

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 76 (1931)
Heft: 12

Artikel: La guerre des moteurs [fin]
Autor: Stackelberg, S. de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341395>

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: 06.01.2026

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

La guerre des moteurs.¹

(suite III et fin.)

LE CHAR UNIVERSEL.

Il est compréhensible que les recherches faites en vue de trouver un type de char qui se prêterait tour à tour à divers emplois selon les phases d'un même plan de manœuvre, soient vouées à l'insuccès.

Quels que soient les efforts de certains techniciens américains pour réaliser ce type et malgré notre estime pour des recherches dont on ne saurait nier l'intérêt et la portée technique, nous croyons que le principe même du char « unique » est contraire à la logique des opérations militaires.

Les différentes phases stratégiques, de même que les nombreux aspects tactiques d'une seule et même bataille permettent d'estimer que la création d'un seul type de char, quelles que soient d'ailleurs ses qualités techniques, constituerait une solution boîteuse. En revanche, il ne serait pas non plus désirable d'avoir une trop grande variété de modèles.

Les réalisations doivent être poursuivies en fonction des différentes missions que chaque type spécial pourrait être appelé à résoudre. On conçoit que les modèles de chars seront différents selon qu'il s'agit de les employer dans des opérations partielles, au cours de la prise de contact avec l'ennemi, au cours d'une phase de couverture ou de retraite ou bien de les utiliser en masse, au profit de l'infanterie dont ils doivent faciliter la progression et parfois même remplacer l'artillerie d'accompagnement immédiat.

Les Français n'emploient actuellement, dans les combats d'avant-garde ou pour des missions de couverture, que des automitrailleuses blindées, fortement armées, très rapides, passant partout et qui ont, en somme, le caractère de petits

¹ Voir *Revue militaire suisse*, numéros d'octobre et novembre 1931. (Réd.)

chars. La nouvelle automitrailleuse dite de cavalerie, mod. 1929 Schneider, pèse 6 tonnes, porte un blindage de 3 cm. d'épaisseur, a une vitesse de 45 km. à l'heure, se meut très facilement sur tous les terrains, même tourmentés et comporte un armement mixte, canon et mitrailleuses. Un char moyen, dans les 20-22 tonnes, a été étudié dans l'armée française en vue des actions demandant une coopération avec « l'infanterie blindée », disposant de mitrailleuses chenillées et servies par un seul homme. (Type « one man tank » représenté chez les Anglais par le système Garden Loyd).

En vue de faciliter aux tanks leur progression et de leur servir pour ainsi dire d'escorte, on étudie dans plusieurs armées un type d'engin cuirassé « anti-char ».

Les Français ont construit le char 2C, sorte de petit croiseur terrestre, capable d'effectuer des tirs de contre-batterie et de destruction d'ouvrages. Ce char est puissamment armé et fortement blindé (55 mm. pour les parties avancées, 30 mm. pour les autres.) Il est également destiné à la rupture de fronts solidement organisés.

Il existe, en outre, un projet du colonel Velpy, spécialiste français en matière de chars de combat, représentant un véritable « croiseur terrestre », de 600 tonnes, puissamment armé et protégé contre les coups directs de tous les canons de campagne, y compris les 210.

Signalons un projet semblable, en Italie, mais d'une envergure beaucoup plus grande. Il s'agit d'un cuirassé terrestre de 7000 tonnes, portant plusieurs batteries de campagne, pouvant franchir des cours d'eau de 15 m. de large, destiné surtout à manœuvrer en Haute-Italie septentrionale et en Vénétie, où les fleuves courent parallèlement au front. Ce même type doit pouvoir porter, sur son toit, un certain nombre de petits chars d'infanterie. On estime faciliter, par là, le franchissement des cours d'eau pendant la bataille.

TACTIQUE DES FORCES MÉCANISÉES.

L'existence même de tels projets démontre que le char de combat a acquis un développement qui l'affranchit de toute

dépendance de l'infanterie. Les chars de combat évoluent rapidement et constitueront, dans un avenir très proche, une cinquième arme principale. Leur coopération avec l'infanterie cesse d'être l'unique raison de leur emploi. Le nombre de leurs missions augmente de plus en plus ; elles se présentent sous les formes les plus diverses et intéressent un très grand nombre d'opérations militaires.

