

## CHAPITRE II

### PRÉPARATION DE LA GUERRE

Le rôle stratégique d'une armée comprend deux périodes : une période de préparation à la guerre, qui se déroule en temps de paix, qui embrasse l'étude des théâtres d'opérations, celle des ressources de l'ennemi et le projet d'opérations ; puis, une période d'exécution qui suit la déclaration de guerre et pendant laquelle les opérations s'accomplissent, suivant le projet arrêté, ou tout au moins suivant une idée générale qui sert de base aux décisions du généralissime et que les événements plus ou moins imprévus de la guerre viennent parfois modifier.

C'est donc par cet ensemble de travaux désigné sous le nom de *préparation de la guerre*, que l'étude de la stratégie doit commencer.

La préparation de la guerre comprend d'abord une étude du théâtre d'opérations et des ressources de l'ennemi, puis l'établissement d'un projet d'opérations et du plan de transports.

Les terrains sur lesquels se meuvent les armées offrent tous des accidents naturels ou artificiels qui exercent une influence sur les opérations. Leur importance stratégique dépend souvent de leur caractère topographique.

De là deux points de vue qu'il y a lieu d'examiner successivement : l'un *topographique*, qui a pour but l'étude des accidents du sol ; l'autre *stratégique*, destiné à faire ressortir leur importance militaire. Le soin d'exécuter à ce double point de vue la reconnaissance d'un théâtre d'opérations, est une des fonctions les plus importantes des officiers d'état-major.

§ 1<sup>er</sup>. — TOPOGRAPHIE DES THÉÂTRES D'OPÉRATIONS.

Autrefois, la reconnaissance d'un théâtre d'opérations s'exécutait au moment de la guerre.

Napoléon la prescrivait lui-même et la confiait à des personnalités éminentes. C'est ainsi qu'en 1805, il fit reconnaître par Murat, Savary et Bertrand, les routes et les obstacles de terrain qu'il devait rencontrer dans le bassin du Danube. Les instructions qu'il donna à cette occasion au général Bertrand sont utiles à connaître.

Camp de Boulogne, 7 fructidor an XIII (25 août 1805).

« Le général Bertrand se rendra en droite ligne à  
« Munich; il descendra chez M. Otto; il présentera à  
« l'Électeur la lettre ci-jointe; après quoi, il se rendra à  
« Passau; il y verra la situation de cette place; il remon-  
« tera l'Inn jusqu'à Kufstein; il en fera une reconnaissance  
« en règle: la situation des lieux, leur distance, la nature  
« des chemins, la largeur de la rivière, la quantité des  
« eaux, la domination alternative de l'une et l'autre rive,  
« les bacs, ponts, gués. Il sera accompagné de quelques  
« ingénieurs bavares; mais il aura soin de voir par lui-  
« même et écrira ce que les ingénieurs pourront lui dire  
« des circonstances de la rivière et des événements qui  
« s'y seraient passés.

« Il suivra ensuite la Salza jusqu'à Salzburg; de là il  
« reviendra à Munich, en passant l'Inn à Wasserburg,  
« et tiendra encore note de cette troisième reconnaissance.  
« Il prendra tous les renseignements à Munich, d'hommes  
« très connaisseurs, sur les débouchés de l'Isar et autres  
« qui se rendent dans le Tyrol, jusqu'au débouché du  
« Lech.

« De Munich, il se rendra à Füssen, sans sortir du terri-  
« toire bavarois. Si Füssen n'est pas occupé par les Autri-  
« chiens, il le verra en détail.

« De Füssen il descendra le Lech, dont il fera une  
« parfaite reconnaissance jusqu'au Danube; reconnaîtra  
« Ingolstadt et Donauwörth; longera le Danube, et,  
« allant de l'un à l'autre, il aura vu le Danube à Passau  
« et en tiendra note toutes les fois qu'il le verra de Donau-  
« wörth (1).

« Il fera la reconnaissance de la Regnitz jusqu'au Mein;  
« de Bamberg il reviendra sur Ulm par la route qu'il  
« jugera à propos; d'Ulm il ira à Stuttgart, toujours à  
« petites journées et ne voyageant que le jour; de Stut-  
« gart il ira à Rastadt et fera une bonne reconnaissance de  
« la route d'Ulm à Rastadt, sous les points de vue mili-  
« taire et d'état-major.

