

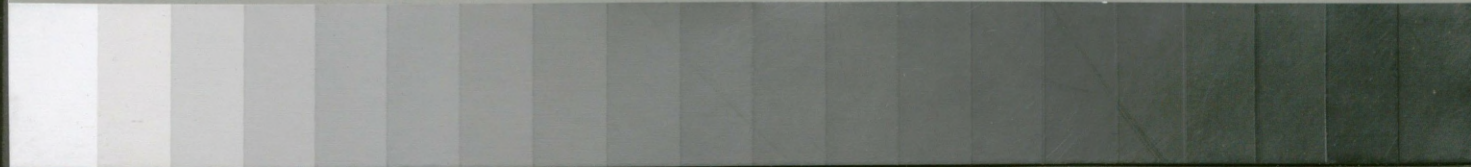
Grey Scale #13



Part Code
ST1316

DANES
-PICTA
.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



BIBLIOTEKA BEIRA
HISTORICISMO V. P.

A. MARCHAND

INSPECTEUR GÉNÉRAL
A LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

PLANS DE CONCENTRATION

de 1871 à 1914

AVEC 24 CROQUIS HORS TEXTE



BERGER-LEVRAULT, ÉDITEURS

NANCY - PARIS - STRASBOURG

1926



A. MARCHAND

INSPECTEUR GÉNÉRAL
A LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

PLANS
DE
CONCENTRATION
de 1871 à 1914

AVEC 24 CROQUIS HORS TEXTE



BERGER-LEVRAULT, ÉDITEURS

NANCY - PARIS - STRASBOURG

1926

~~BIBLIOTEKA EUROPA-
HISTORYCZNEGO W. P.~~

PLANS DE CONCENTRATION

de 1871 à 1914

DU MÊME AUTEUR

Les Chemins de fer de l'Est et la Guerre de 1914-1918. Avec
12 reproductions photographiques et 37 croquis hors texte. Grand
in-8 de viii + 612 pages. 40 francs.

(BERGER-LEVRAULT, Éditeurs)

BIBLIOTEKA BIURA
HISTORYCZNEGO W. P.

A. MARCHAND

INSPECTEUR GÉNÉRAL

A LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

PLANS
DE
CONCENTRATION
de 1871 à 1914

AVEC 24 CROQUIS HORS TEXTE



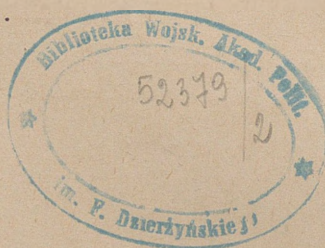
PARIS
BERGER-LEVRAULT, ÉDITEURS

136, Boulevard Saint-Germain (VI^e)

1926



1395



AVANT-PROPOS

L'histoire contemporaine de la France compte deux périodes qui ont marqué la vie du pays de leur empreinte profonde, ces deux périodes correspondent à deux guerres, la guerre de 1870-1871 et la Grande Guerre de 1914-1918.

Ces deux événements, d'ordre militaire par essence, n'ont pourtant pas conservé exclusivement leur caractère militaire, et le deuxième en particulier, englobant toutes les branches de l'activité humaine, faisant jouer tous les facteurs qui concourent à assurer la vie des nations, a exercé son influence dans tous les domaines, au même titre qu'une catastrophe mondiale atteint sans exception tous les peuples, tous les individus, leur pensée, leur mentalité, leur développement et les diverses manifestations de leur action.

L'influence de ces deux guerres ne s'est d'ailleurs pas limitée dans le temps à la durée proprement dite des hostilités, elle a débordé largement sur les années qui ont suivi, parce que, créant un ordre de choses nouveau, elle changeait les bases sur lesquelles vivaient les nations dans un équilibre que le temps avait progressivement consolidé; cette consolidation, pour si complète qu'elle parût être, présentait néanmoins des fissures qui, allant s'élargissant sous l'action de causes diverses telles que causes écono-

miques, étaient susceptibles de compromettre la solidité de l'édifice si laborieusement échafaudé.

Et c'est ainsi qu'une guerre, surtout dans les temps modernes, a ses racines profondes dans la guerre qui l'a précédée, la succession des deux guerres de 1914-1918 et de 1870-1871, quoique à plus de quarante ans de distance, confirme cette règle.

Mais si la guerre moderne s'étend dans son développement et dans ses conséquences sur tous les domaines, elle reste cependant localisée, tout au moins à ses débuts, dans l'action militaire dont la prépondérance, les succès ou les revers influent d'une façon importante, sinon exclusive, sur l'issue définitive.

Certes les événements qui se sont déroulés de 1914 à 1918 ont paru parfois devoir donner tort à ceux qui pronostiquaient depuis longtemps que la première bataille déciderait seule du sort des opérations; nous avons vu souvent hésiter le destin et, même après la bataille de la Marne, nous avons connu des heures angoissantes; il n'en reste pas moins que notre victoire incontestée de septembre 1914 fut d'un poids considérable sur la suite des événements, la puissance militaire de l'Allemagne y fut vaincue, et si cette victoire n'eut pas immédiatement les résultats décisifs qu'on aurait dû en attendre, il faut en chercher la raison dans une série de faits antérieurs à la guerre où avaient prévalu des conceptions regrettables, étrangères au domaine militaire proprement dit tout en y exerçant des répercussions des plus fâcheuses.

Il faut donc attacher une importance toute particulière à ce premier acte de la guerre qu'est la première bataille, à ce premier acte où entrent en jeu les forces les meilleures de la nation, instruites et groupées pour des fins nettement déterminées: ce premier acte est un acte tout d'exécution

dans lequel ni le temps ni l'espace ne permettent des conceptions à grande envergure, mais seulement des décisions qui, pour revêtir souvent un caractère de gravité tel que le sort de la bataille peut en dépendre, n'en restent pas moins obligées de se manifester dans les limites du cadre réalisé au moment de l'ouverture des hostilités, ce cadre c'est le plan de concentration qui le détermine.

