

Concentration de la 1<sup>re</sup> armée de la Loire et de l'armée du Nord  
en 1870.

En 1870, lorsque le gouvernement de la Défense nationale, résolu à continuer la guerre, voulut prendre l'offensive avec la première armée de la Loire qu'il venait de former, il fallut d'abord la concentrer.

L'ennemi était à Orléans.

On choisit alors une zone de concentration qui permit de menacer sa ligne de retraite et un obstacle naturel assez étendu, pour dissimuler les mouvements qui allaient s'exécuter. La forêt de Marchenoir, qui couvrait à l'ouest le terrain compris entre Vendôme et Blois, remplissait ces conditions.

On y concentra l'armée à la fin d'octobre, à l'abri de la lisière ouest, en faisant garder tous les débouchés depuis Moré jusqu'à Lorges, par les bataillons de garde mobile non enrégimentés.

Le général von der Tann fut obligé, pour se renseigner sur la portée des mouvements qui lui étaient signalés, de faire exécuter à Vallières une reconnaissance offensive, dans laquelle ses corps furent repoussés. Le 8 novembre, l'armée put déboucher sur la lisière est, venir prendre ses positions et attaquer victorieusement à Coulmiers, le lendemain, le 1<sup>er</sup> corps bavarois, qui n'avait pu soupçonner ni sa force ni son organisation.

A la même époque, l'armée du Nord put se former à l'abri des places fortes des départements du Nord et du Pas-de-Calais, s'organiser d'abord à trois divisions, se concentrer à l'insu de l'ennemi, déboucher sur la vallée de la Somme et venir, quoique incomplète encore, lutter à Pont-Noyelles contre la 1<sup>re</sup> armée prussienne.

3<sup>o</sup> Portée des concentrations actuelles.

Aujourd'hui, au début d'une guerre, les concentrations des armées n'auront plus le même caractère qu'autrefois.

Leur portée s'est agrandie, et entre deux puissances de premier ordre, ces opérations offriront désormais, suivant une expression allemande, l'image d'un véritable déplacement de peuples. Chaque nation jette alors sur ses frontières, avec une activité fébrile, plus d'un million d'hommes, 2 à 300,000 chevaux et un matériel immense.

On dirait les population entières de deux États qui se précipitent sur un étroit espace, pour se ruer ensuite l'une sur l'autre. Sans les relations commerciales et industrielles qui existent à notre époque, sans les moyens de communication et de correspondance qui fonctionnent en temps de paix, le transport et l'entretien de pareilles masses serait impossible. Sous ce rapport, la France et l'Allemagne sont des plus amplement pourvues; seules, peut-être, elles possèdent un matériel de chemins de fer assez riche pour transporter toute leur armée de campagne (1).

L'importance des concentrations a donc considérablement augmenté depuis que les masses combattantes se sont accrues. Et, par suite, il est devenu nécessaire d'apporter à leurs préparatifs et à leur exécution la plus grande perfection possible.

Cette opération a désormais une gravité telle que, suivant l'expression de l'état-major allemand, « *les fautes commises au début, dans le rassemblement des armées, ne peuvent plus se réparer dans tout le cours de la campagne.* »

Il n'est pas impossible, assurément, qu'une victoire puisse remettre en bonne voie une campagne mal engagée; mais, d'après les leçons de l'expérience, c'est au moins improbable.

Une des premières conséquences d'une concentration défectueuse est, en effet, de ne pas placer les forces d'une

(1) Von der Goltz.

nation sur les points où elles seraient le plus nécessaires. Dès lors, on ne peut plus même livrer les batailles qu'il faudrait gagner pour réparer les fautes passées.

La campagne de 1805 nous offre une preuve de cette vérité. La principale armée autrichienne, forte de 100,000 hommes, avec les meilleurs régiments et le général le plus habile, l'archiduc Charles, avait été dirigée sur l'Italie où, suivant les apparences, devaient se passer comme en 1796, 1797, 1799 et 1800, les événements les plus décisifs. En Allemagne, au contraire, on n'avait concentré que 70,000 hommes, sous les ordres de l'archiduc Ferdinand et du général Mack. Bientôt Napoléon, accourant de Boulogne à marches forcées, apparut sur le Danube avec des forces supérieures. La catastrophe d'Ulm fut le résultat de cette combinaison, et la victoire remportée par les Autrichiens, à Caldiero, en Italie, fut impuissante à le compenser.

