

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 86 (1941)
Heft: 11

Artikel: La guerre du Caucase
Autor: A.B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342066>

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: 31.12.2025

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

La guerre du Caucase

Les problèmes stratégiques posés par la guerre du Caucase sont, à différents points de vue, des plus captivants à étudier. Ils touchent, en effet, tous les domaines, politique, économique, militaire, ce dernier évidemment chargé de les résoudre avec des moyens toujours plus perfectionnés et riches en enseignements de toutes sortes, en haute montagne, en plaine et sur mer.

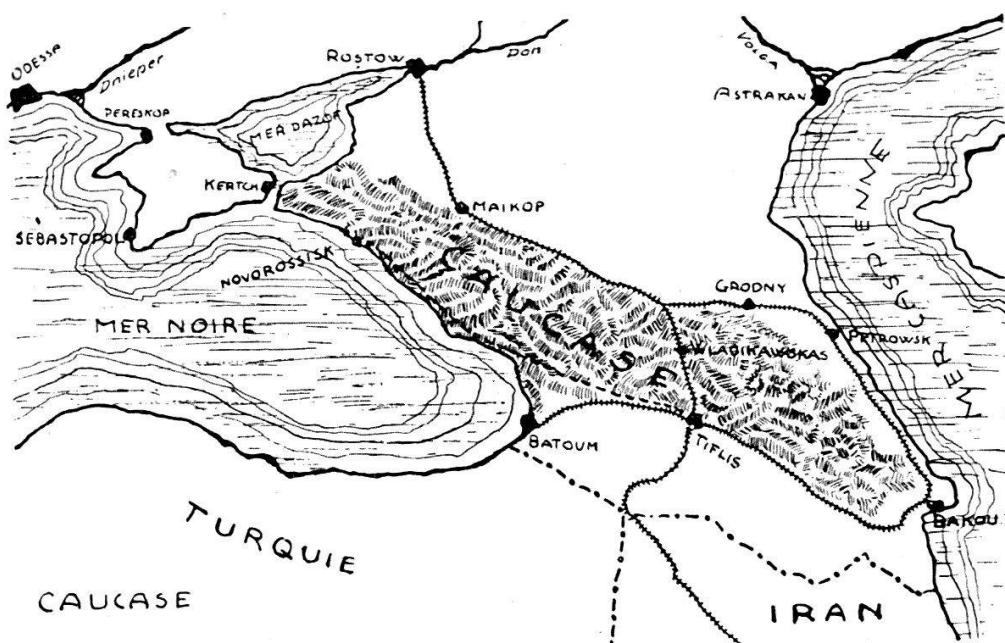
Lord Curzon ne se trompait pas lorsqu'il déclarait devant le Comité interallié, réuni à Londres, peu après l'armistice de 1918 :

« Dès le début des hostilités, le pétrole et ses dérivés se manifestèrent comme le facteur décisif de la guerre. Sans eux, comment aurait-on pu assurer la fabrication de certains explosifs, le mouvement des flottes, l'aviation, la marche des chars de combat ? Oui, l'avenir dira que les Alliés ont vogué vers la victoire sur un océan de pétrole. »

Ces exigences ont acquis, de nos jours, encore plus d'importance, parce que des engins nouveaux sont à disposition des armées et des fabriques. Sans huiles lourdes n'y a-t-il pas arrêt des machines ? Quant aux conditions du temps de paix, liées à ce qui sera demandé à l'armée pour sa préparation militaire, elles touchent les moteurs à explosion, l'industrie, la navigation, l'automobilisme, l'agriculture, l'aviation. Par le raffinage, les produits sont livrés au public sous forme d'essence, de lampant pour l'éclairage, de mazout et d'autres sous-produits nécessaires aux fabriques de parfums, à la chimie et à la médecine. Autant dire que la

guerre du Caucase a une portée décisive pour l'avenir de la Russie.

L'étude du terrain caucasien, aux richesses extraordinaires, peut seule nous montrer les difficultés d'une campagne où de hautes cimes et leurs glaciers inaccessibles voisinent avec des contrées fertiles et pourvues de ressources sans fin.



Les problèmes stratégiques posés par une guerre au Caucase semblent des plus simples à résoudre puisqu'il s'agit de conquérir ou de défendre une région nettement déterminée, mais leur réalisation se heurte à des difficultés considérables : guerre alpine, pauvreté des voies de communication, maîtrise de la mer, climat, ravitaillement.

Une offensive de l'Axe visera d'abord la possession de la Géorgie et, plus au sud, l'accès à l'Océan Indien à travers l'Iran. Sa réussite menace directement les Indes, tourne le Canal de Suez et facilite la pénétration en Syrie par l'Irak.