« Dans toutes ces courses il aura soin de bien tracer la  
« route d'Ulm à Donauwörth par la rive gauche du  
« Danube; de là à Ingolstadt et de là à Ratisbonne, et de  
« Ratisbonne à Passau, d'après les renseignements.

« *Nota.* — Quand il sera à Passau, il reconnaîtra la  
« route qui va de Passau en Bohême, autant que possible  
« sur le territoire de Bavière; renseignements sur le reste.  
« Peut-on aller à Prague par cette route?

« Il fera la reconnaissance détaillée du petit ruisseau  
« d'Ilz et la nature des chemins et du terrain, depuis la  
« source de l'Ilz, qui descend des montagnes de Bohême,  
« jusqu'à l'embouchure de l'Ilz; quelle est la largeur de  
« la vallée; quels sont la nature des chemins, les princi-  
« paux bourgs et la facilité ou les inconvénients qu'aurait  
« une armée qui se porterait sur la rive gauche du Danube  
« et tournerait par ce moyen l'Inn, se porterait sur Frey-  
« stadt et voudrait se porter en Moravie.

« Prendre tous les renseignements sur les fortifications  
« qu'aurait faites l'ennemi, soit à Linz, ou Steyer, ou toute  
« autre place, jusqu'à Vienne, et même Vienne.

(1) Citation un peu confuse, mais exacte.

« Bien déterminer à quel point le Danube porte bateau, soit pour la descente, soit pour la remonte.

« Il fera une reconnaissance très détaillée sur Ulm : population, position militaire, etc. ; il tiendra note de ce qu'on lui dira sur l'Enns, sur l'espèce des différentes difficultés qu'il peut présenter, de même que sur la largeur du Danube, derrière le Traisen, à quelques lieues de Vienne, quatre à cinq.

« De Rastadt il se rendra à Fribourg, de Fribourg à Donaueschingen et de là à Bâle ; et de là il viendra me rejoindre par Huningue, sans passer sur le territoire suisse. En longeant la rive droite du Rhin, il fera une reconnaissance de la position de Stockach.

« M. Bertrand m'écrira de Strasbourg pour me faire connaître toutes les rumeurs du pays sur la guerre, la paix et les mouvements des Autrichiens ; il ira à Stuttgart, où il verra M. Didelot ; il dira ce qu'il entendra dire sur les forces des Autrichiens dans le Tyrol ; il engagera M. Didelot à faire un mémoire sur toutes les possessions de l'Autriche en Souabe, anciennes ou acquises, depuis le traité de Lunéville, en faisant à peu près une statistique ; à son retour, il pourra me donner ces mémoires, ce qui ferait voir qu'il ne perd pas son temps là.

« Il m'écrira de Munich tout ce qu'on dit de la situation des Autrichiens sur l'Inn et dans le Tyrol ; sa présentation à l'Électeur et tout ce qui est relatif à l'autre partie de sa mission ; de Munich il m'expédiera un courrier pour me donner de ses nouvelles. De Stuttgart, M. Didelot enverra par un de ses gens sa dépêche à Strasbourg ; elle sera adressée au préfet qui me la fera passer où je serai. De Passau, il me fera les reconnaissances, celle de l'Inn et du Danube à Passau, et celle de l'Ilz et tout ce qui est relatif à la rive gauche ; il l'enverra par une estafette à M. Otto, qui la fera passer par un des nombreux courriers allant à Vienne ou Munich.

« De Salzburg, il m'enverra la reconnaissance de l'Inn ou de la Salza, qui sera envoyée par une estafette à M. Otto ; si les Autrichiens étaient à Salzburg, ou qu'il y eût des inconvénients à s'y rendre, il n'ira pas ; de Munich, il m'enverra la reconnaissance du chemin de Salzburg à Munich, et celle de la rive gauche du Danube, d'après les renseignements.

« Partout son langage sera pacifique ; il parlera de l'expédition d'Angleterre comme imminente ; les troupes embarquées, il ne montrera aucune inquiétude, même à nos agents ; ne fera aucune attention aux préparatifs de l'Autriche ; dira qu'ils ne peuvent commencer la guerre, que cela n'aurait pas de sens.