Le plan de concentration n'est pas à vrai dire le plan de bataille, il ne saurait pourtant s'en écarter beaucoup dans la guerre moderne : quand, au temps des guerres de Napoléon, les armées ennemies se groupaient sur des bases éloignées l'une de l'autre, quand elles devaient, avant de se rencontrer, procéder à de longues marches préalables, elles adoptaient dès l'abord un dispositif à la fois de mouvement et d'attente que l'espace, le temps et l'exiguité des effectifs mis en œuvre permettaient de modifier pour l'adapter de façon complète aux circonstances dernières.

Aujourd'hui l'espace manque parce que les forces adverses se rassemblent aussi près que possible de la frontière de leur territoire, le temps fait défaut car chacun recherche l'initiative des opérations, enfin les effectifs sont tellement énormes que tout déplacement d'une unité quelque peu importante demande des délais et des moyens appréciables.

De cet état de choses il résulte donc que le plan de concentration est presque le plan de bataille, ils doivent dans tous les cas dériver tous deux des mêmes idées directrices et des mêmes conceptions stratégiques; dans l'un et dans l'autre les positions respectives des grandes unités et des armées restent sensiblement les mêmes parce que les déplacements de ces éléments après leur débarquement, si on excepte les troupes réservées, ne peuvent être que d'amplitude restreinte; et si on ajoute que les opérations actives



peuvent commencer avant la fin complète de tous les transports, on doit bien considérer le plan de concentration comme le plan de bataille arrêté dans ses principes essentiels; les marches ou les mouvements qui pourront suivre seront déjà du domaine des opérations, et c'est si vrai que le plan de concentration, pour ne pas être trop rigide et pour répondre à plusieurs hypothèses, comprendra toujours des variantes dont l'étude ou la préparation auront été plus ou moins poussées suivant le degré de probabilité de leur exécution; c'est par l'adoption au dernier moment du plan ferme ou d'une de ses variantes que sera déterminé en dernière analyse le plan de bataille.

Le plan de concentration, qui revêt ainsi dans la guerre moderne une importance de premier ordre parce qu'il est la préface de ce premier acte que représente la première bataille, est l'aboutissement final de la préparation étudiée et réalisée en temps de paix.

Un pareil monument sur lequel s'engageraient les destinées du pays doit obligatoirement tenir compte de facteurs nombreux; la situation politique ou l'opinion publique interviennent pour déterminer la forme de guerre à adopter, offensive ou défensive, ainsi que pour fixer la zone générale de concentration par rapport à la frontière, suivant que l'on accepte ou non de laisser l'ennemi pénétrer sans combat sur le territoire national; il faut tenir compte du tempérament et de la mentalité de la nation qui permettront de prendre l'initiative des opérations ou qui imposeront au début une période de défensive stratégique.

Les lois de recrutement, où se manifestent les tendances politiques des partis dirigeants du pays, jouent leur rôle puisqu'elles sont la base de l'organisation des armées; il en est de même des progrès de l'armement comme de tout

ce qui modifie la quantité ou la nature des moyens à mettre en œuvre.

La situation économique ou financière, la situation diplomatique, faisant entrer en ligne de compte les moyens de soutenir la lutte en permettant de faire face aux dépenses en nature ou en argent et en s'appuyant sur des alliances extérieures, sont à considérer.

L'évolution des idées militaires, tant dans le domaine de la tactique que dans celui de la stratégie, est à retenir car elle fixe les bases sur lesquelles se règle l'emploi des armées ou des diverses armes; la personnalité même du général commandant en chef responsable de la conduite des opérations est encore d'un certain poids.

Enfin, comme il faut tenir compte de l'ennemi, il est nécessaire de faire état des renseignements que l'on aura pu recueillir soit sur ses tendances, soit sur ses intentions, soit sur son plan d'opérations proprement dit.

La préparation d'un plan s'échelonne donc en fait sur toutes les années qui se sont écoulées depuis la guerre précédente, c'est-à-dire depuis le moment où un nouvel ordre de choses s'est établi, et la mise en vigueur d'un plan à un moment quelconque n'est que la réalisation à ce moment de toutes les études antérieures ou la mise en pratique des idées qui ont cours à ce même moment, ces idées n'étant que la résultante des idées précédemment exprimées et discutées, ainsi que des diverses conceptions militaires, économiques, sociales, psychologiques ou politiques, appuyées par les organisations de tout ordre déjà mises au point.

On conçoit dès lors l'intérêt primordial que présente la connaissance des plans qui se sont succédé de 1871 à 1914; ces plans forment les maillons d'une chaîne ininterrompue qui relie ces deux époques l'une à l'autre, ils marquent des

jalons qui sont autant de repères sur cette route qui de la guerre de 1870-1871 conduit à la guerre de 1914-1918, ils précisent les phases de l'évolution de la nation qui de notre défaite de 1870 a préparé la victoire de 1918.

La dernière guerre a été longue et s'est déroulée dans des conditions qui ont dérouté toutes les prévisions, elle n'en a pas moins été la résultante des opérations d'août et septembre 1914, opérations qui se sont poursuivies sur les bases du plan XVII, ce plan lui-même n'est qu'une phase de notre évolution et comme tel il procède de tous ceux qui l'ont précédé; on ne peut donc le comprendre dans son esprit comme dans ses détails qu'en étudiant pas à pas les plans qui furent successivement mis en vigueur avant lui, l'étude des plans de concentration de 1871 à 1914 forme ainsi un complément nécessaire à l'étude et à la compréhension de la grande guerre.

Il faut ajouter d'ailleurs qu'en soi-même l'examen de chaque plan vaut d'être retenu pour l'étude de sa personnalité propre et parce qu'il nous montre, en même temps que l'application concrète des idées du moment, les conditions dans lesquelles nous aurions eu à ouvrir des hostilités aux diverses époques de notre histoire contemporaine si la guerre nous avait été imposée comme elle le fut en 1914.