Une offensive soviétique-britannique tendrait à barrer les voies d'accès, par conséquent devrait pousser au delà des terrains montagneux du Caucase.

Dans les deux camps, l'objectif représenté par la possession des gisements pétrolifères et des voies de communication, impose des opérations de très grande envergure, où le terrain dicte ses lois, tandis que l'espace aérien soumis à celles de l'altitude, impose d'autres exigences.

Les particularités du Caucase se représentent sous une forme schématique par deux régions de haute montagne, entre lesquelles s'étend la Géorgie, bordées par deux mers.

La région du Caucase couvre environ 425 000 kilomètres carrés ; elle compte une vingtaine de millions d'habitants. La chaîne de montagne dénommée le *Grand Caucase* constitue le rampart séparant l'Asie de l'Europe. C'est une masse formidable de rochers et de hautes cimes d'une longueur de 1500 kilomètres, profonde de 45 à 200 kilomètres.

La zone centrale comprend les volcans éteints de l'Elbrus avec deux sommets de 5629 et 5593 mètres, de Kasbek (5043 m.), autour desquels les montagnes s'éparpillent, presque à pic vers le sud, en pentes douces vers le nord où elles creusent une quantité de petites vallées, transversales et longitudinales, fort variées dans leur structure générale.

Au centre de la chaîne et au nord du Kasbek, la plaine s'enfonce comme un coin dans la montagne et diminue d'autant la longueur du col de Kustewy qui, à plus de 2000 mètres d'altitude, conduit du bassin du Terek à *Tiflis*, capitale de la Géorgie.

A l'ouest de ce col, les passages autour de l'Elbrus sont rares et, à l'exception d'un seul, peu praticables. Ils tendent au sud vers Batoum. A l'est du Kasbek, la pauvreté des voies de communication est encore plus marquée, toute la vie économique s'étant concentrée vers le chemin de fer qui borde le Caucase au nord, longe la mer Caspienne pour revenir à Batoum, par Tiflis et la Géorgie. De Tiflis, le chemin de fer suit encore deux directions, l'une vers la Turquie, l'autre vers l'Iran. Notons encore qu'une route relie la Géorgie à la

mer d'Azow en longeant la mer Noire, et nous aurons épuisé l'énumération des moyens routiers à disposition des belligérants. La pauvreté de ces moyens et les obstacles montagneux en bordure de la Géorgie imposeront donc, d'abord à l'aviation, des tâches d'avant-garde nettement délimitées.

La limite des neiges, 2900 mètres au sud du Caucase et 3300 au nord, laisse entrevoir la formation de grands glaciers, comparables à l'Aletsch, longs de dix à quinze kilomètres. Tandis qu'au nord des montagnes, le climat est celui des steppes, celui de la Géorgie accuse des températures douces et des pluies en quantité moyenne à l'est de Tiflis. La région occidentale où le Rion coule vers la mer Noire rappelle le régime des pluies des tropiques. Le voyageur est transporté au milieu de contrées luxuriantes où les plantations d'arbres et les vignes s'étendent entourées de terres fertiles.

La *population* est peut-être l'une des plus typiquement diverse qu'on connaisse, s'étant formée sur le chemin des grandes migrations des peuples, au centre des lieux légendaires où Prométhée fut enchaîné. Géorgiens, Tatares, Arméniens, s'y mêlent à quantité d'autres races de moindre importance, où les Tscherkesses se distinguent par leurs costumes flamboyants et leurs coutumes guerrières.

Attachés à leurs terres, les Caucasiens parmi lesquels se rangent aussi les cosaques du Kouban, sont restés, a-t-on dit, peu disposés à modifier leurs traditions et le bolchévisme ne s'y serait maintenu que par le jeu des oppositions entre les différents clans. Mais là n'est pas la clef de la situation militaire.

Les Bolchéviques, pressés par l'offensive allemande, reculent sans avoir le choix d'une direction autre que celle de l'est. Leurs troupes doivent s'écouler d'une part, le long de la mer Noire pour atteindre la Géorgie, d'autre part, au nord du Caucase pour atteindre la mer Caspienne vers Astrakan, le cas échéant vers Bakou. De par sa configuration géographique, le Caucase forme un théâtre d'opérations particulier.

* * *

Il s'agit encore de déterminer les conditions des Britanniques, maîtres de l'Iran et de l'Irak, mais non de la Turquie, d'où l'obligation de se servir en premier lieu, des voies de communication de l'Iran.

