

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 58 (1913)
Heft: 11

Rubrik: Chroniques et nouvelles

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: 18.02.2026

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

CHRONIQUES et NOUVELLES

CHRONIQUE BELGE

(De notre correspondant particulier.)

Les grandes manœuvres belges de 1913. — La composition des forces. — Le thème. — Les opérations des différentes journées. — Les enseignements. — L'aviation. Télégraphie sans fil. — Mitrailleuses à traction canine.

Les grandes manœuvres de 1913 ont eu lieu du 27 août au 5 septembre dernier, sous la direction du lieutenant-général De Ceuninck, chef d'état-major de l'armée, dans la région située sur la Meuse, au sud de Namur, dont la zone était limitée à l'ouest par la ville de Thuin sur la Sambre, et à l'est par la ville de Marche, non loin de l'Ourthe, au nord-ouest des Ardennes. Ces deux villes extrêmes ont servi de points de concentration aux deux divisions d'armée mises en présence.

Le parti rouge, groupé à Marche et environs, comprenait la 3^e division d'armée (lieutenant-général comte de T'Serclaes), la 3^e brigade de cavalerie, le régiment des carabiniers et le bataillon cycliste à trois compagnies, plus une compagnie de pontonniers ; soit 13 000 hommes, dont plus de 500 officiers, et 3000 chevaux.

Le parti bleu (général-major Gobeaux), réuni à Thuin, était composé de la 2^e division d'armée, plus le 1^{er} chasseurs à pied et la 4^e brigade de cavalerie ; soit environ 11 000 hommes, dont 500 officiers, et 2500 chevaux.

Chaque division d'armée comportait quatre régiments d'infanterie à quatre bataillons, un régiment de cavalerie à quatre escadrons, une brigade de deux régiments de six batteries montées, une compagnie du génie, une section de télégraphistes, une colonne d'ambulance. Chaque brigade de cavalerie était accompagnée d'une batterie à cheval et d'un groupe de pigeons voyageurs tirés des colombiers militaires. Chaque parti était doté aussi d'une escadrille de quatre aéroplanes, comportant huit officiers aviateurs c'est-à-dire un observateur et un pilote par avion.

La position fortifiée de Namur participait aux opérations en ce sens qu'elle servait de pivot de manœuvres au parti bleu. Elle avait sa garnison de guerre. Sa garnison mobile était forte d'un régiment d'infanterie, un régiment de cavalerie et un groupe de trois batteries montées.

Le parti rouge était doté de deux stations de télégraphie sans fil, l'une affectée au quartier général, l'autre à la brigade de cavalerie. Il possérait

également une compagnie de mitrailleuses Maxim, chargée d'expérimenter la traction canine. Il avait également pour mission de procéder à l'essai des cuisines roulantes et au ravitaillement par convois automobiles.

La division bleue devait continuer à appliquer l'ancien système d'alimentation.

La place de Namur avait reçu un escadron de cavalerie de garde-civique, constitué au moyen de cavaliers volontaires fournis par les corps de notre milice citoyenne à cheval.

A la direction des manœuvres avaient été attachés deux aéroplanes, dont un muni d'un appareil de télégraphie sans fil.

La concentration s'est effectuée avec régularité.

* * *

La situation respective des partis était déterminée par les thèmes ci-après : Les Rouges partant de Marche, étaient par hypothèse l'avant-garde d'une armée rouge arrivée sur la Salm (frontière orientale de Belgique). La 3^e division avait pour objectif d'atteindre rapidement la Meuse et de la franchir, à l'effet de couvrir le passage ultérieur de son gros d'armée. Tous les ponts de la Meuse étaient supposés détruits.

La mission du parti bleu consistait, s'appuyant sur la position fortifiée de Namur, à contrarier la marche de l'avant-garde rouge et à s'opposer à son passage du fleuve.

D'aucuns ont cru apercevoir dans la rédaction de ces thèmes et dans l'exécution des manœuvres, une relation étroite entre les opérations accomplies et celles qui se dérouleraient en cas de guerre. On a voulu identifier l'armée rouge avec celle des corps allemands qui auraient l'intention de traverser notre pays pour déboucher en France par la trouée de Chimay. D'autre part, on a cherché à comparer la tactique de la division bleue avec l'attitude de l'armée belge dans la situation stratégique visée. Disons tout de suite qu'il n'en est rien, et que le but de ces manœuvres n'a été autre que d'exercer les troupes belges à opérer et à combattre dans une région fort intéressante de notre territoire.

Nous allons exposer dans leurs grandes lignes les opérations de chaque jour, afin de permettre aux lecteurs de la *Revue* de se rendre compte des enseignements qui peuvent être tirés de ces exercices.

28 août. Les deux adversaires sont à 80 kilomètres l'un de l'autre, séparés par la Meuse. Le parti rouge en est éloigné de 32 kilomètres (Dinant); le parti bleu de 47 kilomètres. La zone qui les sépare est constituée par les terrains fertiles et largement ondulés du Condroz. Elle est sillonnée de cours d'eau dont plusieurs coulent dans des vallées fortement encaissées : la Meuse, la Lesse, le Bocq, affluents de droite ; la Molignée et l'Hermeton, affluents de gauche. De nombreux bois couvrent toute cette région, surtout

sur la rive droite de la Meuse. Le pays est très viable et les routes sont excellentes.

Le parti rouge a porté en avant sa brigade de cavalerie et son bataillon cycliste et a couvert son flanc droit contre Namur par le régiment des carabiniers. La cavalerie avait pour tâche de saisir et de tenir les rives de la Meuse entre le Bocq et la Lesse ; puis de lancer des reconnaissances sur la rive gauche. Elle devait rechercher un emplacement favorable à l'établissement d'un pont de bateaux. Le gros a marché sur Dinant.

Le parti bleu a envoyé sa cavalerie vers la Meuse et son gros en deux colonnes s'est porté également vers Dinant. A la fin de la journée, les deux adversaires atteignaient respectivement : les Rouges, Leignon, à quinze kilomètres de Dinant, ayant progressé de 17 kilomètres ; la cavalerie a gagné Sorinne à 5 kilomètres de Dinant, poussant ses avancées jusque sur la Meuse. Les Bleus occupent Thy-le-Château, ayant gagné 11 kilomètres, tandis que leur cavalerie arrive à Anthée, à 11 kilomètres de Dinant, ayant parcouru 35 kilomètres ; toutes ces distances étant mesurées à vol d'oiseau, et comportant des étapes sérieuses, remarquables pour certains corps d'infanterie et de cavalerie.

La garnison mobile de Namur s'établit sur les deux rives de la Meuse, à hauteur de Lustin (pont sur la Meuse), et jeta un pont de campagne à hauteur de Tailfer, immédiatement au nord, pour assurer les communications aisées entre les deux rives et faciliter l'intervention éventuelle de la garnison.

La construction du pont dura exactement une heure. Le fleuve est large en cet endroit de 128 mètres ; il fallut 23 pontons pour établir l'assiette du plancher. Il comprenait une partie mobile de trois pontons, afin de pouvoir interrompre le pont, en vue de satisfaire aux nécessités de la navigation et pour faire face aux surprises éventuelles de la cavalerie ennemie signalée à proximité.

A signaler que des patrouilles de lanciers rouges et des cyclistes passèrent la Meuse en barque et à la nage, pour gagner les plateaux et les chemins de la rive gauche.

Des deux côtés les aéroplanes sillonnèrent les airs. Ils avaient de l'essence pour un vol de 2 1/2 heures ; plusieurs appareils ont couvert, dans ce temps, 200 kilomètres. Le service de l'aviation a bien fonctionné, volant à 1100 mètres de hauteur ; deux aéroplanes du parti bleu ont reconnu avec netteté et précision toutes les troupes du parti rouge ; deux autres avions ont volé à 1400 mètres, mais à cette altitude ils n'ont pu distinguer les détails.

Les aviateurs, de part et d'autre, avaient reçu des ordres formels et d'exécution difficile. Les chefs de parti ne leur ont pas simplement demandé d'examiner, d'observer et de rapporter ce qu'ils avaient vu, ils leur ont imposé un programme sévère, précisant les différents points relevés, pres-

erivant un itinéraire et un horaire, leur ordonnant de descendre à certains endroits pour l'envoi de télégrammes; il fallait que tout fût méticuleusement noté : renseignements sur les routes, les marches, les troupes et la composition des effectifs.

A titre d'exemple, le 28 août, le chef d'escadrille bleue reçut l'ordre de passer la Meuse entre 9 et 10 heures et de reconnaître les routes conduisant de Marche à la Meuse. Une semblable reconnaissance devait s'exécuter l'après-midi; deux avions y furent chaque fois consacrés. Le vol comportait un parcours aller et retour de 150 à 200 kilomètres, à plus de 1000 mètres de hauteur.

L'avant-garde rouge, constituée par des cyclistes, de l'artillerie et du gros de la cavalerie, fut reconnue et exactement dénombrée au moment où elle atteignit Leignon. Les colonnes d'infanterie et l'équipage de pont furent reconnus en débouchant de Marche.

Les reconnaissances de l'après-midi déterminèrent complètement les cantonnements et fixèrent l'emplacement de l'équipage de pont sur la route de Dinant. Les informations recueillies à 50 kilomètres de distance de l'état-major bleu mirent trois quarts d'heure à parvenir à ce dernier.

29 août. Le commandant du parti rouge qui avait eu l'intention déjà de passer la Meuse le 28, mais qui y renonça vers la fin de cette journée, se décida à franchir le fleuve le 29, les renseignements reçus sur l'adversaire lui ayant montré qu'il pouvait effectuer cette opération probablement sans coup férir.

A la première heure, protégés par une ligne de batteries, établie sur la rive droite, au nord et au sud de Dinant, un régiment de cavalerie, puis les cyclistes et un régiment d'infanterie, traversèrent le fleuve au moyen des bateaux de la compagnie des pontonniers et de barques saisies sur la Meuse. Ce détachement s'établit en tête de pont sur la rive gauche, tandis que d'autres détachements au nord et au sud, sur la rive droite, prirent position pour assurer la construction du pont à Dinant et protéger le passage du fleuve par le gros de la colonne rouge.

Dans l'après-midi, vers deux heures et demie, l'opération était terminée sans avoir été inquiétée par les bleus. Les troupes rouges cantonnèrent sur la rive gauche, couvertes en front par leur cavalerie et par la Malignée. Une brigade et de la cavalerie occupaient Dinant, à cheval sur le fleuve.

Le commandant du parti bleu pouvait se porter rapidement sur Dinant pour s'opposer au passage de la Meuse. Il estima qu'il aurait au préalable à accomplir une marche qui, pour certaines des unités de son gros, atteindrait 40 kilomètres. Il jugea que cette fatigue aurait placé sa division dans une situation défavorable et crut plus prudent de renoncer à la lutte durant cette journée; il voulut se rapprocher de Namur, son pivot, et assurer sa liaison avec la place. A cet effet, il porta sa masse vers le Nord-Est, à

Mettet, effectuant une demi-conversion vers le Sud-Est pour s'établir sur le cours supérieur de la Molignée.

Les deux divisions avaient leurs éléments avancés au contact ; les deux gros n'étaient plus séparés que par une distance d'environ 10 à 12 kilomètres. Une rencontre était probable pour le lendemain.

Comme pendant la journée du 28, le temps avait été exceptionnellement beau et chaud.

La garnison mobile de Namur s'est concentrée vers Bioul, sur la rive gauche de la Meuse, afin de donner la main à la division bleue.

Le pont de bateaux sur la Meuse a été édifié à 300 mètres en aval du pont fixe de Dinant supposé détruit. Après le déchargement des voitures-haquets, c'est-à-dire à partir du moment où tous les matériaux furent à pied d'œuvre, la construction du passage demanda 22 minutes, avec 55 hommes ; il comprenait 83 mètres de tablier reposant sur 14 pontons.

Dans cette journée, les avions ont dû faire leur service par un vent de 25 mètres à la seconde ; il en est résulté qu'ils n'ont pas dépassé la moyenne de 40 kilomètres à l'heure, volant à des altitudes de 1000 à 1400 mètres. La récolte des renseignements des deux parts fut néanmoins fructueuse.