Le major-général C. Williams, chef du matériel de guerre au Département militaire des Etats-Unis, a eu raison de poser le principe du groupement organique des engins blindés, tant en vue des missions de combat proprement dites que pour les phases préliminaires de la bataille. De tels groupements devraient être autonomes et agir individuellement au même titre qu'une arme principale. De multiples raisons — notamment le perfectionnement des chars de combat — militent en faveur de la thèse du général Williams, surtout qu'il s'agit ici d'engins cuirassés possédant de grandes vitesses et qu'il serait par conséquent illogique de lier à l'infanterie.

« Dans ces conditions, écrit ce dernier (n° 55 de « Army Ordnance 1929 »), il est de plus en plus clair qu'une force mécanisée devrait comprendre organiquement tous les véhicules à grande vitesse, destinés aux reconnaissances, à l'attaque, à fournir aux troupes d'assaut l'appui de feu indispensable, au transport des mitrailleurs appelés à occuper et à tenir l'objectif que les chars auraient atteint ! ¹

¹ L'instruction italienne sur l'emploi tactique des grandes unités (Norme Generale per l'impiego grandi uniti, éditée en 1928) prévoit le « Corpo celere », formation motorisée volante, à grand rayon d'action, comportant les éléments motorisés suivants : cyclistes, auto-mitrailleuses, artillerie de campagne motorisée, chars de combat, infanterie lourde portée, le tout destiné à opérer en liaison avec la cavalerie (§ 73).

Le « *corpo celere* » est une formation d'effectifs variables, chacun des éléments qui le composent pouvant être dosé selon les circonstances tactiques qui l'auraient justifié. Les unités du génie motorisées sont attribuées au corps volant. L'infanterie est transportée dans des chars-camions blindés. L'ensemble est doté d'une autonomie complète et peut opérer dans les circonstances suivantes : la reconnaissance stratégique, conjointement avec l'aviation ; — la prise de contact avec l'ennemi, l'accrochage de ses avant-gardes et la révélation de ses principales directions opératives ; — l'occupation rapide des points stratégiques dans le but de faciliter l'offensive (§ 74).

Le corps volant doit assurer sur l'adversaire une « supériorité technique et morale », à cause des éléments cuirassés qu'il contient (§ 78). Dès lors on peut considérer l'Italie comme étant la première puissance qui ait donné une consécration officielle au groupe motorisé et cuirassé indépendant. (*Note de l'auteur.*)

Ce point de vue a reçu une éclatante confirmation lors des dernières manœuvres en France et en Angleterre, où des échelons de feu ont été transportés dans des camions blindés (*Infantry Carrier*), armés de mitrailleuses ou de fusils-mitrailleurs et où s'est dessiné, pour la première fois, l'engagement des forces motorisées par groupes composés de plusieurs types d'engins blindés, se soutenant mutuellement au cours des différentes phases du combat.

Le groupe mécanisé comprend, en France, les automitrailleuses Schneider, les dragons portés sur des camions chenillés ouverts et, selon les besoins, les échelons de feu, transportés également dans des camions, plus grands, du type Schneider. Tous ces camions peuvent faire jusqu'à 38 km. à l'heure en terrain varié.

En Angleterre, les dragons portés sont remplacés par de petits chars à mitrailleuse, occupés par un seul homme (*one man tank*). Leur progression est appuyée par des auto mitrailleuses envoyées en éclaireurs. L'infanterie suit dans les « *infantry carriers* ».

