

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 67 (1922)
Heft: 9

Artikel: Les plans H et H
Autor: Feyler, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-340567>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

LXVII^e Année

N° 9

Septembre 1922

Les plans H et H^l.

Dans sa livraison de juillet 1921, la *Revue militaire suisse* a publié un article sur les plans français de résistance à une offensive éventuelle des Allemands à travers la Suisse¹. Cet article se fondait sur les indications du commandant Doumenc, tirées de son étude *Les transports automobiles sur le front français*. Le commandant Doumenc expose qu'à trois reprises le service automobile du G. Q. G. français dut se préoccuper d'un transport d'armée à la frontière suisse, une première fois pendant l'hiver 1915-1916, une seconde fois, d'une manière plus approfondie, au cours de l'hiver suivant, et la troisième fois à fin 1917, alors que la paix avec la Russie allait procurer à l'armée allemande des renforts importants.

Ces plans furent dénommés plans H et H^l, initiale d'Helvétie. Comme on sait, ils prévoyaient entre autres le débarquement de quatre ou six divisions de couverture sur la ligne la Chaux-de-Fonds-Lausanne, derrière lesquelles serait préparé le groupe d'armées d'Helvétie, dont le commandement devait appartenir au général Foch.

Un ouvrage récent apporte de nouvelles indications à ce sujet: *Les chemins de fer français et la guerre*, par le colonel Le Hénaff et le capitaine Henri Bornecque.²

Relativement aux études de l'hiver 1915-1916, cet ou-

¹ *La convention militaire franco-suisse de 1917*. Vol. 1921 p. 363.

² Grd. in-8^o Chapelot éd. Ouvrage contenant 23 croquis, une carte hors texte et 4 planches hors texte. Préface du général Gassoin. Le colonel Le Hénaff a fonctionné pendant la plus grande partie de la guerre comme Directeur des chemins de fer aux Armées. Le capitaine Bornecque fit partie du 4^e Bureau.

vrage confirme ce que l'on savait déjà, savoir que le travail ne fut pas poussé très loin. A retenir cependant deux points à titre d'indication historique. L'un intéresse l'avant-guerre. Parlant des débarquements de troupes qu'il pourrait devenir utile de prolonger sur le réseau des chemins de fer suisses, les auteurs constatent que les archives tant du G. Q. G. que de l'état-major de l'armée étaient très insuffisantes pour aider à cette recherche. Il en faut conclure que les intentions d'invasion de la Suisse par une armée française, dont on nous a si fort entretenus, dans certains milieux, au moment des déclarations de guerre, avaient bien peu retenu l'attention de notre futur envahisseur. Si les mesures n'ont pas été mieux prises du côté de la Belgique, il n'y aura plus lieu de s'étonner que la coopération entre armées française et belge ait été si longue à s'établir. Mais plus que jamais on s'étonnera du préambule de l'ultimatum impérial à la Belgique : « Le Gouvernement allemand a reçu des nouvelles sûres d'après lesquelles les forces françaises auraient l'intention de marcher sur la Meuse par Givet et Namur. Ces nouvelles ne laissent aucun doute sur l'intention de la France de marcher sur l'Allemagne par le territoire belge. »

Le second point appartient au même ordre d'idées. « L'intention du gouvernement (français), écrivent les auteurs, étant de ne pénétrer en territoire helvétique que s'il était violé par les Allemands, il était presque certain que nos transports ne pouvaient être poussés au delà de la frontière franco-suisse. » Cela signifie que la défense du sol helvétique resterait confiée à nos seules et insuffisantes forces. La résistance principale, avec l'appui de troupes alliées, ne commencerait que près du Jura. En d'autres termes, l'armée suisse aiderait les Français à couvrir leur territoire, notre système politique ne les autorisant pas à venir à temps pour nous aider à couvrir le nôtre. C'est en effet une des caractéristiques de notre système qu'il nous voue à l'invasion.

Cinq courants de transport furent prévus, ayant comme régulatrices de débarquement Belfort, Besançon, Dôle, Dijon et Lyon. Pour les effectifs maxima prévus, ces transports représentaient 1800 trains. Ils pouvaient se terminer onze

jours après le « Garde à vous » si les transports de couverture étaient préalablement effectués, sinon seize jours et demi après.