« NAPOLÉON. »

Les instructions données au général Bertrand se résument ainsi :

1<sup>o</sup> *Reconnaissance des affluents de droite du Danube*, c'est-à-dire des rivières que les corps de la grande armée auront à franchir dans leur marche sur Vienne ;

2<sup>o</sup> *Reconnaissance du cours du Danube entre Donauwerth et Passau*, c'est-à-dire de la vallée principale que l'armée doit suivre après les engagements livrés autour d'Ulm ;

3<sup>o</sup> *Reconnaissance de la route qui relie le Mein au Danube par la vallée de la Regnitz*. Il s'agit ici des lignes de marche que Napoléon songe déjà à faire suivre à ses corps de gauche au mois d'octobre ;

4<sup>o</sup> *Reconnaissance des débouchés de la Bohême aux environs de Passau*, et d'une route conduisant du Danube en Moravie par Freystadt. Le général en chef entrevoit ici la possibilité d'une retraite de l'armée autrichienne sur la rive gauche du Danube, vers la Moravie, et songe aux moyens de l'y poursuivre. On voit sa pensée s'arrêter sur la place forte d'Ulm et sur le cours du Danube.

Cet ensemble de travaux était, on le voit, nettement tracé et correspondait déjà à une combinaison stratégique profondément méditée par le futur vainqueur d'Austerlitz. On pourrait en tirer cette conclusion, que *toute reconnaissance préparatoire d'un théâtre d'opérations, pour être fructueuse, devrait être exécutée d'après le programme tracé par le général en chef lui-même.*

En 1806, Berthier fut chargé de faire exécuter des reconnaissances analogues dans les vallées du Mein, de la Saale et du haut Elbe.

En 1868 et 1869, des reconnaissances du même ordre furent exécutées par des officiers d'état-major dans la vallée et sur les deux rives du Rhin.

Aujourd'hui, les événements qui précèdent les opérations de guerre ont une marche trop rapide pour qu'on ait le temps de faire, au dernier moment, la reconnaissance des terrains d'opérations.

Il faut donc l'accomplir pendant la paix. Cette étude fait partie des travaux de la préparation de la guerre. Elle doit embrasser des renseignements statistiques et topographiques, destinés à compléter les cartes et à fournir au général en chef les moyens d'établir son plan d'opérations.

Les points sur lesquels doit porter l'étude topographique d'un théâtre d'opérations sont très variés; en général ils comprennent d'abord les voies de communication, puis les accidents de terrain créés par la nature ou par les mains de l'homme. Quels qu'ils soient, ils ont sur les opérations, au point de vue statistique et tactique, une influence qu'il serait imprudent de négliger.

#### I. — Des communications.

Les parties du terrain qui intéressent le plus un général en chef sont les communications. Il est même avantageux, dans les reconnaissances, de rattacher toutes les particu-

larités du sol aux voies de communication, qui sont pour les armées les parties essentielles. On les classe en *voies ferrées, routes et communications par eau.*

**Rôle des chemins de fer à la guerre.** — Les voies ferrées sont doublées, presque partout, de communications télégraphiques. Leur création constitue un des grands changements qu'ont subis, dans les temps modernes, les théâtres d'opérations, et ces changements ont une portée, que le rôle même joué par les chemins de fer à la guerre suffira à faire ressortir.

Les chemins de fer peuvent transporter, en quelques jours, à de très grandes distances, de puissantes masses de troupes et un énorme matériel de guerre.

Il en résulte qu'un État dont l'armée serait organisée de façon à pouvoir être rendue sur la frontière plus rapidement que l'armée ennemie, aurait déjà, à égalité de forces, de grandes chances de succès.

Un réseau de chemins de fer bien tracé, et permettant aux forces d'un pays d'être concentrées dans le moins de temps possible, est donc une arme offensive de premier ordre. Il constitue, en même temps, un instrument de défense plus efficace que les forteresses mêmes. Car la première condition à remplir, pour être en mesure de se défendre, est de rassembler, en temps opportun, sur la frontière, des forces suffisantes pour en interdire l'accès à l'ennemi.