Le premier groupe mécanisé est destiné avant tout aux engagements d'avant-garde, à la protection d'une retraite lors des combats d'arrière-garde, à l'accrochage de l'ennemi avant l'arrivée des forces principales, à la rupture du contact en vue d'effectuer un repli dans de bonnes conditions. L'armement et la vitesse des groupes mécanisés permettent une concentration des feux d'un grand effet et l'arrivée de renforts à bref délai. La situation ainsi créée trompe l'ennemi sur l'importance numérique des effectifs engagés. Il se croit en présence des forces principales, alors qu'en réalité il ne s'agit que de détachements précédant l'avant-garde. Il est ainsi poussé, soit à accepter la bataille, soit à s'éloigner, selon les circonstances. Restant accroché au terrain, il n'ose pas poursuivre une troupe en retraite, couverte par un détachement mécanisé déployé. Ce dernier assure l'initiative tactique et permet de manœuvrer l'ennemi à volonté.¹

¹ Selon le Cap. B. H. Liddel-Havt (*Infantry Journal* II. 1931), on peut tirer l'enseignement suivant des dernières manœuvres motorisées de l'armée britannique : 1. Nécessité impérieuse du développement général de la méca-

Le deuxième groupe mécanisé est destiné à constituer le pivot autour duquel un engagement massif va se développer. Il comprend les unités de chars moyens, appuyés dans certains cas par des chars lourds, qui libéreront l'artillerie d'une partie de son travail en exécutant des tirs de contre-batterie et permettront aux chars moyens de surmonter les résistances locales. Les unités de chars légers, armés de mitrailleuses et les chars spéciaux, armés de canons anti-chars escorteront les chars moyens. Viendront ensuite les formations blindées mixtes, les échelons de feu transportés dans les camions blindés et armés, ces chars de transport débarquant l'infanterie selon les circonstances.

Les mitrailleuses sont généralement débarquées avec l'infanterie, sauf une ou deux qui restent pour ne pas laisser le char de transport désarmé devant l'éventualité d'une attaque sur sa position de stationnement.

Ces chars, jusqu'à l'occupation d'une position, constituent la force vive de combat. Ils sont ce qu'étaient les « Stosstruppen », les bataillons d'assaut de la dernière guerre. Au cours de cette première phase, l'infanterie reste passive, transportée dans ses camions blindés vers les positions conquises par les chars. Son rôle commence au moment où ces positions devront être organisées, où il faudra réduire les résistances locales et tenir jusqu'à l'arrivée du gros des forces.

L'artillerie sur chenille, suit l'infanterie montée sur chars-camions. Des détachements de chars du génie et des réserves de chars de combat roulent derrière l'artillerie. Le gros de l'infanterie à pied ne suivra qu'après le premier bond exécuté

nisation du combat, qui seule peut assurer la supériorité sur l'ennemi. — 2. Renforcement des effectifs cuirassés. — 3. Insuffisance des effectifs cuirassés actuellement disponibles. — 4. Les engins cuirassés ont à résoudre des problèmes tactiques ne permettant pas leur emploi par petits paquets. Ils doivent se présenter en nombre. — 5. La cavalerie motorisée doit être affectée aux combats d'avant-garde. — 6. Les forces mécanisées doivent opérer sur de larges fronts. Elles utilisent des directions opératives précises, étudiées à l'avance, afin de s'assurer en premier lieu : a) une action sur les arrières ennemis, sous forme de raids et b) une réduction des obstacles s'opposant à la progression (embuscades, batteries anti-char, chars ennemis). — 7. Même une armée très réduite, mais entièrement mécanisée, suffirait pour obtenir un succès décisif. Elle peut réaliser dans un mois des résultats supérieurs à ceux de plusieurs mois d'une grande armée non mécanisée, dont la mise sur pied comporte un grand effort national et entraîne le pays dans la guerre d'usure. (Note de l'auteur.)

par ce deuxième groupe motorisé. Le dispositif reste le même s'il s'agit d'effectuer un deuxième et un troisième bond.

Un observateur attentif comprendra dès lors l'importance que prend l'autonomie des forces mécanisées dans le combat moderne.

D'une part ces unités permettent d'économiser et de protéger les troupes engagées, en les mettant à l'abri dans des cuirassements, d'autre part elles en réduisent l'effectif d'une façon notable. Les Anglais, notamment, ont tendance à doser les engins blindés, selon la situation qui peut exiger un plus ou moins grand nombre de ces unités. Ils ne font pas de l'emploi des chars en masse une condition sine qua non. Ils s'efforcent, au cours des manœuvres, de former des détachements mécanisés à composition mixte, en répartissant les plus rapides et ceux qui le sont moins entre plusieurs échelons d'un groupe mécanisé, agissant comme unité tactique dans une action d'ensemble.