Les études reprirent durant l'hiver suivant. Elles devaient envisager le cas d'une violation du territoire suisse par une offensive allemande dirigée soit contre la France soit contre l'Italie. En ce qui concerne les transports à destination de la Suisse, les cinq courants furent maintenus, le groupe d'armées devant comprendre trois armées : l'armée de Belfort, l'armée de Besançon et l'armée de Genève. Les régulatrices de communication étaient Besançon avec annexes à Belfort et Dôle (armées de Belfort et du Jura) et Lyon (armée de Genève).

La concentration terminée, la G. R. de Besançon disposerait comme stations-magasins de Besançon, Dôle et Dijon, la G. R. de Lyon des Stations-magasins de Lyon et d'Ambonay.

Le 28 février 1917, une note du 3^e Bureau fit connaître l'ordre de bataille du groupe d'armées et les zones d'enlèvement probable des unités qui devraient le composer. Dès fin janvier, des mesures de couverture avaient été prises de façon à disposer de trois divisions dans la région de Belfort, au camp de Valdahon et au camp de la Valbonne d'où elles pourraient saisir des points importants sur la frontière.

Pendant toute l'année 1917, cette étude ne fut pas abandonnée. Elle fut étendue à la Suisse, d'accord avec le gouvernement fédéral, afin de prolonger sur territoire helvétique, le cas échéant, les courants de transport. On fixa également l'organisation des commissions-frontières pour le transit, et celle des commissions régulatrices de débarquement créées sur les lignes suisses en amont des zones de débarquements, commissions mixtes les unes et les autres. Tout ceci fut organisé sans préjudice des résolutions politiques éventuelles du Gouvernement fédéral ; il s'agissait de conventions exclusivement militaires qui, suivant les circonstances, pouvaient ne pas jouer. Le plan H envisageait en conséquence trois hypothèses :

1. Neutralité conservée par la Suisse ; quoi qu'il pût arriver, les débarquements s'effectuaient en France ;

2. Devant l'invasion allemande, la Confédération prend parti et se range aux côtés des Alliés ; les débarquements auraient lieu soit en France, soit en Suisse, d'après les ordres du commandement, avec la collaboration des commissions mixtes. Ici se serait placée la manœuvre de l'armée fédérale commentée par la *Revue militaire suisse* de juillet 1921.
3. La Suisse se prononce en faveur de l'Allemagne (la considération de cette hypothèse est compréhensible de la part d'un état-major qui doit tout prévoir afin d'être prêt à tout ; mais à nos yeux suisses, elle semble trahir une extrême méconnaissance de nos mœurs politiques. L'idée que nous pourrions faire cause commune avec l'envahisseur nous dépasse quelque peu).

Dans cette troisième hypothèse, les débarquements seraient poussés en territoire suisse sous la protection des troupes de couverture, avec exploitation assurée au début par des compagnies de sapeurs de chemin de fer, renforcées par le personnel P. L. M., ce réseau étant chargé de la traction.

A fin 1917, le plan H développé a ajouté une quatrième division de couverture aux trois unités primitives. On sait par le commandant Doumenc qu'elles devaient être transportées, à raison d'un courant de transport par division, par les soins du service automobile, et débarquées dans l'espace de sept jours sur la ligne la Chaux-de-Fonds-Lausanne, leur artillerie suivant, dans le même temps, par voies ferrées. Le groupe d'armées continue à disposer de trois armées, celle de Belfort troquant son nom contre celui d'armée d'Alsace. Les régulatrices de communication sont Gray, Besançon et Ambérieu, avec annexe à Dôle. Remiremont, Lure et Clerval sont régulatrices sanitaires pour l'armée d'Alsace ; Besançon pour l'armée du Jura ; Andelot et Culoz pour l'armée de Genève.

Le plan prévoit, d'autre part, le cas où des troupes anglo-françaises devraient être transportées simultanément en Italie. Deux courants de transport sont prévus, l'un enlevant des divisions sur le réseau du Nord ou sur celui de l'Est à l'ouest du méridien de Châlons, pour les transporter à Modane,

par Dijon, Mâcon, Lyon-Perrache ; l'autre les transportant en Italie par la ligne du Bourbonnais et Nice.