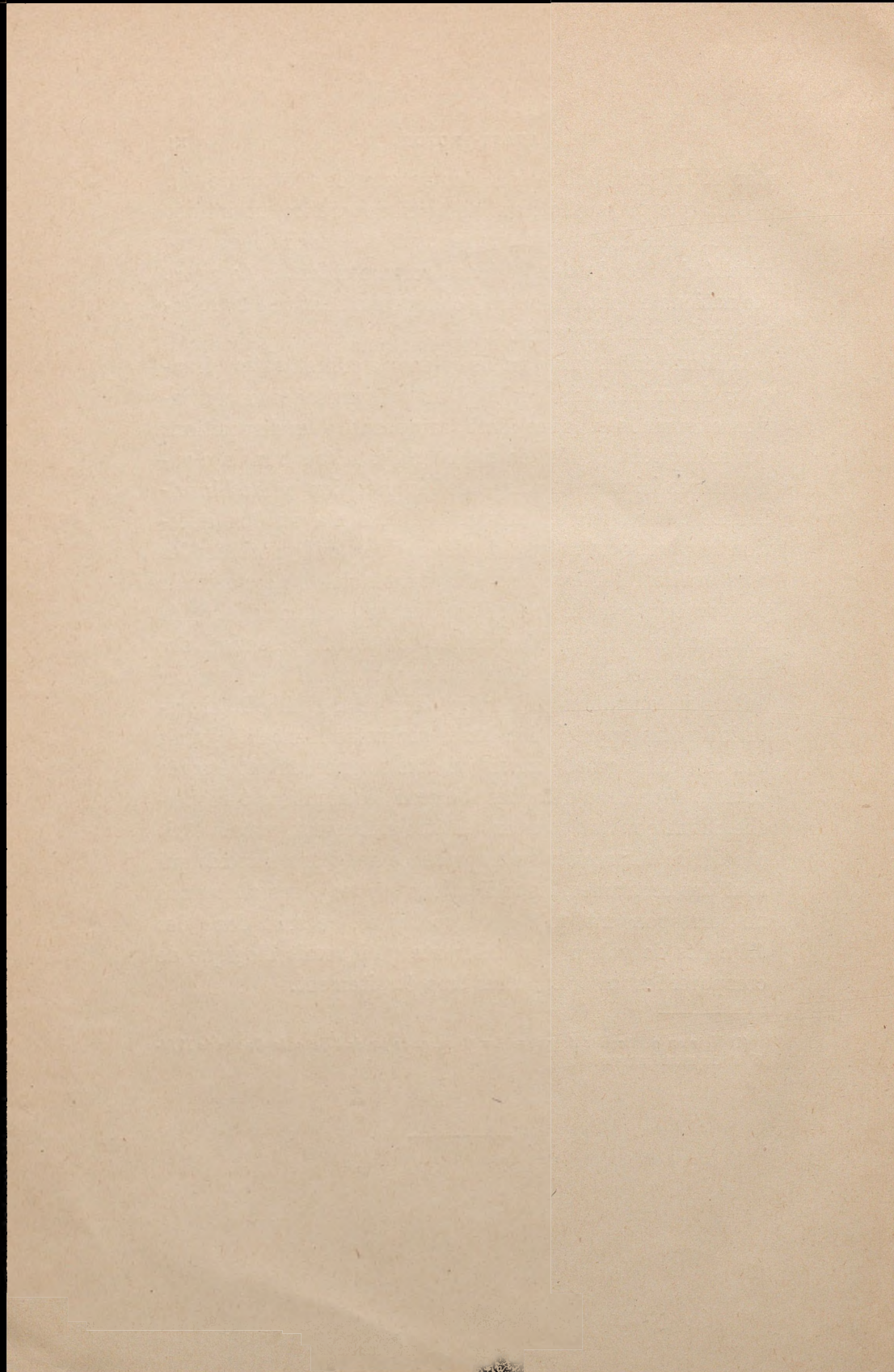
Dans cet ouvrage il ne saurait être question de montrer l'évolution de tous les facteurs qui influent sur la préparation des plans de concentration, il eût fallu, quoique sous une forme spéciale, écrire la vie entière de la nation française; il ne pouvait s'agir que de déterminer les maillons de la chaîne dont nous avons parlé en en spécifiant les caractéristiques d'ordre militaire, en les situant dans le cadre de nos relations extérieures et en les discutant succinctement au point de vue de leurs dispositions d'ordre stratégique; il a paru en outre inutile de rééditer l'étude du

plan XVII déjà publiée par des auteurs de tout ordre (1).

Bien que présentant, au moins en apparence, un intérêt surtout militaire, cet ouvrage peut être facilement rapproché de l'étude des périodes correspondantes de notre vie nationale dont il montre à chaque moment une manifestation des plus importantes.

Il donne enfin, en regard des plans de concentration français, des indications sur les plans présumés de concentration allemands et laisse ainsi transparaître les dispositions qui se seraient élevées en présence des nôtres : mais n'oublions pas ici que, en raison de l'imprécision ou de l'insuffisance des renseignements recueillis, il n'a pu être question le plus souvent que de déterminer les hypothèses les plus vraisemblables et que le vraisemblable ne s'accorde pas toujours avec le vrai : nos vues sur les plans allemands n'étaient par suite que le résultat de nos interprétations sur des tendances plus ou moins clairement exprimées, sur des faits plus ou moins probants; dans ce travail d'interprétation notre appréciation basée sur notre mentalité jouait son rôle alors qu'elle aurait dû être soigneusement écartée comme capable d'entacher d'erreur les résultats à rechercher; il ne pouvait pourtant en être autrement, mais il était nécessaire de préciser qu'en présence des plans français qui sont des certitudes, les indications sur les plans allemands ne correspondent qu'à des hypothèses, ce sont donc des éléments de valeur très différente qu'il serait illogique de comparer les uns aux autres trop étroitement.

(1) Voir en particulier l'ouvrage *Les Chemins de fer de l'Est et la Guerre de 1914-1918*, du même auteur.