Les troupes du parti rouge ont eu à supporter de sérieuses fatigues, résultant d'une longue marche dans des terrains particulièrement difficiles, par une chaleur étouffante, puis dans l'après-midi, trempées jusqu'aux os par une pluie d'orage.

30 août. — Le chef du parti bleu avait atteint son objectif dans la journée du 29 ; il ne lui restait plus qu'à élargir et fortifier sa tête de pont dans la journée du 30, afin de couvrir le passage de la Meuse par le gros de l'armée rouge. C'est ce que fit le général T'Serclaes. Il occupa avec une brigade un front relativement fort par lui-même, dessiné par les hauteurs Sud de la Molignée et les hauteurs Est du ruisseau de Flavion qui prolonge la première rivière vers le Sud. Il constitua, à son aile extérieure sud, une forte ligne d'artillerie soutenue par le régiment des carabiniers, et garda de ce côté en réserve générale toute une brigade.

Le commandant du parti bleu, au contraire, avait décidé d'attaquer la division rouge. A cet effet, il disposa ses forces en six colonnes, pour leur faire passer la Molignée, avec l'intention de rejeter les bleus dans la Meuse. Dans ce but, il fit exécuter à ses troupes une vaste conversion autour de son aile gauche, ce pivot étant constitué par la garnison mobile de Namur. Malheureusement l'ampleur même donnée au mouvement enveloppant, s'étendant sur un front de 12 kilomètres, ne permettait pas de l'effectuer dans l'espace d'une journée. Il en résulta que, sauf en quelques points de la ligne de bataille, les troupes de la division rouge, solidement postées et retranchées, purent résister aux efforts du parti bleu. Aux ailes exté-

rieures de chaque parti, les forces de cavalerie en profitèrent pour charger à cœur joie.

1^{er} septembre. — La bataille dut donc reprendre le lendemain, c'est-à-dire le 1^{er} septembre, le 31 août étant un dimanche, jour de repos.

Les colonnes bleues se portèrent vigoureusement à l'attaque des positions rouges et en délogèrent l'adversaire sur de nombreux points ; les lignes rouges commençaient à plier, lorsque le général T'Serclaes fit donner sa réserve générale. Le parti bleu qui avait déployé tout son monde pour prononcer tout l'effort qui vient d'être décrit, ne put soutenir ce choc et il allait devoir flétrir lorsque sonna la fin de la manœuvre de la journée.

Un nouveau thème était introduit par le directeur des manœuvres : le parti rouge recevait des renforts de l'armée rouge, tandis que le parti bleu était invité à opérer sa retraite vers les forts de Namur.

Les bleus se retirèrent lentement, poursuivis pas à pas par les troupes rouges ; ils s'arrêtèrent au Nord de la Molignée, à hauteur de Bioul, la gauche à la Meuse.

2 septembre. — Dans la nuit du 1^{er} au 2, le chef du parti bleu continuait sa retraite pour ne s'arrêter qu'à l'abri des forts de la position dans le secteur Sambre-et-Meuse. Le parti rouge, s'apercevant à la pointe du jour de la disparition de l'ennemi, commença sa poursuite sur-le-champ, mais il prit ses cantonnements à distance respectueuse du canon des forts, réservant son attaque pour le lendemain.

N. B. Le parti rouge avait été renforcé par le 1^{er} régiment de chasseurs à pied, enlevé au parti bleu.

3 septembre. — Un nouveau régiment d'infanterie, un groupe de batteries montées et de l'artillerie lourde, avaient grossi le parti rouge. La division fut constituée en deux masses ; la première chargée de l'effort principal était forte de trois régiments et demi d'infanterie, la seconde de deux régiments et un bataillon d'infanterie ; les deux groupements étaient soutenus par toute l'artillerie tant légère que lourde du parti.

La progression à travers champs des troupes assaillantes était peu aisée à cause des couverts du sol, et par suite du feu des ouvrages. En réalité, cette attaque brusquée aurait rencontré des difficultés quasi-insurmontables, sous l'action concentrée de l'artillerie des forts et des troupes d'intervalles.

Néanmoins, l'attaque des troupes rouges s'effectua avec une vivacité extraordinaire, culbutant et renversant tout sur leur passage. Le parti bleu avait d'ailleurs déployé très peu de monde, gardant en réserve les deux tiers de ses forces, celles-ci tenues soigneusement abritées par les couverts du terrain. Au moment opportun, elles se mirent en mouvement pour prononcer la contre-offensive.

Le signal du Directeur mit fin au mouvement et aux manœuvres.

Le 4 septembre, toutes les troupes furent passées en revue par le roi qui avait vécu pendant toute la durée des opérations parmi les troupes, allant et venant, et s'intéressant à tout. Ce fut un spectacle grandiose, bien fait pour réconforter les cœurs belges, heureux de voir l'armée que les lois récemment votées allaient doubler, et dont l'esprit vivifié par l'élan patriotique des populations était complètement transformé déjà. Le roi, le ministre de la guerre, l'état-major de l'armée, tous ceux qui avaient collaboré à la réorganisation de nos forces militaires trouvaient là un doux réconfort des luttes qu'il avait fallu soutenir pour obtenir ces résultats, qui permettent de considérer avec calme et sécurité l'avenir de la patrie. Pendant la revue et les défilés, la foule immense massée derrière les lignes de l'armée, ne cessait d'acclamer notre souverain.

Les manœuvres belges de 1913 comportent un certain nombre d'enseignements que nous allons chercher à exposer le plus brièvement possible.

Aviation. — Dix appareils, avons-nous dit, ont participé aux manœuvres; une escadrille de 4 avions attachée à chaque parti, sous la direction d'un chef d'escadrille et deux avions adjoints au quartier général du directeur des manœuvres. Les deux escadrilles sont composées uniquement de biplans du type biplans 80 HP Gnôme. Les appareils de la direction représentent des avions de réquisition. Ce sont l'un, un Morane-Saulnier 50 HP Gnôme, piloté par un sergent aviateur professionnel, et l'autre un Farman 80 HP Gnôme, muni de la télégraphie sans fil, piloté par un civil professionnel.

Les camps d'aviation de chaque escadrille sont constitués par cinq tentes; quatre abritant les avions, la dernière servant de bureau.

Les appareils montés par leurs pilotes et observateurs sont arrivés sur le terrain, le 25 août, par la voie des airs, venant du Polygone de Brasschaet, situé au Nord d'Anvers, parcourant 150-180 kilomètres en ligne droite.

Pendant les journées des 26 et 27 août, les aviateurs se sont exercés à survoler les différentes zones de cette région très accidentée, car elle s'étend jusqu'aux frontières du pays.

La règle adoptée aux manœuvres a été la suivante : Le couple pilote-observateur accomplit son service en conservant la permanence des fonctions durant toute une journée, quelle que soit la fatigue qui en résulte, afin d'assurer la continuité de l'observation. Chaque observateur s'est tracé un plan de travail; il a conscience de ce qu'il a vu et des lacunes que présentent ses reconnaissances; il apprécie exactement les vols à entreprendre pour contrôler telle ou telle information ou compléter les renseignements qu'il a déjà recueillis. Ce système permet à l'observateur de se reposer le lendemain en devenant pilote.

Toutes les voix s'accordent à reconnaître que le service d'aviation belge a admirablement fonctionné et qu'il a répondu à l'attente du commandement et des états-majors. Les résultats obtenus ont dépassé les espérances les

plus optimistes, car ils étaient fort nombreux ceux qui demeuraient pessimistes quant au rendement de la nouvelle arme.

Il est intéressant de rechercher à quoi sont dus ces succès, alors qu'il y a un an, l'aviation n'avait en Belgique qu'une existence embryonnaire.

Le recrutement et le dressage des pilotes et des observateurs ont été effectués d'après une méthode sévère, continue, sans recherche de prouesses ou de rivalités personnelles.

L'aviateur militaire est soumis à des examens difficiles, comportant trois degrés :

1^o Brevet de la Fédération aéronautique internationale, certificat tout à fait élémentaire, et qui est exigé avant d'être admis à l'apprentissage militaire ;

2^o Brevet de l'Ecole de Brasschaet, comportant des matières théoriques et pratiques prouvant la possession des qualités et des connaissances voulues pour remplir les fonctions de pilote et d'observateur ;

3^o Brevet supérieur, obtenu après trois épreuves de 100 kilomètres sans escale, à 300 mètres de hauteur.

L'instruction des aviateurs est réglée d'après un programme et une discipline très stricts ; les vols s'effectuent tous les jours, hiver et été, bon ou mauvais temps, non d'après les goûts ou les caprices personnels des pilotes, mais d'après les ordres du professeur qui indique l'étendue et l'altitude, la durée et la vitesse des sorties. Aussi a-t-on vu aux manœuvres, comme pendant les exercices ordinaires, les aviateurs effectuer leurs parcours à la hauteur réglementaire, explorer le pays, atterrir aux points désignés (postes télégraphiques), expédier leurs dépêches et repartir sans aide, fournir par tous les temps les informations les plus sûres. Et tout cela, sans casser du bois et pour ainsi dire sans pannes. Depuis la création de l'aviation militaire en Belgique, en 1910, il n'y eut qu'un seul accident grave, celui d'un officier qui se brisa les deux jambes, et pas une seule mort d'homme.

Un des éléments des progrès accomplis réside certainement dans l'unité du système d'appareils qui facilite sa construction, sa connaissance et son emploi. Nos aviateurs sont formés, entraînés sur l'avion qu'ils auront à mettre en œuvre en temps de manœuvres ou de guerre. Il en résulte une grande simplicité pour l'éducation des hommes, pour l'entretien des avions, leur réparation, le remplacement des pièces hors de service, assuré d'autre part par l'interchangeabilité des rechanges. N'importe quel poste de secours ou atelier de campagne (fourgon-automobile avec forge et ouvriers mécaniciens attachés à chaque escadrille) est donc à même, par son personnel, ses outils et ses approvisionnements, d'apporter son aide à l'aviateur en détresse.

L'expérience a prouvé depuis l'institution du service d'aviation, qu'il

faut deux ans de pratique constante pour former un pilote et un observateur militaires, afin de voler par tous les temps, en toute saison. Ce n'est qu'à cette condition qu'il sera suffisamment entraîné et qu'il sera capable de tenir compte des circonstances atmosphériques, des variations d'aspect du terrain, pour accomplir ses missions en connaissance de cause.

Le service de l'aviation a jeté ses premières assises en 1910, mais a végété jusqu'en 1912, moment où le ministre de la guerre arrêta les bases actuelles du nouvel organisme. Les progrès réalisés depuis cette époque ont été considérables, puisqu'il a suffi d'une bonne année pour obtenir les résultats qui ont été exposés ci-dessus. L'aviation a d'ailleurs été séparée complètement de l'aérostation avec laquelle elle n'a rien de commun.

Télégraphie sans fil. — Le système se compose d'une limousine-tracteur convoyant deux remorques. Le tracteur fournit le courant électrique; les remorques transportent les appareils, l'antenne et les outils, outre la table de réception et la tente-abri. L'antenne comprend 6 ou 12 fils tendus autour d'un mât métallique de 20 mètres. Le poste est desservi par 10 hommes, dont un gradé, transportés par la voiture.

C'est la première fois que ce service fut employé à nos manœuvres.

Le 28 août, le poste de l'état-major de la 3^e division (rouge) s'établit à Leignon pour rester en communication constante avec la voiture télégraphique de sa brigade de cavalerie s'avançant vers la Meuse.

Le 29, ce poste de cavalerie franchit la Meuse sur le pont de campagne, avec les premières troupes de passage, et s'installa à Anthée pour communiquer avec son gros marchant sur l'autre rive. Ce système de communication fonctionna jusqu'à la fin de la période des manœuvres, dans de bonnes conditions; mais la distance qui séparait les postes n'était pas suffisante pour mettre bien en relief les services que la T. S. F. pouvait rendre et qui sont surtout justifiés lorsque la télégraphie ordinaire est lente ou fait défaut.