La région du golfe Persique où débouche l'Euphrate, peut être touchée directement par mer en contournant l'Afrique du Sud, le Canal de Suez n'entrant plus en ligne de compte. De la Grande-Bretagne ou de New-York, la durée du voyage pour les convois est d'environ quarante jours. A travers l'Iran, un chemin de fer à voie unique relie le golfe Persique à la mer Caspienne. Ce sont plus de 1400 kilomètres en partie en terrain montagneux, bordés par une route ou, à défaut, par une piste où la circulation est malaisée. La difficulté s'accroît au moment où les convois arrivés à la mer Caspienne, doivent être chargés et dirigés par mer vers Astrakan. Le trajet, s'il n'est que de 1300 kilomètres, impose des installations spéciales et des mesures de DCA très étendues.

Pour atteindre le théâtre des opérations du Caucase, on comptera une *durée moyenne des ravitaillements* par le sud :

De New-York ou de la Grande-Bretagne, via	
Afrique du Sud au golfe Persique . . .	40 jours
Opérations de transbordement aux stations	
terminus du Transiranien	4 »
Trajet golfe Persique à la mer Caspienne . .	3 »
Trajet à travers la mer Caspienne	3 »

soit au moins 50 jours pour l'arrivée à destination.

Ces calculs dépendront du matériel disponible, de la capacité de rendement des voies ferrées et routières, des quais et des gares. Pour la mer Caspienne, ils pourront subir des modifications importantes, tenu compte des installations

portuaires, du matériel en état de transporter des masses de chars et de munitions, ainsi que les armes et équipements des troupes.

Quant aux autres voies de ravitaillement sur lesquelles les Bolchéviques comptent, elles passent par Arkhangelsk ou par Vladivostock et comportent :

de New-York par l'Islande à Arkhangelsk . . .	30	jours
de la Grande-Bretagne à Arkhangelsk . . .	15	"
de Seattle (Canada) à Vladivostock . . .	20	"
d'Arkhangelsk et de Vladivostock au Caucase		?

Par ailleurs, l'utilisation du port d'Arkhangelsk est problématique tant en raison des glaces que de la proximité de l'aviation allemande. Quant aux voies ferrées qui partent d'Arkhangelsk et de Vladivostock, elles n'ont plus le nœud ferroviaire de Moscou à leur disposition et on ne peut dire jusqu'où le chemin de fer pourra circuler.

Le *Transsibérien* passe ainsi au rang d'unique artère de ravitaillement de l'est à l'ouest. Pourra-t-il suffire pour atteindre l'Oural et le bassin de la Volga ? De Samara sur la Volga part un embranchement vers le sud qui, par le Turkestan, rejoint la mer Caspienne face à Bakou. Ce très long trajet du Transsibérien, en partie le long de la frontière de Mandchourie, est exposé aux destructions et à de fréquentes interruptions de trafic ; la stratégie en tiendra compte.

Par ces quelques données, nous avons voulu montrer les énormes difficultés des ravitaillements exposés encore aux effets de la guerre sous-marine. Pendant ce temps, les Bolchéviques ont la tâche de réorganiser leurs armées de l'Oural au Caucase et de prendre la liaison avec les contingents du général Wavell dont la présence est signalée à Tiflis dès le mois d'octobre.

Nous avons vu quels obstacles se dressent en Iran. Indépendamment de l'occupation des régions de Bakou et de Batoum, il faut tenir solidement le Caucase même car, finale-

ment, la guerre se décidera sur terre et Tiflis sera appelé à jouer un rôle important, placé comme il l'est au centre d'une région de manœuvre.

Nous insistons sur le mot *manœuvre*, vu qu'il ne saurait être question de tenir longtemps la Géorgie si les défenseurs ne se portaient pas au loin et ne barraient les voies d'accès à quelques centaines de kilomètres de distance. C'est la seule manière de défendre un terrain montagneux avec succès, faute de quoi l'assaillant pénètre avec les troupes en retraite dans la région même et continue à imposer sa volonté.

La montagne n'est une aide qu'à la condition de la couvrir à grande distance par la manœuvre aérienne et terrestre. L'aviation, de son côté, si elle est plus exposée aux coups de l'adversaire, réussit le plus souvent à s'emparer d'un objectif à caractère décisif et, par conséquent, à entamer la position ennemie. Les questions de manœuvre et de domination des airs passent, par conséquent, au premier plan de la stratégie à travers les zones montagneuses.

L'offensive allemande, perpendiculaire au front d'attaque, alimentée de l'ouest à l'est, se trouve, grâce aux succès foudroyants et extraordinaires qu'elle a obtenus, en meilleure posture que celle imposée à l'adversaire par les circonstances. Nous citerons le cas des renforts à engager au nord de la chaîne du Caucase, pour montrer les difficultés qui attendent les défenseurs des gisements pétrolifères, partant de l'idée que l'offensive soviétoco-britannique ne se limitera pas à la seule défense immédiate de la Géorgie.