On reconnut alors la faute commise et on rappela l'archiduc en Allemagne. Mais il était trop tard. Cette décision ne put modifier l'issue de la campagne et la bataille d'Austerlitz la termina avant que l'archiduc ait pu livrer un seul combat.

Une répartition défectueuse des forces appelées à combattre n'est pas la seule conséquence d'une concentration mal combinée.

D'habitude, une grande puissance concentre ses armées pour prendre l'offensive. Or, les erreurs de calcul dans la concentration ont pour effet ordinaire de la réduire à la défensive. Dans ce cas, une concentration qui aurait pu avoir son mérite pour l'offensive peut devenir désastreuse dans la défensive.

Le rassemblement de notre armée en 1870 en est une preuve. Le premier projet de concentration comportait la formation de deux groupes séparés, l'un à Metz, l'autre en Alsace. Ce projet reposait sur l'espoir d'une prompte offensive en Allemagne, puis sur des considérations poli-

tiques et sur les facilités d'entretien des masses ainsi rassemblées.

Malheureusement nous n'avions pas les moyens de prendre l'offensive avant l'ennemi, et les suppositions faites à ce sujet étaient erronées. Les alliances sur lesquelles on comptait étaient incertaines. Ces circonstances ôtèrent au commandant en chef la faculté de prendre à temps des résolutions énergiques. Enfin, les facilités d'entretien de l'armée, représentées aux yeux de l'administration par les voies ferrées qui aboutissaient à Metz et à Strasbourg, devaient se trouver, dès le début, annulées par les transports de troupes et de matériel. Et comme la règle était alors de tirer tout des magasins centraux, il devint bientôt impossible de recevoir même les approvisionnements nécessaires.

La perte des premiers combats fut la conséquence de cette concentration.

De plus, la distance et les obstacles de terrain qui séparaient nos deux masses principales ne leur permirent pas, après ces échecs, d'opérer une retraite concentrique; leur jonction, qui était devenue indispensable, dut s'effectuer sur une ligne extérieure, longue, dangereuse, et commencer par une reculade jusqu'à Châlons. L'allongement de cette retraite et l'isolement de chaque masse donnèrent aux Allemands le moyen d'atteindre le groupe le plus important à Metz et de l'y bloquer. Le désir de l'y rejoindre et de réparer les erreurs du début amena la marche sur Sedan et la catastrophe du 1<sup>er</sup> septembre. Cet enchaînement de revers, qu'on s'est plu à qualifier quelquefois de fatalités, n'est, on le voit, que la conséquence logique des dispositions fautives adoptées pour la concentration de nos forces.

## II. — Transports.

## 1° Plan de concentration et de transports.

La concentration des armées est intimement liée à la mobilisation, qui décide de l'heure à laquelle elle pourra commencer et au projet d'opérations, qui détermine la zone de concentration, ainsi que les effectifs à rassembler.

Cette opération comprend deux actes :

*Le transport des troupes ;  
Et le déploiement stratégique.*

Elle s'effectue d'après un plan de concentration, qui est préparé à l'avance par le chef d'état-major de l'armée et le commandant en chef.

Le plan de transports est réglé d'après ce premier projet d'ensemble. Dans toutes les armées, c'est un travail secret dont les grands états-majors et les compagnies de chemins de fer sont seuls chargés. La rapidité des concentrations dépend en grande partie de l'ordre avec lequel il est fait. Elle est donc subordonnée à l'exécution des transports.

## 2° Durée des concentrations.

Elle a une telle importance qu'une heure perdue ne saurait être négligée. Il faudra donc employer à cette opération le plus grand nombre possible de voies ferrées.