Mitrailleuses à traction canine. — La machine est transportée sur une voiturette en tubes de fer tirée par deux chiens. Il en est de même de la voiturette-caisson. La compagnie est constituée de trois sections de deux pièces et quatre caissons. Avant les manœuvres, la compagnie accomplit une épreuve comportant trois étapes consécutives d'un parcours total de 120 kilomètres. Le 28 août, par une chaleur accablante, l'unité fit 30 kilomètres sans aucune perte ou retard. Le 29 août, la compagnie traversa la Meuse en bateau, avec les premières troupes, prenant possession de la rive gauche. Les chiens ne manifestèrent aucune hésitation. A l'appel de leurs conducteurs, ils sautèrent dans les embarcations; arrivés sur la rive opposée, ils vinrent docilement se placer dans les brancards des voiturettes. La foule comme les coups de feu, les mouvements des troupes laissent les bêtes fort indifférentes; elles n'aboient jamais. Au combat, les chiens marchent

à travers champs, labours et moissons, grimpent les talus, dévalent des hauteurs et passent partout où leurs conducteurs ont passé. A noter que les mitrailleuses demeurent quasi-invisibles pendant tous leurs déplacements, même vues à faibles distances. Sur un signe, l'attelage se couche, les conducteurs rampent jusqu'au point où les pièces doivent s'installer en batterie ; puis, à un autre signe, les animaux se lèvent et rejoignent rapidement sans aucune aide des conducteurs.

Après dix jours de manœuvres, les chiens sont rentrés au chenil en parfaite santé. Leur nourriture est composée de pain, de biscuits et de déchets de viande ; comme logement, n'importe quel abri leur suffit.

Les expériences furent par conséquent concluantes. Toutes les mitrailleuses belges, à raison de une compagnie par régiment d'infanterie seront dotées de la traction canine. Il faudra à cet égard 40 chiens par corps, au total 800 bêtes.

CHRONIQUE ALLEMANDE

(De notre correspondant particulier.)

Nouvelle ordonnance sur le service en campagne pour les troupes d'automobilistes.

Cette ordonnance sur « l'automobilisme en campagne », qui vient de paraître, témoigne de l'énorme importance qu'on accorde aujourd'hui à ce service en temps de guerre. Dans ce domaine, les plus récentes découvertes de la technique moderne ont trouvé elles aussi leur application dans le puissant mécanisme de notre armée de campagne ; et la dernière ordonnance en est une preuve. Il est vrai que ces nouvelles prescriptions n'existent pour le moment, qu'à titre de « projet » ; mais tel a été le cas pour presque tous nos récents règlements, même les plus importants ; d'ailleurs le ministère de la guerre a le droit d'édicter des dispositions complémentaires et d'introduire des modifications, pour autant qu'elles ne portent pas atteinte aux principes mêmes de l'ordonnance. Six chapitres traitent successivement des points suivants : généralités ; fractionnement des troupes d'automobilistes ; le commandant des troupes d'automobilistes d'une armée ; colonnes de camions-automobiles ; parc de camions-automobiles du service des étapes ; emplacements de parcs. En outre, 16 annexes, plus ou moins étendues, donnent des éclaircissements sur toutes les questions de détail qui peuvent se présenter.

La première section énumère d'abord les voitures automobiles qui sont attachées à une armée : ce sont.

1. Automobiles ordinaires et petites automobiles.
2. « Omnibus » automobiles, (fourgons-automobiles de secours et du service de santé).

3. Trains d'armée, camions-automobiles.
4. Camions-automobiles pour la cavalerie.
5. Camions-automobiles plus légers.
6. Ambulances-automobiles.
7. Motocyclettes.

Nous reproduisons ci-après le tableau des distances moyennes que ces voitures-automobiles peuvent parcourir en une journée de dix heures, sans compter le temps nécessaire pour les charger et les décharger ; il peut arriver toutefois que ces étapes soient réduites de plus de la moitié par suite de circonstances particulièrement défavorables, notamment en hiver en cas de neige ou de verglas.

AUTOMOBILE SEULE OU COLONNE	Distances moyennes en km.		
	En plaine	En pays de collines	En montagne.
Automobiles ordinaires	300	200	150
Petites automobiles	250	150	100
« Omnibus » automobiles	150	100	80
Trains d'armée	100	80	60
Camions-automobiles	100	80	60
Camions-automobiles pour la cavalerie	125	100	75
Camions-automobiles plus légers	175	125	100
Ambulances-automobiles	200	150	100
Motocyclettes	250	150	100
Colonne de fourgons-automobiles du service des étapes	100	80	60
Colonne de camions-automobiles pour la cavalerie.	125	100	75

Les voitures-automobiles ne peuvent utiliser que des routes solides ; il faut donc tenir compte de ce fait dans le choix et l'installation des places de chargement. Quant aux simples chemins non renforcés, à peu près horizontaux cependant, ils ne sont accessibles qu'aux automobiles ordinaires et aux camions-automobiles plus légers, à condition toutefois que le trajet soit de courte durée et la vitesse réduite afin de ménager le matériel. Mais en général, il vaut mieux faire un détour par de bonnes routes que de s'engager dans de mauvais chemins.

L'ordonnance remarque encore que des voitures-automobiles peuvent parfaitement accompagner des colonnes d'infanterie au pas, et cela sur un parcours relativement long ; mais faire durer cette allure pendant plusieurs heures, c'est fatiguer le moteur outre mesure. Intercaler une colonne de

voitures-automobiles dans une colonne d'attelages est absolument inadmissible.

Le personnel pour chaque voiture-automobile comprend : un chauffeur et son aide ; il faut ajouter en outre un freineur pour les remorques des trains d'armée ; pour les petites automobiles à deux places seulement, l'aide est supprimé.

L'ordonnance insiste tout particulièrement sur les soins à donner aux automobiles ; toute automobile doit être revisée de fond en comble une fois par semaine, autant que possible. Il convient aussi de garer les voitures à l'abri des intempéries, et spécialement du gel.

Lorsqu'il s'agit de faire place, éviter de s'engager dans des chemins de terre, crainte de s'embourber.

Les remorques des trains d'armée emportent des timons et des palonniers de secours ; en cas de besoin les animaux de trait les dégageront ainsi des chemins défoncés ou les remorqueront même à travers champs. Cela permet aux camions de parvenir jusqu'aux troupes et de les ravitailler directement.

En ce qui concerne le fractionnement des troupes d'automobilistes de campagne, l'ordonnance nous annonce la création des commandements et formations suivants :

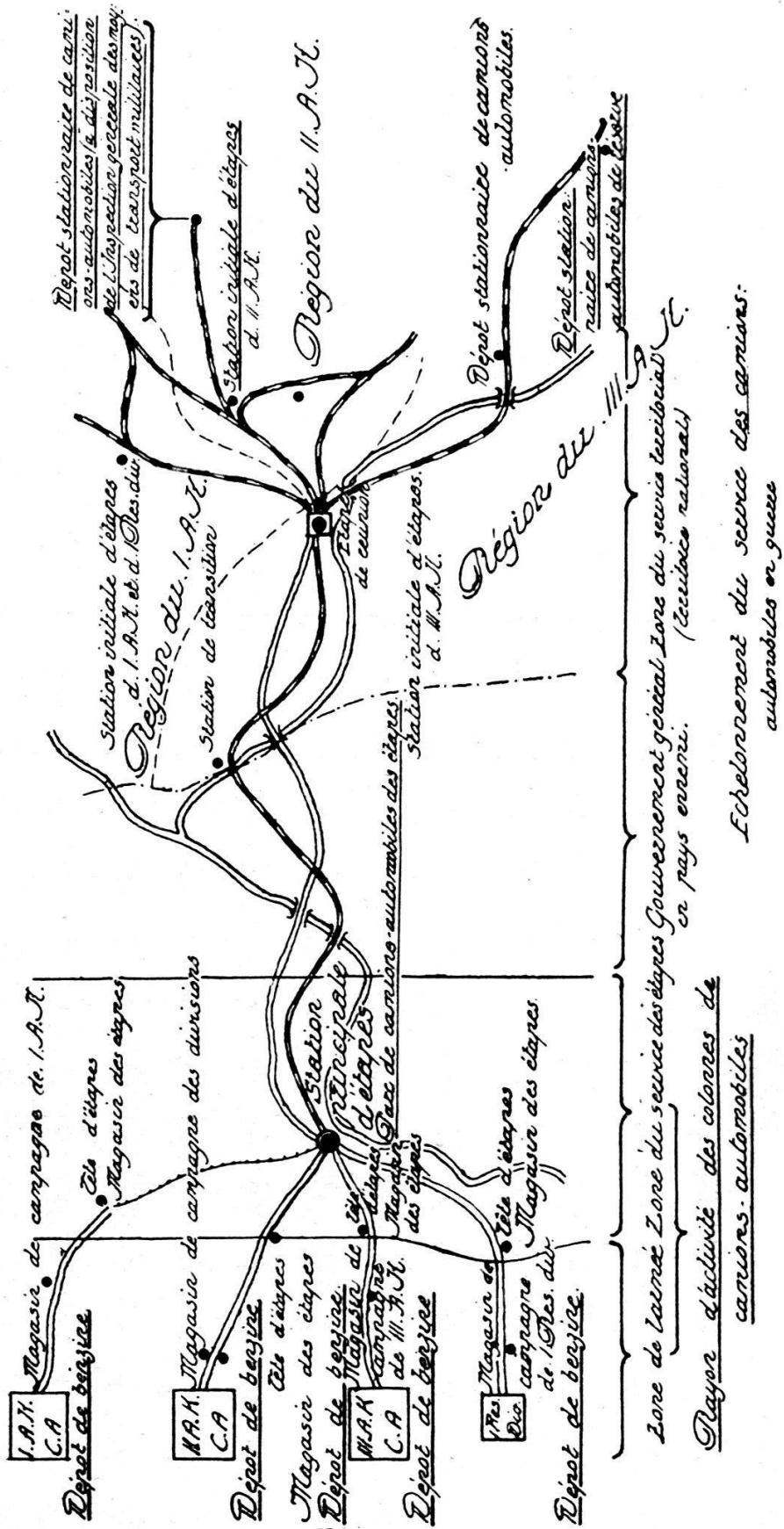
1. Commandants des troupes d'automobilistes d'une armée.
2. Détachements pour colonnes de camions-automobiles du service des étapes.
3. Colonnes de fourgons-automobiles pour la cavalerie.
4. Colonnes de camions-automobiles sanitaires et d'ambulances-automobiles du service des étapes.
5. Parcs de camions-automobiles du service des étapes.
6. Parcs de fourgons-automobiles dans les forteresses.

On créera de plus sur le territoire de l'empire des détachements fixes de camions-automobiles.

Le croquis ci-joint donne une idée claire et précise des divers éléments de ce fractionnement.

Le commandant des troupes d'automobilistes attachées à une armée dirige tout ce qui concerne ce service, selon les instructions de l'inspecteur du service des étapes. Relèvent immédiatement de lui : les colonnes de camions-automobiles du service des étapes, le parc de camions-automobiles du service des étapes et les emplacements de parcs à établir par ce dernier ; le commandant a de plus sous son contrôle technique toutes les voitures-automobiles dans le rayon de l'armée et des étapes.

Un devoir très important incombe à ce chef : celui de faire reconnaître à temps toutes les routes et tous les ponts qui peuvent entrer en ligne de compte ; car c'est de leur état que dépend en grande partie la régularité



des transports. Il est tenu de réclamer en temps utile au dépôt de guerre qui lui est assigné le renfort nécessaire en hommes et en matériel.

Les voitures-automobiles et l'essence qui se trouvent dans le rayon des opérations et des étapes doivent être mises à contribution dans la mesure du possible.

Le commandant exerce sur les formations dont il a la direction les mêmes pouvoirs disciplinaires qu'un officier d'état-major indépendant, ainsi que la juridiction inférieure. Il est de sa compétence de nommer soldats et sous-officiers à des charges plus importantes ; il décide des mutations.

L'autorité supérieure en matière de juridiction est l'inspecteur du service des étapes.

Les colonnes de camions-automobiles du service des étapes sont chargées des ravitaillements de toute nature, principalement en munitions et en subsistances.

Une de ces colonnes équivaut, à peu près, pour ce qui concerne la capacité du transport, à une colonne de parc ou à deux colonnes d'approvisionnements, ou encore à deux colonnes de munitions d'infanterie ou d'artillerie. Comme leur rendement en vitesse est trois fois plus grand que celui des colonnes d'attelages, elles devront pousser en avant autant que possible sur le théâtre des opérations.