PLANS DE CONCENTRATION

de 1871 à 1914

CHAPITRE I

APRÈS LA GUERRE DE 1870-1871

NOTRE RÉORGANISATION MILITAIRE APRÈS LA GUERRE DE 1870-1871

La guerre de 1870-1871 vient de se terminer par notre défaite mais notre puissance militaire ne saurait être anéantie; dans la préparation comme dans l'exécution des opérations de guerre nous avons commis des fautes, nous les avons payées cher, mais il faut les réparer, une nation comme la France en présence d'une nation comme l'Allemagne qui en maintes occasions s'est proclamée son ennemie héréditaire, doit maintenir son armée au plus haut degré de préparation en même temps qu'elle doit en envisager et en organiser l'emploi éventuel dans les meilleures conditions possibles.

Loin de nous l'idée de revanche qui ne saurait germer dans nos cœurs meurtris et n'est que l'apanage de ceux que ronge la rancœur des blessures qu'un adversaire loyal vous a infligées mais qu'on aurait pu éviter, il ne s'agit pour tous que de ne pas retomber dans les erreurs qui ont conduit au désastre, il ne s'agit que de ne pas courir le risque d'une nouvelle catastrophe : la force appelle la force et

devant l'Allemagne formidablement armée nous ne pouvons rester une proie toujours tentante et trop facile à saisir.

Et l'Allemagne elle-même ne nous incite-elle pas à poursuivre le plus rapidement possible notre relèvement ? Le tracé seul qu'elle impose à la frontière nouvelle, étudié dans ses moindres détails avec le seul souci de maintenir sa domination militaire, dénote chez elle, en dehors de toute considération étrangère à cet ordre d'idées, la volonté bien arrêtée de se donner éventuellement toutes les possibilités d'offensive et de réduire en même temps au minimum les moyens de défense que la configuration du sol ou les obstacles naturels pourraient nous procurer : il y a là, inscrite sur le sol même, la menace d'un danger que nos vainqueurs veulent redoutable et dont ils entendent bien profiter à leur gré seul puisqu'ils ont pris tant de soin pour se réserver tous les avantages possibles.

De Moltke enfin n'a-t-il pas dit que la conquête de l'Alsace-Lorraine obligera l'Europe à rester armée jusqu'aux dents pendant cinquante ans ?

Cette situation n'échappe pas aux dirigeants de cette époque, aussi dans tous les domaines tout le monde se met à l'œuvre pour poursuivre dans le plus bref délai l'œuvre de relèvement national ; en ce qui concerne le domaine militaire en particulier, l'accord se réalisera toujours malgré les passions des partis pour redonner à la France une armée forte et apte au combat ainsi que l'exigent ses destinées.

L'œuvre est immense car il s'agit d'étudier et de déterminer les bases d'une organisation toute nouvelle, il faut ensuite le temps de mettre en œuvre les principes adoptés, il faut parfois créer de toutes pièces, il ne faut donc pas s'étonner si ce n'est pas au lendemain même de la guerre que l'on pourra établir un plan de concentration de nos forces ; il aura fallu au préalable organiser ces forces et créer les moyens de les transporter ; mais on n'a qu'une idée, se trouver le plus tôt possible prêt à toute éventua-

lité, et sous le coup de la défaite on ne cherchera que les moyens de se défendre.

On s'occupe d'abord dès 1872 de la réorganisation de l'armée sur la base du service obligatoire puisqu'on attribuait, à tort d'ailleurs, notre défaite en grande partie à l'insuffisance numérique de notre armée de métier, tandis qu'elle était due à bien d'autres causes.

Il est certain qu'on manquait pour bien juger des événements du recul nécessaire, on était cependant hanté tout d'abord par l'influence du nombre et le principe du service obligatoire ne rencontre aucune opposition, on ne discute que sur les modalités d'application, sur la durée du service qui doit être de cinq ans ou de trois ans.

Finalement on adopte la durée de cinq ans avec une obligation totale de vingt ans; il est admis néanmoins certaines dispositions et de nombreuses exemptions afin de réduire les charges budgétaires; enfin on crée le volontariat qui ne demande qu'un an de présence sous les drapeaux : les lois du 27 juillet 1872, du 24 juillet 1873 sur l'organisation de l'armée, du 13 mars 1875 sur les cadres et les effectifs forment le statut de l'armée nouvelle.

Notre armement est amélioré par l'adoption en 1874 du fusil Gras qui utilise une cartouche métallique permettant de se passer d'obturateur; en ce qui concerne l'artillerie les études sont poursuivies mais jusqu'en 1875 nous ne possédons que le canon de 5 rayé de Reffye en bronze.

En même temps qu'est déterminée la constitution de nos forces on se préoccupe de l'emploi de ces forces, il en résulte en 1873 la division du territoire en dix-huit régions de corps d'armée et par suite la création de formations permanentes dont on doit assurer la mobilisation complète avec le maximum de rapidité; le système qui consistait à former, au moment même d'une déclaration de guerre, les grandes unités de bataille avec des éléments dispersés sur tout le territoire est abandonné, les corps d'armée

permanents créés sont dotés en tout temps de leurs états-majors et de leurs services, c'est le calque fidèle du système déjà adopté par l'Allemagne.

La mobilisation est rendue indépendante de la concentration et la précède au lieu que ces deux opérations soient simultanées au grand préjudice de l'ordre et de la rapidité; les troupes de couverture sont presque au complet dès le temps de paix et sont dans tous les cas susceptibles d'entrer immédiatement en action sans aucun renfort : telles sont les bases qui ont vu le jour après la guerre de 1870-1871 et qui ont subsisté jusqu'en 1914.

Les études relatives à la concentration de nos armées sont l'objet d'une étude approfondie qui va tenir compte en première ligne des bases posées par une commission de défense instituée le 29 juin 1872, présidée par le général Séré de Rivières.

Ces bases sont définitivement arrêtées en 1874, il est intéressant de s'y arrêter car les principes posés et les organisations de défenses réalisées influenceront pendant de longues années sur l'assiette même de nos dispositifs de concentration successifs ainsi que sur nos conceptions stratégiques.