Il suit de là, que le premier soin d'une nation qui aurait à organiser la défense de ses frontières ne serait pas de s'envelopper d'une ceinture de places fortes, mais de couvrir son territoire d'un réseau de voies ferrées qui lui assurerait la concentration la plus rapide.

**Importance de leur tracé.** — En conséquence, un État qui ne consulterait que l'intérêt de sa défense devrait être maître de ses réseaux ferrés et ne tenir compte des exi-

gences du commerce et de l'industrie, qu'en les subordonnant aux considérations stratégiques. Mais ces principes n'ont pas été compris partout. Dans certains pays, on n'a attribué à ces nouveaux moyens de communication qu'une médiocre importance. Dans d'autres, même après les exemples si concluants des dernières guerres, on a complètement méconnu leur rôle militaire et concédé des tracés, que les règles de prudence les plus élémentaires devaient faire rejeter.

Dans ces cas particuliers, l'exploitation militaire, au point de vue du maximum de rendement, est devenue plus difficile. Généralement, les points de raccordement des réseaux sont alors mal placés; certaines lignes ne peuvent transporter des trains militaires; enfin, le service varie suivant les différents réseaux.

**Leur influence sur le mouvement des armées.** — Il n'est pas douteux que les chemins de fer ont une influence prépondérante non seulement sur le début des opérations, mais encore sur la nature même de la guerre. Leur emploi ne peut, il est vrai, affecter les mouvements des armées en cours d'opérations, ni modifier leur direction générale ou l'application des principes de stratégie. Mais ils étendent le champ des combinaisons en permettant d'amener rapidement à l'armée des troupes devenues disponibles sur divers points du territoire, et qui, grâce à eux, peuvent, en quelques jours, se trouver prêtes à prendre part à la lutte.

Les chemins de fer assureront surtout cet avantage au belligérant qui défend son propre territoire.

« Le 27 octobre 1870, pendant la campagne de la Loire, « depuis 7 heures du matin jusqu'au 28, à 9 heures 20 du « soir, 28,000 hommes d'infanterie du 15<sup>e</sup> corps d'armée « français furent amenés de Salbris en Sologne, par « Vierzon et Tours, à Mer, près de Blois, sans que les « troupes allemandes remarquassent ce mouvement. Jus-

« qu'au 29 octobre, à 8 heures du matin, 16 batteries, 2 « régiments de cavalerie, des colonnes de munitions, etc., « suivirent. Pendant le mois de novembre de la même « année, 40,000 hommes des trois armes, sous le général « Crouzat, se rendirent en trois jours, sur 88 trains de « chemin de fer, de Besançon sur le Doubs, à Gien sur la « Loire. L'état-major allemand ne fut informé de cette « opération que quand le corps était arrivé à destination. « A plusieurs reprises, pendant la campagne de la Loire, « des trains français ont été expédiés dans un intervalle « de 10 minutes ou moins, l'un après l'autre.

« Par contre, la tentative qu'on fit à la fin de décembre « 1870, de transporter avec une très grande vitesse l'armée « du général Bourbaki, de la Loire supérieure dans la « vallée du Doubs, échoua parce qu'elle n'avait été qu'im- « parfaitement préparée et par suite du manque d'unité « dans la direction. Il fallut sept jours pour embarquer « deux corps d'armée et la division formant la réserve de « l'armée; il fallut en tout dix jours pour tout le voyage, « que l'on croyait pouvoir faire dans la moitié du temps. « Un corps d'armée, la rejoignant plus tard, mit du 4 au « 16 janvier pour se rendre de Nevers au Doubs supé- « rieur, près de Belfort, parce que la circulation était « rendue extraordinairement difficile par suite de l'accu- « mulation des troupes, des convois de matériel et de « vivres. On eût agi sagement en faisant marcher les « troupes, plutôt que de s'obstiner à employer la voie « ferrée et surtout la voie unique qui longe le Doubs supé- « rieur. Le débarquement y était rendu difficile par l'exi- « guité des gares; il n'était pas possible de faire établir « des voies supplémentaires entre la rivière et les parois « de rochers de cette étroite vallée (1). »

(1) *La nation armée*, par le baron von der Goltz.

