiser nos différents échelons de façon que tous aient la même capacité de chargement. Si, après avoir adopté le véhicule omnibus, nous *centralisons tous les moyens entre les mains d'un seul chef*, responsable de tous les ravitaillements d'un corps de troupes, nous disposerons de services de l'arrière capables d'assurer certainement et dans toutes les circonstances les ravitaillements du front.

Après ce résumé par trop succinct et les quelques réflexions que la lecture du livre du colonel Jochim nous a suggérées, nous estimons nécessaire de donner encore un extrait de

la conclusion du colonel Jochim, que le traducteur a reprise pour terminer sa préface :

« Les mouvements accomplis sur la Marne et le repli vers l'Aisne constituent un exemple parfait de la liaison étroite qui existe entre les opérations et les services de l'arrière et dont on ne peut faire litière arbitrairement. Il faut au contraire procéder à des études approfondies, aux prévisions lointaines, pour les mettre tous deux en harmonie, sans que les opérations aient à en souffrir. Sans ravitaillement assuré les plus belles victoires et tout le dévouement des troupes ne servent à rien, car ce ravitaillement est la condition préalable pour que les troupes conservent leur aptitude combattive pour les opérations ultérieures de l'armée.

» Les exercices du temps de paix et les exercices sur la carte ne font pas apparaître suffisamment les difficultés et les frictions de la guerre. Les services de l'arrière, dans leur fonctionnement ramifié, ne peuvent y être représentés comme dans la réalité ; ils sont quelque chose d'indéterminé, au début de la guerre quelque chose de tout nouveau et d'inaccoutumé. C'est pourquoi l'étude de l'histoire militaire doit d'autant plus rechercher où se trouvent les sources de l'aptitude combattive d'une armée et comment elles peuvent être entretenues sans que la troupe et les opérations aient à en souffrir. On doit avoir constamment devant les yeux qu'il n'y a pas de schéma pour les services de l'arrière et qu'il faut plutôt les adapter aux circonstances et leur donner une forme utile et profitable. Ici aussi le système des expédients ne doit jamais être défaillant. »

Lieut.-colonel ANDEREGG.