LES TRAVAUX DE LA COMMISSION SÉRÉ DE RIVIÈRES

Les principes tirés de l'oubli par le général Séré de Rivières avaient été posés par la Commission qui siégea de 1818 à 1821 afin de régler l'organisation défensive de la France après les désastres de 1815, on peut les résumer ainsi :

1^o Étudier le danger qui menace chaque frontière et choisir en conséquence les régions de rassemblement de nos armées de façon à parer aux menaces les plus pressantes et à se ménager sa liberté d'action tant pour l'offensive que pour la défensive;

2° Dans chaque région de rassemblement protéger la position centrale par un groupe de places fortes permettant les opérations de concentration et couvrant les premiers mouvements des troupes;

3° Donner au groupe de places fortes une étendue telle qu'on puisse toujours se concentrer au centre ou sur l'une des ailes avant que l'ennemi ait pu porter sur le centre ou sur cette aile son effort maximum;

4° Organiser à l'intérieur du territoire une deuxième ligne fortifiée destinée à couvrir le rassemblement des troupes de seconde ligne ou à recueillir les troupes de première ligne obligées de se replier sous la pression de l'ennemi;

5° Fortifier la capitale ou l'objectif principal.

A certains points de vue la situation était plus grave après 1871 qu'après 1815 parce que au morcellement politique de la Confédération germanique avait succédé un puissant Empire et parce que notre frontière du Rhin et des Vosges avait été remplacée par une frontière toute conventionnelle; il fallait en outre tenir compte des immenses effectifs que le service obligatoire allait fournir et de l'emploi des chemins de fer dont l'importance capitale avait été mise en relief par les derniers événements; on savait enfin que l'Allemagne, dont les armées occupaient encore notre sol, réduisant ainsi considérablement notre liberté d'action, réalisait hâtivement des mesures pour perfectionner le réseau ferré dans les provinces conquises afin de pouvoir dans l'avenir jeter le plus rapidement possible ses armées sur notre sol, on devait donc craindre tout d'abord que le premier acte d'une guerre dans l'avenir ne fût l'irruption soudaine de masses ennemies destinées à troubler nos opérations de mobilisation et de concentration.

La première condition à demander au nouveau système défensif de la France était en conséquence d'arrêter l'ennemi avec des forces très inférieures jusqu'au jour où nos armées organisées et réunies seraient prêtes à entrer en

action : il s'agissait là d'un rôle de couverture; il fallait dès lors s'appuyer à des obstacles naturels renforcés par la fortification interdisant à l'ennemi ses débouchés et permettant par la suite à nos forces de se porter en avant.

Malheureusement, il ne pouvait être question d'interdire à l'ennemi la totalité des débouchés dont la richesse de son réseau ferré et la pauvreté de notre frontière en obstacles défensifs lui permettaient de disposer, il eût fallu une ligne fortifiée presque continue de la mer du Nord à la Suisse; on ne pouvait que tenter de limiter le nombre et l'étendue des régions par lesquelles l'ennemi pourrait nous aborder, ses premiers mouvements donnant ainsi des indications précieuses sur ses projets ultérieurs.

Pour atteindre ce but, le général Séré de Rivières proposa la constitution d'une série de barrages à peu près infranchissables laissant entre eux un certain nombre d'espaces libres seuls possibles à la marche des colonnes de l'adversaire, ces barrages en raison de leur étendue ne pouvaient être constitués par une place de guerre mais seulement par des régions fortifiées; le général Séré de Rivières définissait la région fortifiée en ces termes :

« Qu'au lieu d'une place unique dont l'action est limitée à la zone d'action de son canon, on suppose, dans une contrée favorablement située au point de vue stratégique, des ouvrages assez rapprochés pour que les feux d'artillerie se croisent ou du moins battent les points de passage obligé, qu'on suppose en même temps que ces ouvrages sont assez forts et assez bien approvisionnés pour exiger un siège, assez petits cependant pour être défendus par peu de monde, on aura constitué, sans affaiblissement sensible pour nos forces, un vaste obstacle que l'ennemi ne pourra forcer de front, qu'il sera réduit à tourner par de longs mouvements de flanc, mouvements qui ne pourront s'effectuer qu'en se dirigeant sur des points connus, parfaitement déterminés et limités à l'avance. »

Cette région barrage devant permettre de prendre l'of-

fensive sur le front ou par les ailes serait traversée par des passages tenus par notre canon pour en interdire l'accès à l'ennemi, en même temps que ses ailes seraient fortement constituées en profondeur par des places importantes pour constituer des points d'appui sérieux. Si enfin elle pouvait comprendre un obstacle continu de surveillance facile tel qu'un cours d'eau, elle était capable d'interdire le passage à des partis de cavalerie se glissant dans les intervalles des forts pour venir inquiéter nos troupes encore en voie de concentration; il faut noter cependant que la présence d'un pareil obstacle continu pouvait être de nature à gêner notre offensive sur le front, mais on envisageait plutôt avec raison que nos armées auraient plutôt à opérer vers les ailes, c'est-à-dire sur le flanc de l'ennemi utilisant les régions libres.

L'organisation générale ainsi précisée, la Commission de défense avait déterminé l'étendue à donner à ces fronts défensifs qu'elle estimait ne pas devoir être inférieure à deux journées de marche, pour permettre au défenseur la manœuvre en lignes intérieures qui demande qu'on puisse attaquer et battre une fraction de l'ennemi avant que l'autre soit en mesure de lui porter secours; cette étendue était nécessaire si l'ennemi voulait attaquer de front, pour l'obliger à s'étirer et par suite pour diminuer la violence de son action et pour favoriser une contre-offensive.

Quant à la distance entre les régions fortifiées et la frontière elle ne pouvait être trop faible, il fallait se mettre à l'abri d'une irruption soudaine dès la déclaration de guerre et avant toute organisation, elle ne pouvait pas non plus être trop grande pour ne pas laisser délibérément à l'ennemi la possession d'une trop grande partie du territoire, ce qui n'eût pas manqué d'avoir, surtout au point de vue moral, une influence désastreuse : dans tous les cas il fallait sur ce point tenir compte surtout des circonstances locales et de la configuration du sol.

Le dernier point traité par la Commission de défense

avait trait à l'organisation de points d'arrêt interdisant à l'ennemi l'usage de certaines voies ferrées de pénétration importantes tout en nous en réservant l'emploi.