L'action des chemins de fer sur les mouvements des armées devient ici prépondérante. On comprend, en effet, que si chaque corps d'armée disposait d'une ligne ferrée indépendante, à deux voies, pour transporter tous ses éléments à la frontière ; si chacun de ceux-ci était placé sur cette ligne et mobilisé assez tôt pour ne jamais laisser chômer aucun moyen de transport, la concentration serait des plus rapides. Ce serait l'idéal de la perfection. Enfin,

si la station terminale possédait assez de quais de débarquement pour que les trains puissent se succéder à un quart d'heure près, on arriverait à un débit de quatre-vingt-seize trains en vingt-quatre heures ; on pourrait ainsi transporter les cent cinq trains d'un corps d'armée en vingt-six heures quinze minutes.

Il est évident que, dans la pratique, on ne peut jamais arriver à un pareil résultat.

Il faut donc se contenter de connaître et d'appliquer, dans les limites du possible, les principes qui assurent, dans cette opération, l'ordre et la rapidité. Ces principes sont les suivants :

Il faut d'abord pourvoir aux besoins des troupes pendant la période des transports. En raison de la règle absolue qui prescrit de transporter d'abord les combattants, en mélangeant les armes suivant les exigences de la situation, et de ne mettre les trains de vivres en route qu'en dernier lieu, il faut compter que les unités débarquées les premières ne pourront recevoir des approvisionnements qu'au bout d'une huitaine de jours. Quant aux ressources locales, on estime que les pays les plus riches pourront en fournir pour deux jours seulement. Il faudra donc d'abord rassembler de nombreux approvisionnements près des zones de concentration, et exécuter cette opération soit avant la guerre, soit pendant la période qui précède la déclaration de guerre, soit enfin pendant la mobilisation même.

Il faudra ensuite utiliser toutes les voies ferrées disponibles, sans perdre un instant et sans laisser un seul moyen de transport sans emploi.

Cette dernière condition dépend de la mobilisation. Il faut pour cela que toutes les unités soient prêtes assez tôt et rendues à temps aux gares d'embarquement. Le maximum de rendement des voies ne dépend pas en effet de la vitesse des trains, mais bien de leur fréquence. Et pour obtenir ce rendement dans le mouvement général, il

est clair qu'il faudra combiner l'emploi des routes de terre avec celui des lignes ferrées, et préparer tout le travail à l'avance avec une précision mathématique.

D'une façon générale, ce travail repose sur les règles suivantes :

Pour les transports, les lignes à une voie sont naturellement fort inférieures à celles qui en ont deux ; leur rendement avait été évalué, en Allemagne, en 1866, à douze trains par jour et à dix-huit pour les lignes à deux voies.

Pour éviter les déceptions, on avait conseillé de réduire ces chiffres.

On admettait alors qu'il fallait à un corps d'armée onze jours sur une ligne à une voie, et sept sur une ligne à voie double, pour être embarqué avec tous ses accessoires. Or, dans le même temps, il pouvait faire à pied près de 50 lieues en onze jours et 33 en sept jours, à raison de 22 kilomètres par jour, avec deux journées de repos dans le premier cas et une dans le second.

Il est donc certain que les chemins de fer ne doivent être employés, comme moyens de transports de troupes, que pour les grandes distances.

Dans ces conditions, en comptant le rendement à raison de huit et douze trains pour les lignes à une voie et à double voie, les Allemands estimaient qu'on pouvait transporter :

*Sur une ligne à une voie :*

Une division d'infanterie complète, en deux jours trois quarts.

Une division de cavalerie, en deux jours cinq huitièmes.

Un corps d'armée sans trains ni colonnes, en sept jours.

Un corps d'armée complet, en onze jours.

*Sur une ligne à deux voies :*

Une division d'infanterie, en un jour cinq sixièmes.

Une division de cavalerie, en un jour trois quarts.

Un corps d'armée sans trains ni colonnes, en quatre jours deux tiers.

Un corps d'armée complet, en sept jours et demi.

Avec une vitesse moyenne de 26 kilomètres à l'heure, nos voisins comptent qu'une fraction d'armée peut parcourir 157 kilomètres en six heures, 315 kilomètres en douze heures et 630 en vingt-quatre heures.

Par suite, pour porter un corps d'armée à 900 kilomètres de distance, il faudrait deux mois sur des routes ordinaires, treize jours sur une ligne à une voie et neuf jours sur une ligne à deux voies.