AVANTAGES DES FORCES MOTORISÉES.

Que doit-on conclure de ce qui précède ? Que le char est appelé à rénover les formations mobiles de combat d'autrefois, et à nous ramener à la manœuvre stratégique.

Le grand avantage des forces motorisées réside, à notre avis, dans leur opposition à la « guerre des masses », au principe d'usure qui est lui-même contraire à l'art militaire.

Dans la guerre stratégique, la victoire naît de l'esprit des chefs, de leur aptitude à résoudre les problèmes complexes où l'art militaire est étroitement lié à la psychologie.

Les plus clairvoyants, les plus perspicaces, les plus habiles de ces chefs sont impuissants dans la mêlée suprême d'une « guerre totale » et risquent souvent d'être terrassés par un facteur secondaire, sans rapport avec leurs qualités, voire même leur génie ; car au bout d'une guerre d'usure on voit poindre les maux d'origine sociale, plus terribles que la guerre elle-même : l'usure morale du pays, l'empoisonnement de l'armée par l'arrière, plus redoutable qu'un massacre par l'ennemi, la dislocation sociale, la révolution.

Pourquoi la généralisation des forces motorisées est-elle à

l'opposé de la hideuse perspective de la guerre des masses, de la levée en masse, de la « guerre totale », — qui nous ramène vers les sombres combats néolithiques ?

Les raisons qui limitent forcément les effectifs motorisés sont semblables à celles qui limitaient aux époques médiévales les contingents de la chevalerie.

LES ENGINS CUIRASSÉS ET LA QUESTION DES EFFECTIFS.

Seuls les riches seigneurs pouvaient supporter les frais considérables occasionnés par l'entretien et l'armement des « assistants », par les exercices, le cuirassement des chevaux et l'éducation militaire et sportive, qui comprenait la chasse et les tournois.

L'éducation militaire et sportive de la jeunesse était longue et coûteuse. Elle durait pendant toute l'adolescence, et un père de condition modeste était obligé de renoncer à préparer ses fils pour la carrière militaire s'il ne trouvait pas l'occasion de les placer à la cour d'un riche seigneur.

Les engins cuirassés sont chers — de 350.000 à 1 000 000 de francs français l'unité, dans les limites de 6 à 25 tonnes. Pour les plus lourds — augmentation proportionnée. Premier facteur de limitation des effectifs-machines.

La formation des spécialistes (conducteurs de chars, électriques, mécaniciens et tireurs) est longue. Un conducteur de char doit être doué de sang-froid et de rapidité de réflexes, qualités difficiles à acquérir, si on ne les possède pas naturellement. Le service militaire réduit ne permet que de trier les hommes aptes à former les équipages de chars. Il est de plus indispensable de les retenir pour des engagements volontaires et, pour cela, de leur allouer des salaires que ces spécialistes gagneraient dans une entreprise industrielle privée. Quels que soient les moyens financiers d'une nation, ils ne lui permettront que des effectifs mécanisés réduits. Deuxième facteur de limitation des effectifs-hommes.

Comme nous venons de le dire, les effets de feu des formations motorisées, même réduites, ont de gros avantages tactiques. Troisième facteur de limitation des effectifs hommes-machines.

Ces constatations faites, nous sera-t-il permis d'avancer que l'usage des forces motorisées constitue un moyen d'humaniser la guerre ?

On a déjà tant parlé de « l'humanité » d'autres armes modernes, que cette nouvelle plaideoirie risque de nous faire appeler *advocatus Diaboli*... Et pourtant, si les engins cuirassés nous apportent la limitation des effectifs et des armées qui, en grande partie, seront des armées de métier, n'est-ce pas déjà un allègement considérable, la disparition de la hantise de la « guerre totale », de l'extermination en masse, de la boucherie suprême, de l'appauvrissement général ?