L'emploi des chemins de fer pour le transport des troupes en pays ennemi sera généralement plus rare, parce que l'envahisseur se verra dans la nécessité d'utiliser le matériel de voie ferrée dont il dispose pour le seul transport de ses approvisionnements.

Cependant la guerre de 1870-1871 nous fournit à ce sujet quelques exemples curieux :

« La 14<sup>e</sup> division d'infanterie, qui assiégeait, vers la fin de 1870, les places fortes de la frontière nord de la France, fut transportée de là jusqu'à Châtillon-sur-Seine, par chemin de fer, du 7 au 14 janvier. Ce jour-là, les combattants de la division étaient réunis à Châtillon ; le train et les colonnes n'étaient pas encore arrivés.

« Après la prise de Strasbourg, la division de landwehr fut transportée devant Paris. Elle commença l'embarquement le 7 octobre ; mais, comme il lui fallut se servir d'une ligne encombrée, elle n'arriva à Nanteuil que successivement, du 10 au 19 octobre.

« De même le II<sup>e</sup> corps d'armée fut transporté de Metz à Paris. La 3<sup>e</sup> division d'infanterie, forte de 10 bataillons, d'un escadron, de 4 batteries, d'une compagnie du génie, d'un détachement sanitaire, d'une colonne de vivres (1), de 120 fourgons du train des équipages militaires, fit le voyage, du 3 au 8 novembre, dans 24 trains de chemins de fer en tout. La 4<sup>e</sup> division avait commencé à s'embarquer à Pont-à-Mousson dès le 26 octobre, à midi. Le 6 novembre, les combattants de la division, avec le détachement sanitaire, l'ambulance de campagne et les colonnes indispensables, étaient réunis à Lonjumeau. Une partie du corps fit à pied la route de Metz à Paris (2). »

(1) D'une colonne de manutention et d'une ambulance de campagne.

(2) *La nation armée*, par le baron von der Goltz.

Quelquefois encore les chemins de fer transportent sur un point donné, en vue d'une bataille prochaine, des détachements qui sont trop loin pour arriver en temps opportun par les routes ordinaires et qui viennent à l'improviste changer la proportion des combattants.

Le 6 août 1870, 3 bataillons du 13<sup>e</sup> régiment prussien et 1 bataillon du 20<sup>e</sup> furent transportés en chemin de fer, de Neunkirchen sur le champ de bataille de Spicheren.

La 4<sup>e</sup> batterie légère du I<sup>er</sup> corps d'armée, arrivant le même jour de Königsberg par voie ferrée, devait être débarquée à Neunkirchen. Elle résolut de continuer son voyage en chemin de fer et put ainsi atteindre le champ de bataille vers 6 heures 1/4.

Au mois de janvier 1871, le grand état-major prussien voulant renforcer l'armée du Nord, qui était sur le point de livrer la bataille de Saint-Quentin, ordonna à l'armée de la Meuse de lui envoyer en chemin de fer la 16<sup>e</sup> brigade d'infanterie et une batterie légère. Ces troupes devaient se rendre de Gonesse à Tergnier, par La Fère. Mais le manque de matériel et les difficultés de débarquement retardèrent tellement le transport, que le 1<sup>er</sup> bataillon ne put débarquer que le 18 janvier, à 8 heures du matin, au lieu du 17. Le dernier bataillon ne put quitter le train que dans l'après-midi du 19, le jour même de la bataille. Par suite, il n'y eut que le 86<sup>e</sup> régiment qui put prendre part au combat ; 4 bataillons arrivèrent de Tergnier ; le reste fut arrêté en route par suite de l'issue favorable de la lutte, puis renvoyé à Gonesse.

Lorsque la première armée allemande eut, en 1870, à couvrir l'investissement de Paris contre les troupes improvisées que nous rassemblions à Cherbourg et dans les places du Nord, il lui fallut protéger, avec des effectifs réduits, Rouen, Amiens et la ligne de la Somme. Elle employa alors la section ferrée de Rouen à Amiens, longue de 111 kilomètres environ, pour diriger çà et là des détachements sur les points menacés.