Enfin, des troupes italiennes pourraient aussi être transportées en Suisse, où elles se relieraient aux divisions françaises. A cet effet, un courant via Domodossola-Brigue est prévu, à la densité de 10 trains par vingt-quatre heures.

Au début de 1918, le plan H atteindra son complet développement et sous cette forme étendue deviendra le plan H¹. Il a été provoqué par une dépêche ministérielle du 19 janvier 1918, prescrivant de préparer la coopération au plan H des troupes alliées en Italie. Citons textuellement :

« On envisageait l'envoi de trois divisions au moins (dont une anglaise) et peut-être de quatre, destinées à mettre la main, d'une part sur le Simplon et le Lœtschberg, d'autre part sur la région au nord du Gothard. A chacune de ces divisions correspondait un courant spécial.

» La ligne de transport M, affectée à la division anglaise, partait de Castelfranco, passait par Vérone, Milan, Bellinzona, le Gothard, et débarquait les troupes entre Fluelen et Lucerne.

» Les lignes L 1 et L 2 empruntaient toutes deux le Simplon, et suivaient un parcours commun par Mantoue, Crémone Pavie, Novare et Domodossola, mais avaient des zones d'embarquement et de débarquement différentes.

» La ligne L 2 embarquait dans la région de Padoue, une division alpine française, plus quatre groupes d'artillerie de montagne et d'artillerie lourde ; au delà du Simplon, elles se dirigeaient sur le Lœtschberg, Thoune ; les zones de débarquement étaient prévues dans la région sud-est de Berne.

» La ligne L 1 était affectée à une division française s'embarquant dans la région de Mantoue, plus quatre groupes d'artillerie lourde venant de Peschiera. Elle passait par le Simplon, Brigue, Martigny, Vevey. Les débarquements s'opéraient à l'est de Lausanne.

» Si l'on jugeait à propos d'envoyer une quatrième division, elle partait de la région de Vicence, suivant un courant K par Padoue, Bologne, Plaisance, Alexandrie, Turin, Modane

et allait opérer ses débarquements à Thonon, Evian, le Bouveret.

» Tous les courants étaient d'une faible densité, sauf le premier. D'ailleurs, le rendement des quatre lignes était limité à quarante marches par jour ; le réseau italien se refusait à accepter davantage.

» Les rames étaient du type à 40 véhicules.

» La réalisation du plan supposait l'augmentation de la dotation de l'Italie en charbon, ce qui n'allait pas sans difficultés, les réseaux français suffisant à peine au transport normal de combustible. »

La manœuvre des troupes fédérales supposée et commentée par la *Revue militaire suisse* de juillet 1921 a eu comme fondement le peu qu'on connaissait alors du plan H. En outre, la seule hypothèse envisagée a été celle de l'offensive allemande dirigée contre la France, non contre l'Italie. La *Revue* a admis aussi, supposition normale, élémentaire, seule admissible non pas seulement de la part des Suisses romands, mais, au même titre de la part des Suisses allemands (ceci à l'adresse des lecteurs étrangers mal au courant de l'esprit suisse), la *Revue* a admis, dis-je, que la violation de la neutralité helvétique entraînait la conséquence immédiate de la coopération des troupes fédérales à l'action des troupes alliées. Sur ces données, elle a conclu au recul en combattant, exécuté devant la conversion allemande, en direction du Jura, le secteur de combat à attribuer dans le front général à l'armée fédérale, et vers lequel devrait se diriger sa retraite, dépendant de la manœuvre d'ensemble dont le territoire de la Suisse deviendrait le théâtre. A la position de flanc des Alpes suffirait une simple occupation défensive, réservée apparemment aux brigades de montagne et aux garnisons des forts.