CE QUE SERONT LES FORMATIONS MOTORISÉES.

Le châssis standard du char américain T.I.E.1., possédant une vitesse moyenne de 17 m. à l'heure en terrain varié, peut porter à volonté :

- 1) la caisse blindée du char, avec son armement normal ;
- 2) un canon de 75 mm. sous blindage de 30 mm. d'épaisseur ;
- 3) une installation complète pour les émissions chimiques ou fumigènes ;
- 4) un camion-caisson blindé pour le transport des sections spécialisées d'infanterie ;
- 5) un camion à ciel ouvert pour le transport des vivres et des munitions ;
- 6) une station de T. S. F. ;
- 7) une batterie de mitrailleuses lourdes anti-aériennes, avec accessoires, appareils de pointage, etc. ;
- 8) un projecteur ;
- 9) un équipement pontonnier complet.

Ces différents usages d'un seul et même châssis contiennent déjà tout un programme et suffisant à donner une idée de ce que doit être une formation mécanisée et de la diversité des missions qui peuvent lui incomber. Avec le développement des moyens de combat et l'accroissement de la complexité de leur maniement, le fantassin devient un spécialiste précieux qui doit être mis, dans la mesure du possible,

dans des conditions qui lui offrent le maximum de sécurité.

Ceci est d'autant plus vrai que lorsqu'on compare les potentiels d'efficacité meurtrière des armes à feu (représentés par le poids des projectiles lancés dans un minimum de temps), on arrive aux chiffres suivants :

- a) *Compagnie d'infanterie*, avec ses mitrailleuses : poids des munitions tirées en une minute = 47,53 kg. soit 0,185 kg. par homme/minute ;
- b) *Compagnie de mitrailleuses* : 88,46 kg. et 0,497 kg. ;
- c) *Batterie de 75* : 235,82 kg. et 1,17 kg. ;
- d) *Compagnie de chars de combat modernes* : 336,53 kg. et 3,03 kg.

La différence de rendement individuel du tir étant de 3 kg., contre 185 grammes, le feu d'une seule compagnie de chars équivaut, en puissance, au feu de deux bataillons d'infanterie. Dans le premier cas les effectifs, y compris les réserves et les auxiliaires, sont de 112 hommes, dans le deuxième ils sont de 2000 hommes !

On voit, qu'à une dépense en munitions égale en poids, on économise les effectifs humains au point de les réduire à 18 % des effectifs d'infanterie normalement admis.

Ainsi la technique moderne, tout en fournissant les moyens de destruction bien supérieurs aux anciens, a l'avantage d'en réduire les ravages et d'économiser le « matériel humain ». L'économie des effectifs qu'elle implique, réduit l'ampleur des opérations militaires, dont les exécutants se trouvent ramenés à un nombre restreint de spécialistes. Ces facteurs sont à l'opposé de la levée en masse et du principe de la nation armée.

CONSÉQUENCES TACTIQUES DE LA PLUS GRANDE VITESSE DU CHAR.

Si les conditions du combat moderne avaient pour conséquence d'éliminer le cheval des champs de bataille, cela n'impliquerait pas la disparition définitive des opérations qui incombaient autrefois à la cavalerie. Cela signifie plutôt la

résurrection de la cavalerie, en tant qu'arme de reconnaissance stratégique et d'initiative tactique, sous forme d'engins nouveaux, blindés et extra-rapides.

Les formations mécanisées légères de l'avenir ne seraient, en somme, qu'une cavalerie blindée, où le cheval est remplacé par le moteur, c'est-à-dire les automitrailleuses à grande vitesse tactique et stratégique, accompagnées de leur artillerie légère, sous forme de chars de combat également très rapides.

De telles formations joueront le rôle stratégique et tactique de l'ancienne cavalerie. Elles permettront d'abréger la marche d'approche, d'arriver le premier pour choisir les débouchés les plus favorables à l'attaque principale, de les organiser défensivement, s'il y a lieu, avant l'arrivée du gros des troupes. Elles faciliteront le choix du terrain de combat, et l'occupation des points stratégiques importants, surtout au début de la guerre.