Exceptionnellement, un train d'armée pourra transporter des troupes, à raison de 40 hommes assis ou de 50-55 debout, avec leur équipement de campagne ; exceptionnellement aussi des malades.

La répartition des colonnes de fourgons-automobiles du service des étapes est fixée d'après le fractionnement de guerre. Ces colonnes sont numérotées de manière continue dans toute l'armée. Le commandant d'une colonne de fourgons-automobiles du service des étapes a les mêmes compétences pénales qu'un chef de compagnie.

Comparons maintenant les capacités de transport d'une colonne de fourgons-automobiles du service des étapes à celle d'une colonne d'attelages. Nous constatons tout d'abord que la première se compose de 10 camions-automobiles avec remorques ; le personnel ne comprend que 30 hommes, alors qu'une colonne de parc exige 160 chevaux et 110 hommes.

En ce qui concerne le transport des munitions, on obtient les chiffres suivants :

189 000 balles S pour un train d'armée ;

1 701 000 pour une colonne de fourgons-automobiles du service des étapes ;
en revanche :

662 400 à 765 000 pour une colonne de munitions d'infanterie suivant qu'il s'agit de caissons attelés de 6 ou seulement de 4 chevaux. Quant aux

balles 88 E, un train d'armée peut en transporter 165 750, une colonne de camions-automobiles du service des étapes, 1 518 750.

Si nous passons aux munitions de l'artillerie de campagne, nous trouvons :

648 shrapnells pour le train d'armée et 5832 pour la colonne de fourgons-automobiles du service des étapes; par contre 2511 seulement pour la colonne de munitions d'artillerie. Pour les obusiers de campagne, d'une part 324 coups avec le train d'armée et 2916 avec la colonne de fourgons-automobiles du service des étapes; d'autre part 1264 avec la colonne de munitions d'artillerie.

Voyons enfin ce qui en est des munitions de l'artillerie à pied :

Un train d'armée transporte 126 coups pour l'obusier lourd de campagne 02, et la colonne de fourgons-automobiles du service des étapes 1134, tandis que la colonne de munitions de l'artillerie à pied n'en peut transporter que 612; un train d'armée charge 44 projectiles de mortier, une colonne de fourgons-automobiles du service des étapes 396, et une colonne de munitions d'artillerie à pied 238 seulement.

D'une manière générale, la capacité de transport des munitions d'une colonne de fourgons-automobiles du service des étapes double celle d'une colonne attelée de chevaux. Les fourgons-automobiles pourront en outre amener directement les renforts en munitions jusque dans les lignes des troupes combattantes, immédiatement avant ou même pendant le combat.

Nous considérons encore comme un grand avantage l'adoption de camions-automobiles d'un modèle spécial, destinés aux divisions de cavalerie, et qui sont groupés en colonnes dites de camions-automobiles pour la cavalerie. La construction plus légère de ces camions permet qu'ils suivent les divisions de cavalerie dans leurs opérations rapides et étendues. En conséquence, ils relèvent directement des commandants des divisions de cavalerie.

C'est d'abord remplis d'avoine qu'ils gagnent le territoire de concentration. Dans la suite des opérations, ils pourront aussi diriger sur les magasins assignés aux divisions de cavalerie, des subsistances et des munitions qu'ils prendront, suivant la situation, dans les magasins de campagne, dans les places de distribution ou dans les entrepôts de munitions des corps d'armée ou des divisions indépendantes. Et dans les cas urgents, ces camions pourront même apporter du matériel sanitaire dans les lignes et revenir avec les malades.

Il est en outre loisible de créer certaines formations spéciales de camions-automobiles. Ainsi, les intendances du service des étapes disposent de camions légers pour livrer le matériel nécessaire aux colonnes de boulangeries de campagne; il sera même indispensable, parfois, d'en attribuer momentanément à ces colonnes.

Ainsi encore, les formations des troupes de santé recevront des camions

automobiles légers, se transformant au besoin en voitures sanitaires de secours, et même des « omnibus » automobiles normalement affectés au transport des troupes, et qui sont alors groupés en colonnes d'ambulances-automobiles.

L'ordonnance contient des dispositions très strictes sur l'organisation des colonnes de camions-automobiles et précise nettement les devoirs des officiers et sous-officiers et de tout le personnel des colonnes. Elle réglemente de même minutieusement les travaux d'entretien à exécuter aux voitures avant et après une course.

La manœuvre de ces colonnes de camions-automobiles se fait par commandements et signes précis, tels que : « rassemblement ! » « aux voitures ! » « à vos places ! » « marche ! » « allez lentement ! » « allure plus rapide ! » « activez ! » « stoppez ! » « halte ! ». La plupart de ces commandements peuvent d'ailleurs être donnés au moyen de signes, que l'ordonnance prévoit également.

La distance moyenne entre chaque camion est de 10-12 mètres sur des routes plates, sèches et découvertes; elle sera augmentée dans les pays de collines ou de montagnes.

Sur les montées et les descentes rapides, les trains de camions devront franchir séparément les passages difficiles, quitte à reformer ensuite la colonne. En ce qui concerne la vitesse, dont nous avons déjà parlé, l'ordonnance ajoute qu'il vaut mieux marcher tranquillement et sûrement qu'à une allure trop rapide, qui rendrait la circulation dangereuse. Il est en tous cas formellement interdit de dépasser le maximum de vitesse admis. Lorsque des obstacles se présentent sur la route, le chef décidera s'il est préférable de les écarter ou de les contourner. En pays ennemi, les routes seront fréquemment détruites; le projet donne aussi des indications sur la conduite à tenir dans des cas pareils. Plusieurs prescriptions spéciales traitent des moyens permettant de surmonter les difficultés de toutes sortes qu'on rencontre fréquemment dans le terrain ou sur les chemins.

L'installation des parcs et des ateliers légers de réparations est particulièrement bien réglementée. Il en est de même de ce qui touche la tenue des livres et des rôles.

Les ponts de guerre ne pourront être franchis par les trains d'armée automobiles qu'avec le consentement de l'officier préposé au service des ponts. A défaut d'un service semblable, des écriveaux indiqueront si le passage est autorisé. De plus, une distance minimum de 20 mètres est de rigueur pendant le passage de ces ponts. Si l'on utilise des bacs, il convient de prendre des précautions particulières.

Un parc spécial de voitures-automobiles du service des étapes est créé à chaque inspection du service des étapes; c'est là que sont concentrées les réserves en personnel et en matériel destinées aux formations de voi-

tures-automobiles qui suivent l'armée. Le chef de parc dirige tout le mouvement. Chaque parc dispose de deux ateliers mobiles de réparations par train d'armée. Sont en outre attribuées à chaque parc, deux « réserves » en essence chargées sur des wagons, l'une suffisant aux besoins de l'armée pendant huit jours. Le commandant possède sur le personnel militaire les mêmes compétences disciplinaires qu'un chef de compagnie; la situation des conducteurs civils est réglée par contrat. L'ordonnance donne des modèles détaillés de ces sortes de contrats.

La question des emplacements de parc est extrêmement importante; il est en effet prévu que le commandant des troupes d'automobilistes est tenu d'établir auprès des magasins d'étapes les plus avancés une place de parc pour chaque corps d'armée ou chaque division indépendante. Un emplacement de parc comprend les camions-automobiles sous la direction d'un sous-officier et tout ce qui est nécessaire à un corps d'armée pour trois jours environ. Ces emplacements de parcs sont désignés au moyen de disques ou de drapeaux jaunes portant l'inscription suivante en lettres noires: « Essence, huile, phares pour automobiles. »

Ainsi cette ordonnance permet de juger une fois de plus du rôle considérable que jouera le service de l'automobilisme militaire dans une guerre future.

CHRONIQUE AUTRICHIENNE

(De notre correspondant particulier.)

L'inspecteur général des armées de terre et de mer. — Les grandes manœuvres de 1913.

Comme toutes les années, le pays entier a fêté le jour anniversaire de l'empereur, le 18 août.

Ce mémorable jour de fête réserva cette année une surprise particulièrement heureuse à l'armée, qui célébrait, elle aussi, le 83^{me} anniversaire de son chef suprême.

La veille, en effet, l'empereur avait daigné nommer, par lettre autographe, l'archiduc héritier François-Ferdinand au grade « d'inspecteur général des armées de terre et de mer ».

Cet événement important marque un degré de plus dans le développement de notre puissance militaire. Le dernier titulaire de cet inspectorat supérieur fut l'archiduc héritier Rodolphe, décédé en 1889: depuis lors, ce poste avait été vacant.

L'armée entière voit dans cette promotion un signe encourageant de la sollicitude que l'empereur lui porte; et elle est fière de mettre toute sa confiance en son nouvel inspecteur général, car elle a su apprécier l'activité féconde que l'héritier du trône n'a cessé de déployer pendant de nombreuses

années dans l'intérêt de la puissance militaire de l'Autriche. Elle considère cette manifestation de la faveur impériale comme un aiguillon qui doit la stimuler à remplir joyeusement son devoir pour le bien du trône et de la monarchie, et elle a transmis au nouvel inspecteur général, par l'intermédiaire du ministre de la guerre, ses respectueuses félicitations, avec l'assurance d'une fidélité et d'un dévouement inébranlables.

* * *

L'expression « manœuvres impériales » n'est plus littéralement exacte depuis quelques années.

L'accumulation des affaires de l'Etat, et sans doute aussi les instances de l'entourage immédiat de l'empereur le suppliant de ne plus affronter les efforts physiques considérables qu'exige la direction des manœuvres, ont déterminé le monarque, contrairement à sa longue habitude, à se faire représenter aux grandes manœuvres finales par l'archiduc héritier, auquel il avait d'ailleurs confié, dès 1907, la direction de toutes les manœuvres. C'est ainsi à l'archiduc héritier qu'il appartient de juger de l'instruction, des capacités et des aptitudes tactiques des troupes, et d'apprécier la valeur des officiers généraux, compétences qu'il a exercées, cette année aussi, en vertu de ses nouvelles fonctions d'inspecteur général des armées de terre et de mer, sans qu'un ordre de l'empereur les lui conférât spécialement, comme ce fut le cas précédemment.

Les « grandes manœuvres » — c'est ainsi que les ordonnances des autorités supérieures de l'armée désignent maintenant officiellement les anciennes « manœuvres impériales » — se sont déroulées cette année dans la Bohême moyenne, plus exactement sur le territoire compris entre la Moldau supérieure et son affluent de droite la Sazava, un terrain de manœuvres qui se prête parfaitement bien aux mouvements et au combat de grands corps de troupes. Il est vrai que sa configuration extrêmement variée et ses nombreuses forêts ont rendu la conduite des troupes particulièrement difficile. Des rivières nombreuses et très encaissées caractérisent le secteur nord du territoire, alors que le secteur sud se distingue par de nombreux petits cours d'eau, des étangs et des marécages. Ce pays est relativement riche en ressources, et on y rencontre plusieurs localités assez importantes.

C'est la première fois depuis 1905 qu'on choisit de nouveau la basse et la moyenne Bohême comme théâtre des grandes manœuvres. Les années précédentes, les opérations s'étaient déroulées, dans des conditions difficiles, dans le Mittelgebirge, dans le Karst et sur le plateau, fort accidenté; plus récemment, on avait mené à bien, avec de grands corps de troupes deux entreprises particulièrement laborieuses : en 1911, la traversée des Carpates ; en 1912, le passage forcé d'un large fleuve.

Le terrain choisi cette année ne se prêtait pas à des expériences de ce

genre. C'était une sorte de haut plateau, à l'altitude moyenne de 600 m., très découpé, passablement couvert et piqueté de collines et de courtes chaînes de montagnes, dont quelques-unes atteignaient jusqu'à 700 ou 800 mètres. Les communications y sont aisées, grâce à un réseau très complet de routes et de chemins excellents, et à un terrain facile, si l'on en excepte les forêts et les crêtes.

Les manœuvres impériales débutèrent, comme toujours, par un exercice de grande envergure et à double action; mais, contre toute attente, cet exercice fut interrompu le second jour des manœuvres déjà, afin d'opérer une nouvelle concentration des troupes, et d'exécuter, le troisième jour, une attaque générale contre un ennemi marqué.