L'organisation d'une seconde ligne de défense et la fortification de la capitale avaient également été étudiées et mises au point.

Toutes ces conclusions, bien que théoriques, présentaient un ensemble d'une logique indiscutable, elles étaient susceptibles d'une application pratique propre à réduire dans une proportion notable et même satisfaisante les inconvénients résultant de la situation presque désastreuse au point de vue stratégique dans laquelle nous avait mis notre défaite récente.

La région du Nord (Voir la carte de la frontière du Nord et du Nord-Est) comprend à l'ouest une région maritime marquée par Calais, Bergues et Dunkerque et permettant en outre d'assurer en toute occasion la liberté de nos communications par mer, et une position centrale de rassemblement entre la Scarpe et la Sambre couverte par une région fortifiée appuyée à droite à la place de Maubeuge : entre ces deux régions fortifiées une grande place, Lille, fortifiée surtout pour mettre à l'abri les richesses industrielles de la ville.

A l'est l'organisation comprend un certain nombre de forts d'arrêt ou de petites places sur les voies pénétrantes, Hirson, les Ayvelles, Montmédy, Longwy, dans une région que la présence d'obstacles naturels multipliés, région montagneuse des Ardennes et de l'Eifel, cours d'eau parallèles à la frontière, a permis de considérer comme peu favorable à la marche de grandes armées d'invasion.

Vers l'est le réseau défensif de la Meuse moyenne s'appuie aux places de Verdun et de Toul et utilise le cordon des Côtes de Meuse, il se prolonge en crochet vers l'avant et à droite par la forêt de Haye.

Au sud, le rideau défensif de la Haute-Moselle s'appuie aux places d'Épinal et de Belfort, celle-ci particulièrement



développée devant servir à maîtriser la trouée de Belfort; le fort de Manonviller en avant de Lunéville tient sous son feu la ligne de chemin de fer de Strasbourg à Nancy.

En seconde ligne on se contente, au nord, de la ligne marécageuse de la Somme sur laquelle on constituera à Péronne une tête de pont, une attaque importante sur cette direction paraît peu probable; en arrière de la trouée de Chimay on prévoit une position de rassemblement entre l'Oise et la Marne mais on n'organise que les points d'appui, à La Fère et Reims, en ajournant au moment du besoin la construction de quelques ouvrages de campagne destinés à renforcer l'obstacle naturel déjà imposant de la falaise de Champagne, solution admissible pour une position de seconde ligne ne pouvant être abordée dès le début des hostilités.

Au sud et jusqu'à la Seine il a paru que l'obstacle de la falaise tertiaire qui entoure le bassin de Paris était suffisant sur une direction qui n'était pas particulièrement dangereuse.

Une position de rassemblement couverte par les places de Langres et de Dijon est envisagée pour opérer soit contre une armée allemande ayant débouché vers Neufchâteau, soit contre des armées allemandes ou italiennes voulant remonter de la région de Belfort ou de Vesoul vers Paris.

La ceinture des forts entourant Paris est élargie, on constitue là un véritable camp retranché.

Les auteurs d'un pareil ensemble parfaitement conçu se sont défendus d'avoir ainsi apporté une entrave à l'esprit d'offensive; ils avaient raison, l'annihilation de l'esprit d'offensive n'est pas due aux organisations fortifiées qui n'ont souvent pas d'autre valeur que celle que présenteraient des obstacles naturels importants, elle n'est due qu'aux mentalités, c'est de ces mentalités qu'il faut faire l'éducation, l'offensive est déjà un but, les régions fortifiées ne sont jamais que des moyens.

LA SITUATION EXTÉRIEURE

Notre réorganisation militaire n'était motivée que par le soin de continuer à faire figure de grande nation et de nous prémunir contre une attaque nouvelle de l'Allemagne qui, malgré sa victoire, restait notre ennemie irréductible : à défaut des enseignements du passé, les déclarations maintes fois répétées de ses dirigeants ne pouvaient nous laisser aucun doute à cet égard, les événements qui suivirent immédiatement la guerre de 1870-1871 devaient nous confirmer dans cette manière de voir.

Dès les premières discussions de la loi militaire en 1872 l'Allemagne est inquiète de nous voir travailler si vite à notre relèvement, elle sent que notre défaite n'a pas été l'écrasement qu'elle eût désiré, elle est surprise par notre vitalité qu'elle avait crue moins puissante, se trompant ainsi selon sa coutume dans ses déductions psychologiques ; aussi prend-elle ombrage de nos études et de nos travaux, et prétextant que nous ne cherchons que la revanche, elle envisage ouvertement une reprise prochaine des hostilités.

Désireuse pourtant de ne pas s'aliéner les puissances européennes qui commencent à regretter leur non-intervention dans la guerre récente, elle recherche des alliances et se rapproche d'abord de l'Autriche : en septembre 1872 l'empereur d'Autriche vient à Berlin confirmer l'accord préparé par les chancelleries, mais cette entrevue, transformée en entrevue à trois par la venue de l'empereur de Russie, ne donne pas les résultats que l'Allemagne attendait : la Russie estimait que la France était indispensable à l'équilibre européen, elle fit savoir que l'Allemagne n'avait le droit de faire aucune observation au sujet de la reconstitution de notre armée.

Le calme renaît momentanément mais Bismarck, agitant à toute occasion le spectre de la revanche, se fait attribuer par le Reichstag des crédits de plus en plus importants pour le renforcement de l'armée comme pour la construc-

tion de voies ferrées destinées à faciliter et à activer la concentration à proximité de la nouvelle frontière.

Une nouvelle attaque diplomatique se produit en octobre 1873, Bismarck demande des explications sur les mauvaises dispositions que manifestent à l'égard de l'Allemagne les partis dirigeants français et sur la persistance de l'idée de revanche; il ne cache pas qu'il estime que la France sera prête dans un délai de deux ans et qu'il n'a pas l'intention d'attendre ces deux ans pour lui faire la guerre si sa politique lui paraît dangereuse.