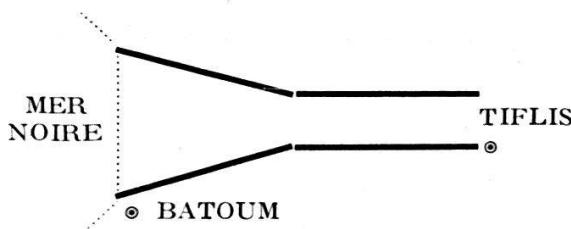
Du front Batoum-Tiflis-Bakou, à part les routes et voies ferrées déjà indiquées aux deux ailes, nous ne trouvons que deux passages en état de relier la Géorgie avec les plaines au nord du Caucase. Il s'agit des routes alpestres de : *Tiflis* à *Wladikawkas* par le col de *Krestowy* (2345 m.), *Batoum-Kutais-Wladikawkas*, à l'ouest, par le col de *Manisson* (2825 m.) et d'un certain nombre de cols muletiers autour des contreforts de l'Elbrus.

Les deux cols susnommés, praticables pour toutes les armes dès le printemps à l'automne, se franchissent en automobile en quelques heures. Ils traversent des contrées sauvages, de longs défilés et surplombent parfois des précipices vertigineux. Déjà avant la guerre mondiale, la *Société française des transports automobiles du Caucase* entretenait un service régulier à l'usage des touristes et des nombreuses stations de bains disséminées en Géorgie.

A l'est du col de Kustowy, les quelques chemins du Daghestan sont accessibles aux troupes de montagne seulement.

Le peu de praticabilité du Caucase est-il un avantage ou un inconvénient pour le défenseur ? Nous avons déjà émis notre opinion au sujet de la valeur des terrains montagneux. L'étendue même de la chaîne du Caucase dicte une offensive active sur laquelle devront se baser les opérations. Une percée quelque part et l'irruption en Géorgie entraînerait la chute de l'ensemble du dispositif de défense.

Notons encore le rôle de la flotte de la mer Noire. Les évacuations de troupes par mer, signalées il y a quelques semaines à Odessa et environs, ont eu évidemment pour but la couverture de la région Batoum-Tiflis. Elles ont montré aussi l'aide qu'un allié aurait rendu aux Bolchéviques si la flotte avait pu franchir les Dardanelles. Elles ont fait ressortir le rôle de la Turquie sur lequel nous avions attiré l'attention de nos lecteurs dans une étude précédente.



La région de Batoum se présente comme un Y tourné à l'ouest, profond d'environ 300 kilomètres de la mer à Tiflis et une partie évasée large de la moitié. A mi-chemin entre la mer et Tiflis, les montagnes se resserrent près du point de

partage des eaux et forment un long défilé où le chemin de fer passe plusieurs fois sous les tunnels creusés dans le roc. Le défilé même, dont le point culminant est à 756 mètres, s'appuie aux montagnes et constitue un obstacle naturel de grande valeur avant d'atteindre Tiflis. Toutefois, l'aviation peut le survoler et lancer son infanterie aérienne à l'attaque, autre problème où des expériences ont déjà été faites sur d'autres champs de bataille.

* * *

Les opérations seront-elles suspendues pendant l'hiver ? Les Allemands sont en mesure de décider de quelle façon les troupes seront utilisées, tandis que les Bolchéviques sont hors d'état de reprendre l'offensive. Nous ne voyons guère cette offensive se déclencher avec succès contre l'Axe où des éléments de tout premier ordre restent constamment disponibles.

Agissant par surprise, comme Napoléon le fit lorsqu'il abandonna à l'improviste le camp de Boulogne pour gagner le Danube à marches forcées, l'offensive allemande, puissamment acheminée à travers les régions les plus productives de la Russie, est maîtresse des opérations. Les Bolchéviques se réorganisent le long de l'Oural, mais ils courent le danger de voir le Caucase cerné avant d'avoir pu détacher un seul homme des nouveaux contingents sibériens. D'autre part, la situation des Britanniques à des milliers de kilomètres de leur base, aux côtés de troupes battues, n'a rien d'enviable. Leurs unités sont en l'air, pourrait-on dire, en face d'une armée électrisée par une série de victoires.

Un autre point d'interrogation est celui de l'*unité de commandement*. L'histoire de campagnes récentes nous montre avec quelles difficultés des alliés d'hier durent compter.

C'est en raison de la portée de la guerre du Caucase qu'on suivra avec la plus grande attention le développement de la campagne antibolchévique.

A. B.