Mais pour une distance de 112 kilomètres il faudrait :

Sur une ligne à une voie, onze jours.

Sur une ligne à deux voies, huit jours.

Par les routes ordinaires, cinq jours (1).

Il y a donc une distance minimum au delà de laquelle l'emploi des chemins de fer serait désavantageux. C'est une limite qu'il est toujours facile de déterminer, suivant les circonstances.

On peut donc résumer comme il suit les différents travaux à exécuter et les règles à suivre pour la préparation et l'exécution des transports.

1° *Établissement pendant la paix des tableaux de marche relatifs aux diverses hypothèses de concentration ;*

2° *Embarquement des unités constituées, dès que leur mobilisation est terminée ;*

3° *Transport des combattants avant tout matériel ;*

---

(1) Blume, *Stratégie* (ces chiffres sont au-dessous de la réalité).

4° *Utilisation complète de toutes les voies de communication;*

5° *Placement des quais de débarquement en échelons sur les lignes de concentration, de telle sorte que les plus éloignés ne soient pas à plus d'une journée de marche l'un de l'autre.*

### III. — Du déploiement stratégique.

Dès que les troupes débarquent de leurs wagons, il faut songer à les installer au cantonnement. Les laisser au point terminal de la voie ferrée est impossible. Il faut les établir de telle sorte qu'en cas de combat elles puissent se soutenir. De là, la nécessité d'accomplir, après le débarquement, quelques marches généralement courtes, qui auront pour résultat de placer chaque division sur les points qu'elle doit provisoirement occuper. Ces mouvements, d'ailleurs limités, constituent ce que l'on appelle aujourd'hui le *déploiement stratégique*.

Ils complètent, avec les transports, la concentration des forces sur une zone frontière, et sont également soumis à des règles qu'il est utile de connaître.

Le déploiement stratégique a pour but de mettre l'armée en mesure d'exécuter, au premier ordre, les mouvements qui lui seront prescrits.

Si c'est l'offensive qui a été décidée, les cantonnements devront être placés de telle sorte que l'armée puisse entreprendre les premières marches aussitôt que possible, quelquefois avant même la fin des transports. Leur choix sera donc indiqué par les routes mêmes sur lesquelles chaque corps d'armée devra s'avancer vers la frontière ennemie.

La certitude de pouvoir prendre l'initiative des mouvements donnera, en outre, la faculté d'étendre le déploiement. Ce serait le contraire si on redoutait un mouvement offensif.

Une fois le déploiement stratégique terminé, chaque

armée occupe sur la frontière un certain nombre de points qui constituent un front. La direction de ce front, par rapport aux lignes d'opérations de l'ennemi, n'est pas indifférente et doit varier suivant les circonstances. En général, comme on l'a déjà vu, elle est choisie de manière à parer aux éventualités, en menaçant la ligne de communication de l'adversaire.

Dans tous les cas, la première condition de succès pour un déploiement stratégique comme pour une concentration, est la sécurité.

De là une double précaution :

Il faut d'abord protéger la frontière contre des incursions ennemies pendant la période de mobilisation ;

Il faut ensuite couvrir la concentration.

Or, au moment de la déclaration de guerre, la protection du territoire ne peut être confiée qu'aux garnisons les plus voisines de l'ennemi. Mais aussitôt après, en même temps si c'est possible, il faudra organiser un rideau défensif capable, par sa force et son éloignement, de permettre aux différents corps de se rassembler et de se soutenir en cas d'attaque.

On est ainsi forcé d'envoyer à la frontière de fortes masses de cavalerie appuyées d'artillerie et soutenues en arrière, si les circonstances l'exigent, par une grande unité d'infanterie.

La mission qui incombe alors à la cavalerie rentre dans le rôle tactique des divisions indépendantes de cette arme. C'est un des côtés de leur service d'exploration.

Mais ce n'est pas le seul.

Couvrir la concentration de l'armée n'est, en effet, qu'une partie des services qu'elles sont appelées à rendre à cette heure critique. Il faut qu'elles cherchent, en outre, à retarder la réunion des forces ennemies.

Ce résultat doit assurer de grands avantages à celui des belligérants qui saurait l'obtenir.