Pareille manœuvre générale contre un ennemi marqué n'avait jamais eu lieu sans l'autorité du chef de l'état-major général, baron Conrad; aussi la presse du jour s'est-elle hâtée de conclure de cette intervention présumée de l'archiduc François-Ferdinand, à une profonde divergence de vue entre lui et le feld maréchal. La plupart des journaux ont cru devoir annoncer que la démission du baron était un fait accompli ou du moins inévitable. Ces bruits prirent consistance, bien que le baron Conrad, qui était parti en villégiature après les manœuvres, les eût formellement démentis. Chacun y allait de sa petite combinaison touchant la personne de son successeur. Le général rentra alors à Vienne, fut longuement reçu en audience par l'empereur et prit part aux conférences communes des ministres, qui s'occupaient à ce moment de la réforme militaire.

Ces bruits de démission se révélèrent ainsi comme non fondés, et la presse du jour fit face à cette situation nouvelle en annonçant qu'une haute distinction militaire serait prochainement conférée au baron Conrad.

La supposition pour l'exercice à double action est en résumé la suivante :

a) *Parti rouge ou du sud.*

L'armée principale marche sur la Bohême, venant des environs de Ratisbonne sur le Danube.

Le gros des forces ennemis a pénétré de Saxe en Bohême et avance dans la direction du nord-ouest. De la région de Glatz, environ 4 divisions d'infanterie bleues, avec de fortes subdivisions de cavalerie, ont fait irruption dans le nord-est de la Bohême, après avoir franchi l'Elbe le 10 septembre, entre Colin et Pardubitz. Notre armée, rouge, devenue disponible à l'intérieur de l'Autriche, se concentre par chemin de fer dans la région de Tabor (au sud de la Bohême); d'après la situation initiale, elle est prête à marcher le 14 septembre.

La 4^{me} armée, après avoir achevé ses préparatifs, reçoit la mission d'attaquer et de mettre en déroute les forces ennemis qui se sont avancées de la haute Elbe et ont franchi la Sazawa.

b) *Parti bleu ou du nord.*

Le gros des forces ennemis s'est rassemblé sur le Danube et a pénétré en Bohême à travers la forêt du même nom.

Notre armée principale a passé l'Elbe au nord de Prague et avance direction générale Pilsen.

La 3^{me} armée bleue, qui a fait irruption de la région de Glatz dans le nord-est de la Bohême, parvient le 13 septembre, tard dans la soirée et après de fortes marches, dans la situation initiale qui lui est imposée ; elle doit y demeurer jusqu'au 14 septembre après midi. Une division de cavalerie ennemie s'est retirée devant elle.

Des rapports annoncent que depuis le 10 septembre plusieurs divisions d'infanterie ennemie sont arrivées par chemin de fer dans les environs de Tabor.

Le commandant de la 3^{me} armée (bleue) reçoit l'ordre d'attaquer et de battre les forces ennemis en train de se rassembler dans la région de Tabor. La marche en avant doit être reprise le 14 septembre.

Les chefs de partis étaient : pour l'armée bleue, l'inspecteur général de la cavalerie, von Brudermann ; pour l'armée rouge, le général d'infanterie, von Auffenberg.

Le premier est inspecteur général de la cavalerie depuis la mort de l'archiduc Otto, en 1906 ; il était auparavant à la tête du II^e corps, à Lemberg, et c'est aux manœuvres de Hongrie, en 1908, où il commanda un corps d'armée, qu'il établit sa réputation.

Le général d'infanterie von Auffenberg, d'abord commandant de corps à Sarajewo, fut en dernier lieu ministre de la guerre.

Ces deux généraux fonctionnaient pour la première fois comme commandants d'armée.

Les commandants des corps d'armée étaient : pour le 8^e corps (4^e armée rouge), le général d'infanterie baron Giesl ; pour le 9^e corps (3^e armée bleue), le général d'infanterie von Hortstein ; ces deux officiers se trouvaient ainsi à la tête de la plus grande partie des troupes relevant normalement de leur commandement. De plus, on attribua à chaque parti un corps d'armée combiné l'un et l'autre formés du reste des troupes qui devaient prendre part aux manœuvres. En constituant de la sorte des corps combinés, la direction des manœuvres a créé, ces dernières années, de nouveaux corps d'armée n'existant pas comme tels en temps de paix. Cette mesure se justifie, si l'on considère que la direction d'un corps dans le cadre d'une armée a une importance très grande, souvent même décisive ; il est à souhaiter qu'on multiplie les occasions d'exercer un tel commandement, difficile et lourd de responsabilités.

Le plus souvent, on confie la direction de ces corps combinés à des gé-

néraux de division qui sont sur le point de passer commandants de corps.

Ce fut le cas cette année encore pour les deux corps d'armée combinés : le 17^e (armée rouge du sud) était sous les ordres du feldmaréchal-lieutenant, baron Kirchbach, actuellement inspecteur de la cavalerie de landwehr le 18^e (armée bleue du nord) était commandé par le général d'artillerie v. Bockenheimer, chef de section au ministère de la défense nationale.

Voici l'*ordre de bataille* :

a) *Parti rouge* : état-major de la 4^e armée :

8^e corps d'armée à deux divisions ;
 17^e » » » »
 3^e division inf. indépendante ;
 9^e » de cavalerie ;

soit au total environ : 57 bataillons, 36 escadrons, 40 batteries avec les troupes techniques correspondantes, 1 compagnie de cyclistes, 1 détachement de mitr. de cavalerie, 2 parcs d'aviation.

b) *Parti bleu* : état-major de la 3^e armée :

9^e corps d'armée avec deux divisions ;
 18^e » » » »
 13^e division indépendante d'infanterie de landwehr ;
 3^e » de cavalerie ;

au total environ : 57 bataillons, 33 escadrons, 40 batteries, 1 détachement de mitr. de cav., 1 compagnie de cyclistes, troupes techniques, 2 parcs d'aviation.

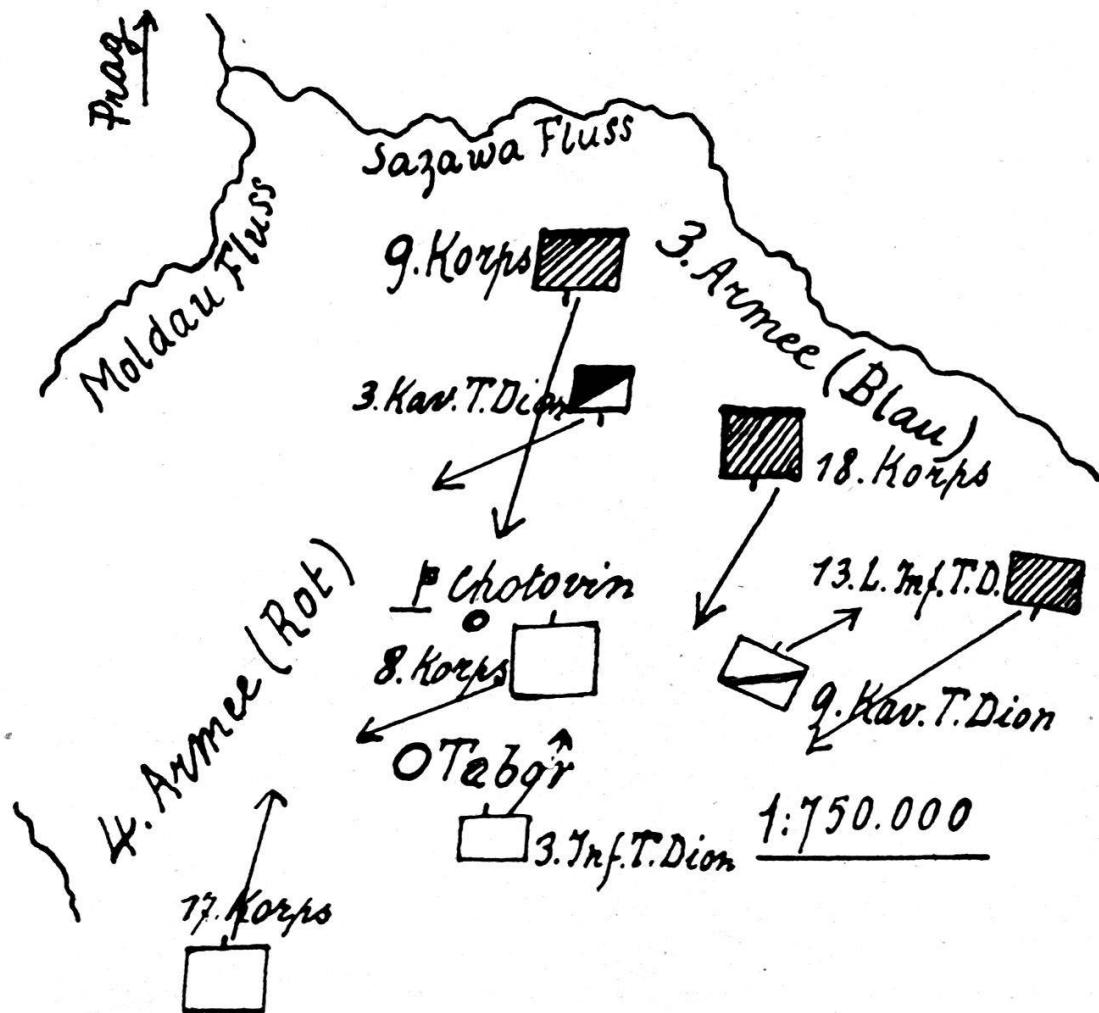
Ainsi qu'il ressort de la supposition de manœuvre, les deux chefs de parti ont une *tâche purement offensive : attaquer et battre*.

La situation est ainsi d'une simplicité et d'une clarté réjouissantes. Les années précédentes, le problème de la conduite des opérations avait revêtu un caractère quelque peu exclusif. En général il s'agissait pour un détachement avancé de maintenir une position jusqu'à ce que les corps échelonnés en arrière pussent entrer en ligne à leur tour. Les commandants de ces troupes poussées en avant ne surent pas, le plus souvent, remplir leur tâche convenablement. La situation de ces corps de troupes ne tardait pas à devenir précaire, obligés qu'ils étaient, combattant isolément d'éviter un échec quoique étant en l'air. Dans des cas semblables, il arrive fréquemment que le chef ne sait pas distinguer si l'essentiel est de maintenir la position où d'éviter l'échec. Au reste le moment où il convient de passer d'une tâche à une autre est extrêmement difficile à discerner dans la pratique ; le souci de se faire battre paralyse la volonté de maintenir la position.

En temps de paix, où l'on ne se rend guère compte des pertes qu'on subit, il est presque toujours impossible de déterminer avec certitude le mo-

ment où le combat entre dans la phase critique. A la guerre, la rupture du combat est une des opérations les plus délicates qui soient.

Effectivement, les expériences faites au cours de plusieurs manœuvres récentes ont montré qu'il vaut mieux renoncer à des thèmes de ce genre, notamment là où le terrain ne contraint pas l'adversaire à une attaque



frontale causant la perte de beaucoup de temps et de beaucoup de monde.

La direction des manœuvres a tenu compte cette année de ces considérations; il eut été possible cependant d'imposer une tâche pareille à celles dont nous venons de parler, au 8^e corps du parti rouge qui, dans la situation initiale, se trouvait très en avant. Le chef de parti n'en prit pas moins une décision extraordinaire qui, semblait-il, ne répondait pas à sa mission. *Le 14 septembre*, premier jour des manœuvres, ce 8^e corps, chargé de protéger le débarquement de la 4^e armée, reçut du général von Auffenberg l'ordre de se retirer devant un ennemi qui avançait en forces supérieures.

Cette décision fut vivement critiquée dans les milieux militaires; la 4^e armée qui devait attaquer commençait les opérations par le retrait du

8^e corps ! Mais le chef de parti jugea qu'il convenait avant tout de repérer le 8^e corps en arrière pour ne pas l'exposer à une attaque de forces par trop supérieures, sans que les autres éléments de l'armée pussent le soutenir.

Le succès justifia cette résolution audacieuse.