Il faut bien dire qu'en France on était très inquiet des manœuvres de l'Allemagne pour se rapprocher de l'Autriche et de l'Italie et que tous les partis, pressentant le danger, faisaient cesser leurs dissensions quand il s'agissait de voter des mesures propres à renforcer la défense nationale; c'était là une surprise pour Bismarck qui n'avait pas envisagé cette union.

L'Europe était d'ailleurs hostile à la politique trouble de l'Allemagne qui constituait une menace constante et lorsque, en janvier 1874, Bismarck déclare que si la France ne cesse pas ses armements, l'Allemagne sera conduite à occuper Nancy comme gage de paix, la Russie fait connaître que, en cas d'agression non motivée, l'Allemagne ne pourra compter sur l'appui d'aucune puissance.

Cependant on armait partout à outrance et partout on passait des anciennes armées de métier au service obligatoire et personnel, la Russie, l'Italie et même des puissances secondaires entraient dans cette voie : en Allemagne la loi sur le septennat est votée le 20 avril 1874, portant à plus de 400.000 hommes l'effectif de paix; en France on a créé un quatrième bataillon par régiment d'infanterie tout en réduisant de six à quatre le nombre des compagnies par bataillon, mais l'Allemagne ne manque pas d'élever à ce sujet des protestations; le tsar Alexandre a bien pris l'initiative d'une conférence destinée à régler les lois et coutumes de la guerre, mais cette conférence ne donne aucun résultat.

Enfin le vote en France des lois constitutionnelles et de la loi des cadres ranime le feu au début de 1875, d'autant plus que l'Allemagne, souffrant de difficultés intérieures sérieuses, ne voit de diversion que dans une guerre.

Le 8 avril 1875 commencent les manœuvres pour amener la guerre, la France est accusée de vouloir sa revanche d'accord avec l'Autriche et l'Italie que l'Allemagne n'a pu encore attirer à elle, et Bismarck demande à la France des explications sur ses armements; on sait et on dit partout que les hostilités seront entamées au plus tard en septembre.

L'Allemagne envoie en Russie une mission pour réaliser un accord d'après lequel la Russie aurait liberté d'action en Orient pourvu que l'Allemagne ait ses coudées franches en Europe; de notre côté on intervient auprès des diverses chancelleries et on affirme qu'en cas d'attaque nous nous retirerons derrière la Loire pour y concentrer notre armée et pour attendre de voir si l'Europe laissera, en se croisant les bras, occuper, envahir et dévaster sans motifs une nation sans défense.

La mission allemande échoue en Russie, le Cabinet de Londres demande aux autres Cabinets de peser sur Berlin, le tsar Alexandre intervient de façon spéciale et en mai 1875 tout danger de guerre est définitivement écarté.

La période de 1875 à 1880 n'est plus troublée, mais elle est marquée par l'intervention active dans la politique extérieure d'un homme d'État italien Crispi qui, en 1877, jette les bases de la Triple Alliance, et par les événements qui de 1875 à 1878 se déroulent dans la péninsule des Balkans; l'Allemagne dans les pourparlers relatifs au traité de 1878 a appuyé contre la Russie le point de vue autrichien et anglais, il en est résulté un refroidissement dans les relations russo-allemandes et entre l'Allemagne et l'Autriche un rapprochement qui aboutit en 1879 à un accord défensif secret entre ces deux nations en cas d'attaque de la Russie.

CHAPITRE II

PLANS I et II (1880)

Premières études. — Avant 1874 la réorganisation de l'armée a été l'unique objet de toutes les préoccupations et ce n'est qu'à cette date qu'on entreprend les études destinées à élaborer et à mettre en vigueur un plan de concentration et un plan de transport.

Ces études dureront d'ailleurs plusieurs années car les lois militaires sont toutes nouvelles, leur application demande un certain temps et la réorganisation qui en résulte doit obligatoirement précéder tout plan de concentration qui n'est en fait qu'un plan d'emploi; en outre, la situation extérieure est particulièrement instable et il nous manque de ce fait une des bases les plus importantes sur lesquelles on doit asseoir un plan.

On détermine tout d'abord la procédure à suivre pour travailler méthodiquement : le dispositif de concentration doit être étudié par les bureaux compétents suivant certaines hypothèses, il est arrêté ensuite par le général, chef d'État-major général du ministre, après entente avec les commandants d'armée, et même, dans de nombreux cas, avec les directeurs des différents services; le transport des armées est étudié par les commissions d'études composées comme nos commissions de réseau actuelles qui réalisent la collaboration de l'élément militaire et de l'élément dirigeant des chemins de fer.

Tous les mouvements sont ensuite réglés par la commission militaire supérieure qui vient d'être constituée et qui statue sur les propositions présentées : les délibérations

de cette commission font l'objet d'un rapport au ministre qui décide en dernière analyse.

Malheureusement, en dehors même des questions extérieures et seulement pour les études relatives aux transports, les données du problème sont des plus incertaines. C'est ainsi que le réseau français se trouve, au point de vue militaire, outillé d'une façon tout à fait défectueuse; un crédit de 12 millions a bien été voté pour les améliorations à y apporter, mais les travaux entrepris ne seront terminés que progressivement et dans des délais parfois très longs, de sorte que les solutions préconisées, ne pouvant être mises en application qu'à des dates complètement indéterminées, subiront successivement de nombreuses modifications dans leur essence même.

En outre les idées sont peu assises en ce qui concerne l'emploi des troupes; certes il ne s'agit que de défensive, cependant, dans l'incertitude où on se trouve des projets et même des moyens de l'adversaire, il est difficile de déterminer sur quelle ligne extrême devra se faire la concentration de nos armées.

Enfin on n'est pas fixé sur divers points d'importance première, la nécessité d'organiser Nancy défensivement, la nécessité de constituer une armée des Alpes, la possibilité pour les Allemands de violer la neutralité belge, sans parler de diverses autres questions qui présentent un intérêt évident.