Leurs missions tactiques ne seraient pas moins importantes. Dans une guerre de mouvement, les flancs d'une troupe adverse seront constamment menacés par des engins blindés plus rapides et mieux armés, les communications seront fréquemment interrompus par des coups de main audacieux, dirigés contre les troupes au repos, les états-majors et les services de l'arrière.

BUT ET ORGANISATION DES FORCES MOTORISÉES DE L'AVENIR.

Le point de vue américain relatif à l'emploi futur des forces motorisées et aux types répondant aux missions dont elles seraient chargées, est exprimé par le major Ralph E. Jones, de l'armée fédérale des Etats-Unis, dans son intéressant article « Future Tank Organisation » (*Infantry Journal*, N° 1, Juillet 1928).

L'auteur prévoit pour les forces motorisées, les missions suivantes :

1. Reconnaissance stratégique et missions offensives suivantes :

a) Occupation de points stratégiques pendant la phase offensive du combat.

b) Attaque des éléments motorisés et autres forces avancées.

c) Incursions contre les arrières, attaques de flanc, missions à l'intérieur du dispositif ennemi.

d) Mouvements tournants, en coopération avec les forces principales.

e) Exploitation des ruptures du front ennemi.

f) Encerclement des forces en retraite.

g) Appui de l'infanterie pendant l'attaque.

2. Missions défensives :

a) Mesures de sécurité.

b) Observation à distance.

c) Emissions fumigènes.

3. Missions ordinaires de transport :

a) Service de liaison.

b) Transport rapide de personnes isolées (chefs, agents de liaison, missions spéciales, etc.).

c) Transport des troupes d'infanterie avant leur entrée au combat.

d) Transport de renforts par les chemins et sur le terrain.

e) Camionnage de vivres et de munitions.

f) Tous les camionnages spéciaux.

4. Missions spéciales :

a) Transport de blessés et de médicaments, avec le personnel sanitaire.

b) Cuisines motorisées.

c) Postes d'observation et de commandement motorisés.

d) Equipement complet des signaleurs.

L'action est engagée et suivie dans les limites du plan général d'opérations par trois groupes motorisés :

1^{er} groupe (attribué aux troupes engagées dans une action offensive) :

a) Chars de combat de préférence rapides (toutefois les moins rapides peuvent être aussi utilisés).

b) Artillerie motorisée chenillée, tirant directement du châssis.

c) Auto-mitrailleuses, relativement en petit nombre.

II^e groupe (relevant directement du Grand Quartier-Général et utilisé pour les actions combinées et urgentes) :

a) Auto-mitrailleuses, en grand nombre.

b) Camions-caissons blindés pour les troupes spécialisées d'infanterie, avec leur armement automatique et semi-automatique.

c) Artillerie motorisée chenillée, tirant directement du châssis.

III^e groupe : formation spéciale, extra-rapide, relevant directement du Grand Quartier-Général et utilisée pour les missions exclusivement offensives, spécialement pour combattre les forces motorisées de l'ennemi, effectuer des mouvements de flanc, pour attaquer les arrières, exploiter le succès :

a) Auto-mitrailleuses.

b) Chars de combat rapides, légers et moyens, capables de combattre « char contre char ».

c) Artillerie motorisée rapide, composée principalement d'obusiers et de mortiers, tirant directement du châssis.

ETAT ACTUEL DU PROBLÈME DE LA MOTORISATION.

Le général R.T. Collins, de l'armée britannique, compare les avantages et les inconvénients des troupes motorisées cuirassées qui ont évolué sous ses ordres. Voici son analyse :

Avantages des forces motorisées :

1. Faculté d'action indépendante dans la plupart des terrains européens, exception faite des forêts, montagnes et marais.
2. Mobilité qui atteint, au minimum, le double de celle de l'infanterie et qui est appelée à s'accroître encore.
3. Capacité de résistance à la fatigue, bien supérieure à celle du fantassin.
4. Effet moral considérable.
5. Limitation de la liberté de mouvement de l'infanterie adverse jusqu'à l'immobilité.

bilisation complète. 6. Sécurité contre les attaques aériennes, bien supérieure à celle de l'infanterie. 7. Sensibilité très réduite aux attaques chimiques.