La retraite du 8^e corps empêcha tout combat durant la matinée du 15 septembre. A huit heures du matin le gros du parti bleu avait occupé sans combat la position évacuée la veille, à la tombée de la nuit, par les dernières troupes du 8^e corps. Au même moment, le 17^e corps prenait contact à gauche du 8^e et achevait la concentration du parti rouge. L'offensive vers le nord pouvait donc être prise le 15 septembre, au matin.

A la même heure environ, soit vers 10 h. du matin, le 15 septembre, le parti bleu se décida à poursuivre la marche en avant sur Tabor, en sorte que les deux armées se heurtèrent peu après une heure de l'après-midi.

Le brouillard et les nuages s'étaient dissipés pendant la matinée ; un clair soleil rayonnait maintenant sur une vaste étendue de pays, où l'on pouvait voir les troupes se développer rapidement de part et d'autre, et passer à l'attaque.

Le retraite du 8^e corps permit aux rouges d'en opposer deux (le 8^e et le 17^e) au 9^e corps bleu, que cette supériorité numérique obligea bientôt à rester sur la défensive ; la 3^e division de cavalerie qui se trouvait à l'aile droite de l'armée bleue avait battu en retraite devant l'aile gauche du 17^e corps.

Plus à l'est et indépendamment de ce premier combat, le 1^e corps et la 13^e division de landwehr bleu menèrent l'attaque au nord-est de Tabor ; la 3^e division d'infanterie et la 9^e division de cavalerie rouges furent chargées de soutenir le choc de ces forces considérables.

Vers 4 heures de l'après-midi, les deux armées se trouvèrent complètement déployées ; la lutte s'engageait pour la possession de telle localité ou de telle partie de forêt, lorsque l'archiduc fit sonner l'interruption de la manœuvre ; dans la réalité, on aurait sans doute assisté à une série de combats alternativement heureux et malheureux qui auraient finalement décidé de la victoire en faveur de l'un ou de l'autre des partis et, peut-être, au bout de plusieurs jours seulement, étant donné le terrain très accidenté.

Le jour suivant, 16 septembre, fut consacré à un nouveau groupement des forces, afin de procéder le 17 à une attaque générale des deux armées contre une position de défense marquée par le 9^{me} corps.

Le terrain de manœuvres, extrêmement coupé, devait opposer de sérieuses difficultés à la conduite des troupes et entraver notamment l'action simultanée des diverses colonnes ; cet exercice contre un ennemi marqué n'en fut que plus instructif, et fournit aux commandants d'unités l'occasion de maintes expériences précieuses.

Depuis longtemps, dit-on, l'archiduc avait l'intention de réunir dans un terrain approprié un nombre aussi grand de corps d'armée pour un exercice de cette nature et de prendre lui même le commandement de huit divisions d'infanterie et d'un corps de cavalerie formé de deux divisions.

Le 17 septembre, à 6 h. du matin, les deux armées chargées de l'attaque étaient rassemblées et prêtes au combat. Des patrouilles et des aéroplanes cherchèrent à découvrir la position ennemie. L'adversaire n'avait pas perdu son temps ; il avait mis à profit tous les avantages de sa position en se retranchant et en creusant des fossés. En effet, même avec de bonnes lunettes, on apercevait à peine les troupes du 9^e corps, et sur quelques points seulement. En outre, de petits postes fixés dans l'avant-terrain, à des endroits favorables, retenaient les patrouilles ennemis loin de la position et entravait ainsi considérablement l'exploration.

A 7 h du matin, l'artillerie de l'assaillant ouvrait le feu à une distance de 4500 pas ; l'artillerie du défenseur répondit bientôt, mais sans révéler ses positions.

Les combats d'avant-gardes s'engagèrent entre 7 et 8 h. ; les mitrailleuses nettoyèrent d'abord le terrain en avant de la position de défense ; en même temps l'infanterie progressa, fractionnée en plusieurs lignes de tirailleurs successives ; elle franchit ainsi la zone battue par l'artillerie ennemie, cherchant à gagner du terrain pour ouvrir le feu à une distance favorable. Le terrain, en grande partie découvert, obligea l'assaillant à ouvrir le feu de bonne heure. Cependant le mouvement incessant des lignes de tirailleurs manifestait la ferme volonté d'aborder l'ennemi. Les lignes, en effet, tiraient et avançaient alternativement, tandis que les réserves venaient combler les vides ; on atteignit ainsi les distances moyennes, auxquelles le feu de l'infanterie devient réellement efficace.

A 10 h. du matin, l'assaillant, soutenu par son artillerie, entreprit ce feu intense qui doit énerver et finalement briser la résistance de l'adversaire. Cependant le défenseur avait massé ses réserves, soit quatre bataillons, à l'extrême de son aile droite, prêtes pour une contre-attaque. Mais le corps de cavalerie n'avait pas encore donné ; c'est contre ces réserves qu'il dirigea son attaque, qui, malgré les difficultés du terrain, offrit un spectacle brillant et des plus impressionnantes. Avant même que les quatre bataillons eussent pu commencer leur mouvement, le corps de cavalerie jetait contre eux toute son artillerie montée, ses mitrailleuses et le détachement de cyclistes.

Et lorsque l'infanterie parut fort ébranlée par la violence de ce feu, le corps de cavalerie s'élança à l'attaque : la 9^e division sur le front, la 3^e division avec une brigade dans le flanc et l'autre brigade dans le dos de l'adversaire ; les arbitres n'hésitèrent pas à donner la victoire à la cavalerie.

Ce combat heureux préparait avantageusement l'entrée en action de la

réserve d'armée, que l'archiduc avait solidement établie dans une position d'attente au sud de Tabor, et avec laquelle il entendait envelopper l'aile droite ennemie. Cette réserve, — une division d'infanterie, — entra au combat vers 11 h. du matin. A ce moment, l'attaque frontale à elle seule tenait en échec toutes les forces de l'adversaire ; l'assaillant était si solidement établi dans ses positions et la supériorité de son feu si écrasante, que, dans la réalité, le défenseur aurait eu grand'peine à se maintenir encore.

Vers 11 h. 30 enfin, l'attaque impétueuse de la réserve de l'armée assurait la victoire à ce parti ; et à 11 h. 35 l'archiduc donna l'ordre de la cessation de l'exercice ; les grandes manœuvres de 1913 étaient ainsi terminées.

L'archiduc fit ensuite une courte critique de l'exercice à double action des 14 et 15 septembre, puis commenta le but de l'exercice contre un ennemi marqué : l'instruction d'une attaque serrée par une grande masse de troupes dans un secteur limité ; ce qui exclut jusque dans les unités inférieures la possibilité de l'enveloppement et du mouvement tournant en restreignant l'action à l'attaque purement frontale.

Après avoir remercié les chefs et la troupe et exprimé à tous son entière satisfaction, l'archiduc évoqua la personne de l'empereur en termes particulièrement chaleureux et poussa en l'honneur de Sa Majesté, modèle de toutes les vertus militaires, un triple « hourra ! » qui trouva des échos enthousiastes.

L'inspection du corps de cavalerie par l'archiduc marqua la fin des manœuvres ; ces innombrables cavaliers, malgré les fatigues des jours précédents, défilèrent à une allure magnifique et dans un ordre impeccable, et produisirent la plus excellente impression.

Le transport des troupes à l'occasion des grandes manœuvres a imposé à l'administration des chemins de fer une tâche d'autant plus ardue que l'horaire habituel n'a subi aucune modification. En particulier, le rapatriement des troupes après les manœuvres exigea des chemins de fer un travail singulièrement difficile étant donné, surtout, l'exiguité des stations d'embarquement ; il s'agissait d'enwagonner, en 48 heures seulement, plus de 66 000 hommes, 8500 chevaux, près de 800 bouches à feu et chariots, et une quantité énorme de marchandises. Ces transports nécessitèrent 105 trains militaires, soit 255 wagons pour officiers, 1705 pour la troupe, 1441 pour les chevaux, 82 de marchandises et 626 ouverts.

Grâce aux préparatifs très complets de l'administration des chemins de fer, les transports militaires s'effectuèrent sans désordre, bien qu'immédiatement après la fin des manœuvres la plupart des trains express et omnibus aient dû être dédoublés à cause de la forte affluence des voyageurs.

Le grand exercice à double action des 14 et 15 septembre a été l'une des manœuvres les plus courtes, mais aussi des plus intéressantes de ces dernières années.

La proximité des deux partis, l'absence des traditionnels combats de cavalerie dans la période d'exploration, la rapidité avec laquelle la décision est intervenue, les différences profondes dans le groupement initial des deux partis, le succès de la cavalerie rouge et l'inactivité de la cavalerie bleue, le dénouement imprévu, la cessation de l'exercice inattendue et contraire au programme, sont autant de caractéristiques des manœuvres de 1913, qui demeureront longtemps dans la mémoire de tous les participants.

Au moment où le combat fut décidé, la situation était la suivante dans la région du nord de Tabor : l'aile droite de l'armée rouge du sud combattait contre un ennemi trois fois plus nombreux ; cependant, grâce à la manœuvre très habile de la division de cavalerie rouge, cette aile put se maintenir jusqu'au moment où les forces principales de son parti acquirent la supériorité sur les troupes bleues, au centre et à l'aile ouest du champ de bataille.

Il est à remarquer à ce propos que les deux chefs de parti ont considéré l'un et l'autre leur aile droite comme la plus importante. D'après la supposition, les deux armées opéraient en contact, à l'ouest, avec une armée principale supposée. Tandis que le parti bleu menaçait l'aile droite (extérieure) ennemie, le parti rouge, lui, dirigea sa principale attaque contre l'aile ouest (intérieure) de l'adversaire. Les dispositions prises par le commandant du parti rouge ne furent pas seules à lui assurer le succès ; des considérations stratégiques d'ordre purement théorique donnaient encore raison à ce chef.

En effet, si le mouvement tournant des bleus contre l'aile droite ennemie avait abouti, les rouges auraient alors été refoulés sur leur propre armée, par conséquent dans la bonne direction.

Par contre, l'enveloppement de son aile droite — extérieure — par les rouges, obligeait le parti bleu, — si la manœuvre s'était poursuivie, — à une retraite qui l'éloignait de plus en plus de son armée principale ; les rouges, disposant alors librement d'une partie de leurs troupes, auraient peut-être amené la décision dans la bataille que les deux armées principales se livraient, depuis plusieurs jours sans doute, à l'ouest de la Moldau.

Comme nous l'avons vu plus haut, le commandant du parti rouge donna, le premier jour des manœuvres, un ordre de retraite au 8^{me} corps qui se trouvait en avant, tandis que le chef de l'armée bleue, partant de la situation initiale, dont nous donnons un croquis, commençait la marche en avant. Ces mouvements aboutirent, dans la région de Tabor, à la situation dont nous avons parlé.

Nous avons fait observer déjà que la manœuvre du 17 septembre contre un ennemi marqué visait avant tout à l'instruction formelle d'une attaque par de grands corps de troupes dans le cadre d'une formidable bataille supposée. Cet exercice figura le dernier acte de la rencontre de deux gran-

des armées modernes dans un secteur limité du champ de bataille, — l'aile sud dans le cas présent. — C'est le plus grand exercice de cette nature qui ait jamais eu lieu dans notre armée ; c'est pour cette raison qu'il a retenu plus longuement notre attention.

CHRONIQUE FRANÇAISE

(De notre correspondant particulier.)

Les « sanctions des grandes manœuvres ». — Importantes modifications dans le haut commandement. — Lois en discussion. — Déficit en sous-officiers. Incorporation simultanée de deux classes. — Inconvénients que présente l'application de la loi du 7 août 1913. — Deux traductions différentes du même ouvrage. — Le nouveau règlement sur le service intérieur des corps de troupe. — Instruction sur l'emploi et la conduite du groupe cycliste adjoint à une division de cavalerie.

Ce n'est pas en frappant quelques généraux, écrivais-je ici le mois dernier, qu'on fera cesser les erreurs qui mettent en état de débilité une armée aussi belle que la nôtre, et capable d'une force presque irrésistible. « On n'arrivera qu'à augmenter la sensation de malaise dont nous souffrons, si on déploie des sévérités d'autant moins explicables que certains officiers reçoivent, grâce au testament ministériel, des avancements vraiment scandaleux. »

Elles ont eu lieu, les exécutions que je prévoyais. Et le malaise que je signalais s'est aggravé, en effet, comme je le redoutais.