Aujourd'hui, on en sait un peu plus long sur le plan H. On ne connaît pas encore, il est vrai, le détail des armées du groupe d'Helvétie, mais leurs directions de transport nous informent que le groupe devait agir sur tout l'espace

du Jura suisse, de Bâle, — armée d'Alsace, précédemment de Belfort, — au bas Léman, — armée de Genève. Nous apprenons aussi par l'ouvrage cité qu'au plan H pouvait être substitué, le cas échéant, le plan H¹, qui ajoutait aux quatre divisions de couverture du Jura, trois divisions de couverture des Alpes. L'une, — division britannique, bien peu entraînée probablement au terrain alpestre, — serait chargée de couvrir la route du Gothard à sa naissance et débarquée en conséquence sur la rive nord du lac des Quatre-Cantons, en défense très extérieure pour ainsi dire de la place du Gothard. La seconde, division alpine française, remplirait une mission analogue à la naissance des passages qui conduisent de l'Oberland bernois dans le Haut-Valais et au Simplon. La troisième enfin, division française aussi, couvrirait la route du Simplon sur la rive nord du Léman, en liaison directe avec la droite de l'armée de Genève.

En cette nouvelle occurrence, on peut se demander si le recul en direction du Jura restait, de la part de l'armée suisse, la manœuvre préférable. Cela dépend beaucoup, naturellement, des deux éléments encore inconnus : force exacte des armées de Besançon et de Genève à l'ouest, et concentration susceptible de suivre les trois divisions alliées d'Italie.

Dans l'incertitude où l'on se trouve sur ces deux points, et en se guidant uniquement sur les indices légers qu'on possède, on pourrait être amené à considérer que le groupe d'armées d'Helvétie allié devait être constitué de telle sorte, c'est-à-dire en force telle, qu'une retraite des troupes fédérales au sud, dégageant son front et établissant une menace sur le flanc de la conversion allemande, menace rendue plus effective par les transports d'Italie, pouvait présenter de plus avantageuses perspectives que le mouvement vers le Jura. La situation n'aurait plus été, en effet, celle de l'armée belge à Anvers invoquée par la *Revue militaire suisse* en 1921. Au lieu d'une force de six divisions seulement, unités éprouvées par des combats précédents, l'armée suisse des Alpes aurait comporté un effectif de douze divisions du type belligerant, que devaient renforcer, à bref délai, les trois divisions anglo-françaises avec leurs groupes d'artillerie lourde.

D'autre part, la séparation absolue entre Belges et Alliés de 1914, séparation faisant de l'armée belge un petit groupement tout à fait isolé, n'aurait pas existé. Les lignes de chemins de fer de la vallée du Rhône, du Lœtschberg, du Montreux-Oberland assuraient une liaison entre les deux fronts. La division française prévue en Haute-Savoie, c'est-à-dire derrière la jonction des fronts, favoriserait aussi, le cas échéant, la liaison des ailes intérieures.

Les conditions pouvaient être rendues plus avantageuses encore si, derrière les trois divisions de couverture des Alpes, des transports subséquents devaient être prévus. Mais à cet égard, les indices paraissent négatifs. Le colonel Le Hénaff constate que les courants étaient d'une faible densité, que le rendement des quatre lignes réunies était limité à quarante marches par jour, que le réseau italien se refusait à accepter davantage. La pénurie de combustible était un autre obstacle. De plus, il n'est pas déplacé de supposer, comme l'a fait déjà l'article de 1921, que le haut commandement italien serait peu enclin à se laisser distraire de son front de bataille autrichien. Couvert du côté des Alpes par l'envoi de troupes alliées ralliant les troupes fédérales et par les forts du Gothard, il pourrait se vouer à ses opérations du Frioul avec une suffisante sécurité.

Pour se prononcer sainement sur la meilleure manœuvre, il faudrait connaître aussi les possibilités de ravitaillement des forces fédérales, renforcées le cas échéant par celles des Alliés, dans les deux cas envisagés, recul sur les Alpes et recul vers le Jura.

Au fond, ce qui ressort le plus clairement des nouvelles indications qui nous sont fournies, c'est l'insuffisance de conventions du genre de celles qui furent liées en 1917. Les états-majors ont prévu l'utilisation éventuelle du réseau de la Suisse occidentale, et des zones de débarquement, mais la manœuvre qu'il aurait importé de lier aussi resta subordonnée au hasard des circonstances et soumise aux improvisations de la dernière heure. Chacun devait se déterminer de son côté.