Inconvénients et faiblesses :

1. Coût élevé, quoique inférieur aux dépenses occasionnées par l'armement et l'entretien des grands effectifs d'infanterie.
2. Nécessité de posséder des effectifs professionnels, dont la formation est longue.
3. Limitation de la mobilité, résultant de l'état *actuel* de cette arme, ainsi que du problème de protection non encore entièrement résolu de nos jours.
4. Dépendance du terrain.
5. Impossibilité de remplacer entièrement le cheval dans toutes les circonstances.
6. Difficulté de résoudre le problème du cuirassement le mieux adapté aux chars.
7. Infériorité d'un canon mobile vis-à-vis d'un canon fixe, surtout en présence des progrès de l'armement anti-char qui ne manqueront pas d'accroître les dangers courus par les forces mécanisées.
8. Quelque grande que soit la réduction des effectifs humains au service des forces motorisées, ces dernières ne pourraient pas se passer d'un certain nombre d'éléments à pied.

Cette analyse confirme en tous points la thèse que nous avons défendue au cours de notre étude.

Elle démontre que les avantages des formations motorisées sont supérieurs aux inconvénients, en grande partie passagers, étant donné l'époque de transition que nous vivons sous le rapport aussi bien de la technique que de la tactique.

Le développement et l'importance qu'ont pris les forces motorisées, depuis plusieurs années, ne cessera de croître.

Le danger de rester désarmé contre cette arme nouvelle, ne ressemblant que d'une façon assez lointaine à celle que nous avons connue pendant la guerre, augmentera aussi.

Pour se défendre contre les formations motorisées rapides, il n'y a qu'un moyen — c'est de leur opposer des formations analogues, supérieures autant que possible en vitesse et en armement.¹

¹ L'intéressante étude de M. de Stackelberg, quoique se plaçant à un point de vue général, attire l'attention sur les conditions spécifiques dans lesquelles

Les moyens de défense statique, tels que les défenses fixes, sont toujours longs à établir et la rapidité d'action des formations motorisées de l'avenir ne permettra pas de connaître suffisamment tôt la zone exacte de l'attaque. On n'aura donc pas le temps d'organiser les points de résistance, d'installer les mitrailleuses et les canons anti-chars, d'établir des champs de mines et des obstacles passifs.

La protection de l'artillerie d'appui direct peut aussi se révéler inefficace contre une troupe motorisée appuyée par des chars-canons, et l'infanterie sera obligée de posséder son artillerie motorisée d'accompagnement immédiat, chenillée et du type char-canon également, sans parler des canons anti-chars rapides.

Le renouveau de la manœuvre stratégique va compenser la réduction des effectifs, qui sera la conséquence de la motorisation et finira par amener le retour aux armées de métier, les gros effectifs de vive force humaine devenant inutiles et encombrants dans les conditions de la guerre des moteurs.

S. DE STACKELBERG, ing.

pourrait se dérouler une « guerre des moteurs » sur notre sol. Il faut rappeler, à ce propos, que l'absence d'engins blindés dans notre armée est imputable bien plus à l'exiguité de notre budget qu'à celle de notre territoire. L'argument avancé, il y a quelques années, contre l'acquisition d'engins motorisés, sous le prétexte que notre terrain ne se prêtait pas à leur mise en œuvre, est proprement spécieux et ne résiste plus à un examen consciencieux. Les expériences faites en haute montagne, notamment en France et en Italie, ont convaincu les plus solides adversaires de la motorisation. Il n'en demeure pas moins, bien entendu, que notre sol très tourmenté, comportant de nombreux défilés et de profondes coupures, offre en soi de sérieux obstacles passifs. L'effort doit tendre, chez nous, en première urgence, à doter d'engins motorisés (autos-mitrailleuses, etc.) les groupements mobiles constitués à base de cavalerie, de cyclistes, de mitrailleurs, et d'infanterie portée.

(Réd.)