Ce n'est pas l'heure ni le lieu qui conviennent pour s'appesantir sur ce triste sujet. L'avenir, et peut-être un avenir prochain, nous donnera l'occasion de tirer de ces événements la moralité qu'ils comportent, si tant est qu'ils contiennent des éléments de moralité.

Je ne veux parler aujourd'hui que des faits, à commencer par le « renvoi » de quatre commandants de corps d'armée : les généraux Cremer (1^{er} corps, Lille), Courbebaisse (14^e corps, Lyon), Faurie (16^e corps, Montpellier), Plagnol (17^e corps, Toulouse). Quatre sur vingt et un : c'est une proportion d'environ un cinquième.

Des nominations ont dû être faites pour combler les vides causés tant par ces départs que par le passage des généraux Menestrel et Pau au cadre de réserve. Ils ont été remplacés au Conseil supérieur de la guerre par les généraux de Castelnau, premier sous-chef d'état-major de l'armée, et Ruffey, commandant du 13^e corps (Clermont-Ferrand).

Les généraux Franchet d'Esperey, Sarrail, Alix, Pouradier-Dutheil, Taverna, Poline, ont été respectivement placés à la tête des 1^{er}, 8^e, 13^e, 14^e, 16^e et 17^e corps, ce qui a modifié le haut commandement dans le tiers ou à peu près de notre armée. Et d'autres mutations doivent se produire encore à bref délai.

D'autre part, le général Faurie qui avait protesté publiquement, avant qu'elle ne fût prise, contre la mesure de rigueur dont il était menacé, a été déféré devant un conseil d'enquête. Ce conseil s'est réuni le 10 de ce mois. Je ne connais pas, au moment où j'écris, le résultat de ces délibérations.

* * *

Je ne sais pas d'avantage ce qu'il adviendra de deux lois actuellement soumises par le gouvernement aux Chambres. L'une a pour objet de « redresser » la loi nouvellement venue, mais mal venue, du 7 août dernier. L'autre relève les soldes des officiers (notamment dans les bas grades) et des sous-officiers. Ceux-ci font défaut, en effet. Naguère, c'est à peine si on signalait, de loin en loin, un ou deux régiments par-ci par-là où le complet de rengagés ne fût pas atteint. Le *Journal officiel* du 1^{er} de ce mois signale des déficits dans 85 régiments d'infanterie ! A l'heure où l'instruction de deux classes à la fois exige un redoublement d'efforts de la part des cadres, ceux-ci sont en nombre insuffisant dans la moitié environ de notre armée.

* * *

Cette incorporation de deux classes, et l'augmentation des effectifs qui en résulte, a provoqué la construction hâtive de nombreuses casernes. Les officiers du génie ont déployé une louable activité ; mais leur travail est loin d'être achevé, aussi ne se presse-t-on pas d'appeler la classe 1913. Et comme on a déjà renvoyé la classe 1910, il n'y a sous les drapeaux que la classe 1911 qui est instruite et la classe 1912, dont l'instruction, commencée il y a cinq semaines, est encore à l'état rudimentaire. D'ailleurs, s'il y a des murs et des toits pour abriter les recrues, il n'y a pas de lits pour les coucher. Et je ne parle pas des lavabos qui leur sont nécessaires pour se laver, ou des uniformes qui leur sont nécessaires pour s'habiller. (A Saint-Cyr, où l'application de la loi du 7 août 1913 a doublé le nombre des élèves, la moitié de la promotion n'a pu recevoir l'uniforme de l'Ecole.)

En même temps qu'on augmentait l'effectif en hommes, on a augmenté l'effectif en chevaux, dans les armes montées. Certains achats ont été excellents ; d'autres scandaleux. De plus, les animaux qu'on s'est procuré et qui sont de provenances diverses, ont été entassés dans des locaux mal préparés pour les recevoir. Les épidémies y ont sévi ; l'absence de bat-flancs et l'insuffisance de la surveillance ont été cause de nombreux coups de pied. Si bien que, dans tel régiment d'artillerie que je pourrais citer, on évalue le dommage qui en résulte pour le Trésor à plus de 50 000 francs. Nous n'avons pourtant pas beaucoup d'argent à gaspiller.

* * *

J'ai parlé bien des fois de la façon dont j'estime qu'il faut traduire les ouvrages, notamment les ouvrages militaires. Je précise cette spécification, attendu que, s'il s'agissait d'ouvrages littéraires, il y aurait des dispositions

à prendre pour en respecter la forme, pour donner l'impression de l'original, tandis que, pour les livres techniques, on est surtout tenu à l'exactitude. L'occasion m'étant offerte de revenir sur cette question, je la saisie avec empressement: il est des morts qu'il faut qu'on tue.

L'occasion, c'est un récit extrêmement intéressant que le docteur H. U. L. Roos a publié en 1832 et dont deux versions françaises viennent de paraître simultanément: l'une, de Madame Lamotte, à la librairie académique Perrin; l'autre, du lieutenant-colonel breveté Buat, à la librairie militaire Chapelot.

J'ai parlé plusieurs fois du colonel Buat, qui est un officier très distingué, très instruit, très en vue. Le général Bonnal le considère comme étant son fils intellectuel, comme son disciple de prédilection. Il a publié sous son nom, ou sous d'autres noms, des livres et des articles remarquables et remarqués. Il a, de plus, une compétence technique dont Madame Lamotte est dépourvue, et grâce à laquelle il ne fera pas suivre Murat par un *tambour* (page 94) mais par un *trompette* (page 109), encore qu'il y ait eu, sous le premier Empire, des timbaliers à cheval. De même, elle écrit armée italienne (page 69) pour armée d'Italie (page 84).

Donc, *a priori*, je considère que la traduction Chapelot l'emporte, par l'exactitude, sur la traduction Perrin.

Ceci posé, je demanderai à celle-ci pourquoi elle a mis à l'est (pages 8, 43, 97) ce qui était à l'ouest (pages 13, 51, 112 de la traduction Chapelot); pourquoi elle a vu des officiers qui, alors qu'ils étaient « fort étonnés » (page 30), « ne paraissaient pas très surpris » (page 25); pourquoi, alors qu'il y avait « une voiture » (page 54), « trois thalers » (page 176), « six chirurgiens français » (page 188), « quelques bœufs gris » (page 211), un emprisonnement de *six mois* (page 233), elle a compté « plusieurs voitures » (page 44), « deux thalers » (page 162), « cinq chirurgiens français » (page 173), « quelques morceaux de viande de boucherie avariée » (page 197), un emprisonnement d'*un an* (page 220); pourquoi elle a vu décoré de la légion d'honneur (page 199) un Cosaque qui « portait une croix de Saint-Georges » (page 213); pourquoi elle a entendu l'artillerie répondre « faiblement » (page 71) alors qu'elle ripostait « vigoureusement » (page 86).

Je passe sur les noms propres dont l'orthographe est *ad libitum*. Madame Lamotte écrit Dwina (page 38), Harnstein (page 46), Neninsky (page 89), Ducroix (page 217), alors que le colonel Buat écrit Duna (page 39), Hornstein (page 57), Uminsky (page 99), Decroix (page 231). Et je n'insiste pas sur ce que ce Decroix finit par devenir *Kuhnle* (page 232)!

Mais serrons les textes de plus près, et rapprochons certains passages l'un de l'autre. Les comparaisons ne laisseront pas de nous causer une certaine surprise.

Pour guérir une sorte de pelade ou de teigne qui sévit en Pologne, on peut :

« procéder à des brossages énergiques. »

« ... si bien que, en *février* 1805, je fus promu au grade de médecin-major. *Depuis un an déjà*, j'exerçais les fonctions de chef du service médical d'un régiment. »

« La séparation d'avec nos compatriotes... devait durer jusqu'*un peu avant* la bataille de Borodino. »

« Nous reçumes l'ordre extraordinaire de nous munir de vingt et un jours de fourrages et de vivres. De quelle manière et par quels procédés ? On n'en disait rien ! »

« Une foule de circonstances intéressantes de ma vie étaient tombées le jour de la Saint-Jean ; même sur le Niémen, ce fut une journée solennelle et grave. »

« Comme la chaleur était grande et l'eau de mauvaise qualité, on visita les glacières et l'on donna aux chevaux des morceaux de glace que l'on passait de l'un à l'autre jusqu'à ce qu'ils fussent entièrement fondues. »

« La découverte de l'emplacement d'un camp russe dont l'abandon devait être tout récent *semble* avoir été la cause de *notre départ précipité de Witebsk*. »

« Durant cette longue route, nous ne fûmes *pas un instant* inquiétés par les Cosaques. »

« arracher les cheveux un à un, en s'y reprenant à plusieurs fois. »

« ... ce qui me valut d'être nommé médecin-chef dès le *printemps* de 1805, et d'être chargé, *une année plus tard*, de la surveillance sanitaire d'un régiment. »

« Nous nous trouvâmes ainsi séparés de nos compatriotes jusqu'*au jour qui précéda* la bataille de Borodino. »

« Nous reçumes l'ordre de nous approvisionner en vivres et en fourrages pour vingt et un jours. Des détachements commandés par des officiers devaient se rendre dans les villages et les fermes du voisinage, et réquisitionner tout ce qui était nécessaire. »

« Beaucoup de choses intéressantes de ma vie s'étaient passées un jour de Saint-Jean ; et c'est pour cela qu'il me parut particulièrement significatif de célébrer cette fête au bord du Niémen. »

« La mauvaise qualité de l'eau provoqua le *pillage* des glacières. *On transportait à cheval* des blocs de glace jusqu'à ce que, *passant de main en main*, ils fussent ou absorbés ou fondus. »

« L'aspect d'un camp qui semblait avoir été abandonné tout récemment par les Russes *nous fit précipiter notre marche, en quittant Witebsk*. »

« Pendant cette longue route, nous ne fûmes inquiétés qu'*une seule fois*, par les Cosaques. »

« Au trot, nous défilâmes en arrière d'un grand nombre de régiments déployés. »

« Après nous être étreints amicalement, je m'en returnai. »

« Les boulets passant au-dessus de nous faisaient un fracas épouvantable de branches et de troncs d'arbres dont la chute occasionnait quelquefois des dommages et même des contusions mortelles. »

« Lorsque l'obscurité de la nuit arriva, nous n'avions pas encore de place de campement désignée. »

« Je ne puis dire si ce fut au milieu ou à la fin de la nuit, car dans la nuit on se trompe facilement, mais je crois bien que ce fut vers le milieu, que se produisit une explosion. »

« Il est rare qu'elles (les blessures) soient profondes, car, si les coups sont donnés avec une certaine force, ils sont aussi lancés à la course. »

« Il mangeait, moitié assis, moitié couché. »

« Cet homme rude commença, en notre présence, à balbutier l'hymne des moribonds. »

« Soudain, comme frappé par un éclair, je tombai malade. »

« Presque aussitôt son cheval tomba, frappé par un boulet; quant à elle, un autre boulet semblable lui brisa la jambe au-dessus du genou. »

« Les hommes sont semblables à eux-mêmes, sauf qu'ils ont deux faces. »

« On nous fit porter en avant, au trot. Dépassant plusieurs régiments, nous... »

« Après avoir aidé à le panser, je returnai à mon poste. »

« Les boulets sifflaient dans les branches, au-dessus de nos têtes. Souvent même ces boulets, en retombant, blessaient ou tuaient de nos hommes. »

« La nuit était venue, et nous n'avions pas encore atteint l'endroit où nous devions camper. »

« Une explosion terrible se fit entendre. Bien qu'il soit difficile de s'orienter la nuit, elle semblait venir du centre de la ville. »

« Il est rare qu'elles soient pénétrantes. Il faudrait pour cela que le coup fût porté avec une force peu commune, et par un cavalier lancé au galop. »

« Il mangeait par terre, tantôt assis, tantôt couché. »

« Je vis cet homme si rude se mettre à trembler d'épouvante. »

« Je me sentis subitement souffrant. Cela m'avait pris avec la rapidité de l'éclair. »

« Au même instant un boulet l'atteignait à la jambe, au-dessus du genou, et son cheval s'abattait. »

« Les hommes, avec toute leur diversité, se ressemblent beaucoup. »

A la vérité, la traduction de Mme Lamotte a été faite d'après l'édition originale de 1832, tandis que le colonel Buat s'est servi de la réédition que M. le professeur Paul Holzhausen a récemment publiée. Mais j'ai sous les yeux une lettre de celui-ci disant qu'il a respecté scrupuleusement le texte de 1832, sauf qu'il a opéré quelques suppressions qui lui ont semblé « nécessaires, parce que, dans le récit du docteur Roos, si intéressant qu'il soit, il y avait certaines longueurs qui l'alourdissaient un peu. » Or, il ne s'agit pas de suppressions, ici. Ce sont bel et bien des inexactitudes et des contresens que met en lumière le parallèle que je viens d'établir.