En semblable occurrence, l'armée fédérale et la défense

du sol helvétique courrent les risques principaux. Nous nous décidons en raison de circonstances générales que nous sommes réduits à supposer ou à interpréter. Or notre interprétation peut ne pas répondre aux faits. De leur côté, nos futurs alliés prennent leurs résolutions selon leur exclusive convenance, sans se préoccuper, ce qui pourtant serait préférable, de régler notre appoint dans une opération commune. Comment le réglerait-il ? ils ne savent à quoi s'en tenir sur notre ultime détermination ; ils ne s'en inquiètent donc pas. Si, à la minute de l'exécution, notre décision s'accorde par hasard avec leur plan, tant mieux. Sinon, à nous de nous débrouiller en ne gênant pas leurs mouvements, ce qui serait contraire à nos intérêts, puisqu'ils vont fournir le plus gros appoint.

En d'autres termes, nous ne pourrons être considérés comme un élément sûr qu'une fois que les circonstances qui nous engageront à renoncer aux si et aux mais auxquels nous subordonnons notre conduite, ne laisseront plus subsister aucun doute sur ce que nous voulons faire. Il y a cent à parier contre un que ce sera trop tard pour autoriser une opération militaire mûrie et ordonnée.

Sauf erreur, lorsque le colonel Sonderegger se rendit auprès du général Ludendorff pour lui suggérer au cas d'une offensive alliée à travers la Suisse une préparation du travail analogue à celle qui fut poursuivie du côté allié : Pourquoi ? répondit le général ; quand nous serons chez vous, nous saurons nous tirer d'affaires nous-mêmes.

Esprit différent. Coopération, proposent les Alliés ; soumission, pense le chef allemand. Il y a cependant un point commun : ni les uns ni les autres ne s'arrêtent à la considération de l'armée fédérale¹.

Au printemps 1921, le général Cadorna s'entretenait avec un officier suisse ; ils parlaient des négociations que le général avait poursuivies en 1917 avec le général Nivelle sur

¹ Ces détails nous remettent en mémoire les remarques du général autrichien Stürgkh qui fut, au commencement de la guerre, officier de liaison au G. Q. G. allemand. Après avoir énuméré quelques faits spéciaux qui expliquent le refroidissement survenu très tôt entre l'Autriche et son alliée, il continue en ces termes :

« Il s'y ajouta la différence de caractère qui existe entre l'Allemand du

la participation des Italiens au plan H. « Maintenant que tout cela est de l'histoire ancienne, disait Cadorna, on peut s'exprimer librement. L'idée était que votre armée, quelles que soient ses qualités, ne pourrait résister à l'offensive allemande et serait promptement bousculée. A nous de faire le nécessaire ; nous entrions chez vous, Nivelle par le bassin du Léman, nous par le Simplon ^{1.} »

Lorsqu'on réfléchit à ces choses, on en revient toujours à la Belgique de 1914. Confiant dans son statut de neutralité intégrale, elle ne bénéficia d'une convention militaire que lorsqu'il fut trop tard pour permettre à son armée de couvrir son sol contre l'invasion, et quatre années durant, ses soldats couvrirent le territoire du voisin.

Si seulement l'expérience d'autrui servait parfois à quelque chose !

COLONEL FEYLER.



nord et l'Autrichien. Ce dernier, même dans les relations d'affaires ou de service, est habitué à un ton plus cordial et plus familier... Les manières souvent cassantes de l'Allemand du nord, sa façon toute impersonnelle de traiter les affaires, sont souvent mal comprises de l'Autrichien et considérées comme de la hauteur et de la brusquerie voulue.

»... L'Allemand du nord est peut-être moins que tout autre en état de pénétrer l'âme d'un autre peuple ; il a peu, en général, l'intelligence des susceptibilités étrangères et se met ainsi facilement dans le cas de blesser par ses paroles ou par ses actes. » (*Les Archives de la Grande Guerre*. Décembre 1921.)

¹ Les *Archives de la Grande Guerre*, livraison de mars 1922, ont publié un article de notre collaborateur, le capitaine Kunz, où l'on relève le même sentiment. L'armée fédérale prétend agir de son côté. C'est son droit. On ne s'en inquiète pas. L'article est intitulé : *La psychologie du G. Q. G. italien sous le général Cadorna*.