Au surplus, n'ai-je cru devoir insister qu'en raison du trop grand sans-gêne de certains traducteurs et de l'ignorance vraiment excessive que quelques-uns manifestent. Citerai-je les erreurs grossières commises par le capitaine Borrey dans la version, d'ailleurs recommandable, qu'il a donnée du *Passage des alliés en Suisse*, par le professeur W. Echsl? Il traduit Porrentruy, Delémont, Soleure, val Saint-Imier, Sion, par Pruntrut, Delsbey, Solothurn, St-Imienstal, Sitten. Ou, plutôt, il transcrit : il ne traduit pas. Il ne devrait pas dire : « un bataillon *graum* », mais : « un bataillon de frontière », ni : « des cavaliers *Illyriern* », mais : « des cavaliers illyriens », ni : « des chasseurs *Gradiskauer* », mais : « des chasseurs de *gradisca*. »

Avec quelle sécurité peut-on lire des ouvrages où les fautes de ce genre pullulent ?

* * *

J'ai indiqué et critiqué l'esprit dans lequel est conçu notre nouveau règlement sur le service intérieur. Ce document, daté du 25 août, a paru le 15 octobre, en même temps que la livraison où je parlais de lui. Il a fallu plus de deux mois pour le publier ! Et il n'a pu entrer en vigueur, ayant été signé pendant les vacances, qu'au beau milieu de l'instruction des recrues ! Ce retard inexplicable s'explique, mais par des causes inavouables, par des questions de boutique et d'intérêt purement commercial.

Ce nouveau règlement a été fraîchement accueilli. Non pas tant parce qu'on en condamne les tendances que parce qu'il contient quelques prescriptions déplaisantes. Périsse l'initiative, pourvu que nous ayons nos aises !

Ce besoin de satisfactions personnelles dénote un fâcheux état d'esprit, mais il n'est pas pour nous étonner beaucoup. Nous savons quelle part les considérations égoïstes ont dans les sentiments des hommes. Et les officiers sont des hommes.

* * *

Le 7 août, le ministre de la guerre a signé une instruction sur l'emploi et la conduite du groupe cycliste adjoint à chaque division de cavalerie, dans le but d'augmenter la capacité offensive de celle-ci.

« Troupe d'infanterie articulée en trois pelotons montés sur bicyclettes portatives, le groupe cycliste possède une rapidité de marche et une souplesse de mouvements qui lui permettent d'accompagner constamment la cavalerie et de lui prêter un appui immédiat. Le groupe cycliste diffère donc

profondément d'un soutien ordinaire d'infanterie, qui ne peut fournir à la cavalerie qu'une aide intermittente et momentanée.

Le groupe prend à sa charge et mène jusqu'à l'assaut tout ou partie des actions pied à terre de la cavalerie, notamment dans les débouchés de défilés. Il participe par son feu au combat de la division, sans que celle-ci ait à renoncer au bénéfice de la vitesse.

Il assure à la division la possibilité d'attaquer, avec succès, une cavalerie supérieure.

La nuit, grâce à sa marche silencieuse, il est particulièrement apte aux actions de surprise.

Les cyclistes ne sont pas employés au service de reconnaissance. Ils ne peuvent assurer la sécurité de leurs flancs pendant la marche et sont, en principe, amenés à pied d'œuvre sous la protection de la cavalerie. Encadré ou isolé au combat comme en marche, le groupe doit toujours disposer d'une fraction à cheval désignée d'avance et spécialement affectée à sa sécurité propre¹.

Le groupe cycliste combat machine au dos, sauf lorsqu'il doit se dérober rapidement, sa mission terminée, ou lorsqu'il a l'occasion d'attaquer par surprise.

Tant que la division est en colonne sur la route, le commandant du groupe et son adjoint marchent avec le commandant de l'avant-garde. Quand la division quitte les chemins, le commandant du groupe marche avec son unité, tandis que son adjoint reste avec le général de division, accompagné d'agents de liaison bien montés. »

Ces principes généraux une fois posés, l'instruction du 7 août envisage les marches, le stationnement, le combat du groupe cycliste, ainsi que les missions diverses qu'il peut éventuellement recevoir, à titre exceptionnel, telles que raids pour surprises de nuit, pour attaques de cantonnement, pour destruction de voies ferrées, etc.

Le commandant du groupe ne doit pas être seulement cycliste. Il faut qu'il soit, par surcroît, bon cavalier. C'est à cheval qu'il accompagne habituellement les chefs desquels il dépend, et il reste encore à cheval quand il dirige sa troupe. Le regretté commandant Gérard ne cessait de recommander cette pratique, à laquelle il se conformait personnellement, et dont les avantages sont trop évidents pour qu'il me semble opportun de la justifier.

Les lieutenants, eux, sauf l'officier adjoint au chef du groupe, sont toujours à bicyclette, au contraire. Celui qui guide la troupe doit veiller attentivement à la régularité de son allure : l'ordre et la cohésion de son unité en dépendent. S'il accélère ou ralentit son allure, ce doit être « suivant une juste progression, variable avec le terrain et l'effectif de la troupe. »

« Les pentes rapides, même quand le groupe marche avec la division, ne sont montées en machines que si les circonstances l'exigent.

Sur une route ordinaire, en pays moyennement accidenté, la vitesse de marche d'un groupe cycliste est de 12 kilomètres à l'heure, haltes comprises, pendant le jour. Elle diminue sensiblement pendant la nuit.

¹ Cependant, il est dit ailleurs que, « la nuit, il précède généralement l'avant-garde et se fractionne en pointe, tête et gros », ce qui semble indiquer qu'il n'a à compter que sur soi-même, car « l'obscurité diminue dans une large mesure l'insécurité habituelle de ses flancs ».

Cette moyenne est peu influencée par la pluie; par contre, elle peut tomber à 8 kilomètres avec un fort vent contraire.

Dans des conditions normales, l'allure de 20 kilomètres à l'heure peut être soutenue pendant une demi-heure; l'allure de 15 à 16 kilomètres peut être conservée pendant deux heures.

La longueur moyenne d'une étape à bicyclette, à la vitesse normale de 12 kilomètres à l'heure, est de 60 kilomètres, correspondant à 5 heures de marche.

Elle peut aller jusqu'à 100, exceptionnellement 120 kilomètres, correspondant à une marche de 12 à 14 heures. »

La capacité de marche du groupe est donc très supérieure à celle de la cavalerie.

Loin de l'ennemi, il ne reste pas accolé à celle-ci, tout en suivant son mouvement, afin d'avoir toute liberté pour choisir son itinéraire et pour le parcourir dans les conditions qui lui sont le plus favorables.

Près de l'ennemi, il est ordinairement rattaché à l'avant-garde (à l'arrière-garde, si on bat en retraite), et il marche entre cette fraction et le gros. Tout en réglant son allure propre d'après les pentes du terrain, il reste lié avec la cavalerie. Exceptionnellement, il peut être amené à utiliser sur l'un des flancs un itinéraire plus roulant.

Dans la traversée des longs défilés, il peut être bon de lancer le groupe cycliste en avant, avec la tête d'avant-garde, pour tenir rapidement les débouchés.

Quand l'avant-garde doit assurer au gros le passage d'un défilé à proximité de l'ennemi, il est employé tout entier à occuper le terrain qui commande la sortie du défilé. Il s'installe, à cet effet, dans les points d'appui naturels, ou sur les crêtes qui offrent un champ de tir étendu.

Nous venons de le suivre pendant l'étape. Voyons-le maintenant au gîte :

« En station, le groupe cycliste, dont la tâche est rude pendant le jour, a besoin de repos et de temps pour entretenir son matériel. Il ne doit donc collaborer que pour une faible part au service de sûreté éloignée et à la garde immédiate des cantonnements.

Son rôle est plutôt de constituer une réserve mobile à la disposition du commandant de la division, pour riposter par le choc à la baïonnette aux attaques de nuit.

Par suite, sa place en station est, le plus souvent, au centre des cantonnements de la division et avec l'artillerie. Dans certains cas, il peut être avantageux de le placer à proximité des voies d'accès probables de l'ennemi ou dans les cantonnements particulièrement exposés à une attaque. »

Il est recommandé au chef de groupe de reconnaître ou du moins de faire reconnaître par ses officiers les accès des cantonnements voisins où il peut être appelé à opérer la nuit. Il est aussi recommandé de réserver à chaque peloton des hangars pour réunir et abriter les machines.

Je note encore cette prescription assez singulière et qu'aucune explication ne justifie :

« L'entrée au cantonnement se fait d'ordinaire à pied au pas cadencé; la circulation à bicyclette dans le cantonnement est interdite. »

Passons au combat, maintenant.

« Le groupe cycliste combat comme l'infanterie, par le feu, le mouvement et la baïonnette. Capable, grâce à sa vitesse, de produire des effets de surprise et de déborder facilement l'adversaire, il mène son action rapidement en engageant, dès le début, toutes ses forces sur un large front. »

L'instruction envisage son rôle à l'avant-garde ; elle le montre ensuite combattant contre la cavalerie ou ayant à agir sur des colonnes en marche.

Suivons-le dans ces trois situations.

Le groupe doit-il s'engager à l'avant-garde de la division, le capitaine commandant, ayant reçu sa mission, indique où le groupe doit se rassembler, plier ses machines et l'attendre. Il s'y porte, en effet, pour donner ses ordres, après qu'il a fait sa reconnaissance.

Si l'ennemi barre le chemin sur un point de passage, les cyclistes abordent de front l'obstacle, tandis que les escadrons de l'avant-garde cherchent à déborder celui-ci. Son action est couverte par la cavalerie, appuyée par les mitrailleuses et éventuellement par le canon.

« Lorsque la division se porte à la rencontre de forces de cavalerie et entame sa marche d'approche à travers champs, le groupe cycliste, maintenu sur route le plus longtemps possible, continue à lier son mouvement à celui de la division.

Son chef reçoit alors du général l'indication de la direction qui va être suivie par la division et la mission à remplir pendant l'approche et le combat.

Cette mission consiste généralement à amener le groupe, avant l'aborde, à bonne distance de tir des escadrons ennemis et, si possible, sur leur flanc.

Si la soudaineté de l'action ne lui donne pas le temps d'exécuter ce mouvement, le groupe s'efforce d'assurer la sécurité d'un des flancs de la division en interdisant à l'adversaire l'accès de la zone qu'il tient sous son feu.

Pour attaquer une cavalerie ennemie nettement supérieure en nombre, le général de division peut donner au groupe cycliste la mission de maîtriser par le feu une partie des forces ennemis pendant que le gros de la division attaque l'autre partie.

En raison de l'importance du rôle joué dans ce cas par le groupe cycliste, il y a intérêt à lui attribuer la zone du terrain d'attaque qui se prête le mieux à l'emploi intensif du feu.

Pendant la mêlée, le groupe cycliste s'avance hardiment à portée de la ligne de retraite de la cavalerie ennemie, pour tenir sous son feu le terrain où elle pourrait chercher à se rallier et pour achever de la désorganiser.

Si néanmoins la cavalerie ennemie a réussi à se dégager, le groupe cycliste s'efforce de gagner sur ses derrières un point de passage obligé ; l'audace et la rapidité sont, alors plus que jamais, les facteurs essentiels de réussite.

En cas d'échec, le groupe gagne sur les flancs de la direction suivie par la division en retraite des positions qui lui permettent d'empêcher ou, tout au moins, de gêner par son feu la poursuite de l'ennemi. »

L'instruction indique dans quels cas les machines sont gardées et portées sur le dos ou laissées en arrière, sur le chemin qu'il a fallu quitter, à la garde de quelques hommes.