Ainsi de 1874 à 1880, plusieurs plans, au nombre de huit, sont étudiés simultanément, envisageant à la fois, et les hypothèses faites sur la concentration allemande, et les diverses hypothèses relatives à la concentration de nos propres armées pour tenir compte des organisations défensives créées ou susceptibles d'être créées, ainsi que des moyens de transport qui se modifient en s'améliorant chaque jour.

Jusqu'en 1880 comment se ferait la concentration de l'armée française? Aucun document ne semble avoir été

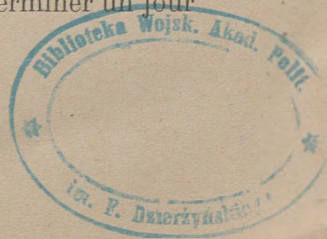
préparé, aucune base même n'est formulée d'une façon précise, ce n'est qu'à cette date que l'on mettra en vigueur un plan, baptisé d'abord de plan idéal et ensuite plus simplement de plan I ; avant ce moment la décision prise de refuser le combat et de laisser l'ennemi envahir une grande partie de notre territoire en ne concentrant nos armées que derrière la Loire, eût sans doute donné le temps de mettre au point au dernier moment les mesures d'exécution de transports qui, en l'état de réorganisation de nos forces, n'eussent pu être que progressifs et presque improvisés.

Dans tous les cas il faut noter qu'au point de vue du chemin de fer on possédait une méthode de travail, c'était la base sur laquelle on avait déjà étudié avant 1870 et même établi les graphiques nécessaires pour le transport de deux armées, une armée de Metz et une armée de Strasbourg, sur leur base de concentration.

Les projets préparés n'avaient d'ailleurs, au moment du besoin, été l'objet d'aucune application, soit parce qu'ils étaient trop sommairement ébauchés, soit parce que les idées stratégiques avaient complètement changé quand il s'était agi de les mettre à exécution.

Deux questions se posaient enfin qui devaient être discutées bien souvent dans les années suivantes et devaient être, suivant les doctrines du moment, traitées de façon différente d'un plan à un autre, c'étaient l'organisation de la couverture et l'organisation et l'utilisation des troupes de seconde ligne; en l'absence de toute expérience antérieure il était difficile de concevoir des bases fermes et les opinions en présence, reposant toutes sur des raisonnements inattaquables mais seulement théoriques et d'ordre philosophique, devaient se heurter longtemps sans qu'aucune d'elles pût jamais prévaloir de façon indiscutable.

Plan I (1880). — Malgré ces incertitudes qui rendaient la tâche des plus difficiles, il fallait bien déterminer un jour



le plan d'emploi des armées dont l'organisation était terminée et dont l'armement était, pour un certain temps au moins, définitif puisque, dans le domaine de l'artillerie notamment, on venait d'adopter en 1877 les canons rayés en acier du système de Bange avec fermeture de culasse, et le plan I fut mis en vigueur en 1880.

La concentration doit s'opérer sur la ligne générale Épinal—Neufchâteau—Revigny—Sainte-Menehould—Rethel, lignes de l'Ornain et de l'Aisne : mais les travaux nécessaires, en ce qui concerne les chemins de fer, n'ont été exécutés que vers les plaines de Champagne et vers Langres, rien n'a été prévu vers la Meuse, la Haute-Saône et la Haute-Seine.

Aussi les zones de débarquement pour le gros des armées se trouvent-elles à deux journées de marche en arrière des zones de concentration (Voir carte du plan I).

On considère que les seize corps des quatre armées auront achevé leurs « marches de concentration respectives d'armée » le seizième jour au soir, mais ces quatre armées ne pourront encore se prêter un mutuel appui et il faudra quatre jours pour que la jonction soit faite aux environs de Neufchâteau, en face de la trouée Toul—Épinal, les 1^{re} et 2^e armées sur la rive droite de la Meuse, les 3^e et 4^e sur la rive gauche : c'est à ce moment-là seulement, le vingt et unième jour, que l'on croit possible de commencer les opérations.

Les armées sont débarquées en deux masses :

L'une de trois armées sur la ligne Lure—Langres—Brienne, avec une armée en deuxième ligne vers Châtillon-sur-Seine, l'autre d'une armée à laquelle est rattaché le 6^e corps en couverture, dans la région Sainte-Menehould—Reims.

Les armées ont la composition suivante :

1^{re} armée : 7^e, 17^e, 13^e corps en première ligne face au nord-est, le 16^e corps en deuxième ligne vers le centre.

2^e armée : 8^e, 4^e, 18^e, 5^e corps sur le même front face à l'est.



3^e armée : 12^e, 10^e corps en première ligne face à l'est, 11^e en deuxième ligne vers la gauche;

4^e armée : 6^e en couverture vers Nancy, 1^{er}, 3^e, 2^e corps sur le même front face au nord-est.

La 5^e armée comprend le 9^e corps qui, au début, était concentré dans la région de Paris, pour y constituer une réserve à la disposition du commandant en chef et être transporté ensuite, par voie ferrée, à une date indéterminée, suivant les besoins.

Plus tard, le 9^e corps a son mouvement réglé jusqu'à Tonnerre par Nevers et Chagny, il y est renforcé par le 19^e corps (Algérie) que l'on estime pouvoir être transporté à partir du dix-huitième jour et par les 14^e et 15^e corps, dont on a prévu le maintien éventuel sur les Alpes, mais qui, dans le plan ferme, sont acheminés après le passage des 16^e et 17^e corps et terminent leurs débarquements le vingt-deuxième jour.

Dans ces conditions, la 5^e armée se trouve complètement constituée le vingt-cinquième jour.

Quant aux troupes de seconde ligne, bien que leur organisation soit décidée en principe, il n'en est pas fait état.

Cinq réserves générales d'artillerie sont constituées à la disposition du Commandant en chef, les quatre premières à huit batteries, la cinquième à six batteries, elles sont réunies à Dijon, Troyes, Fontainebleau, La Fère et Orléans.

La couverture comprend dans son ensemble un corps d'armée dans la région de Nancy (le 6^e) avec, au nord et au sud, deux groupements égaux de cavalerie de quatorze régiments chacun, soutenus par un certain nombre de bataillons de chasseurs : mais seules les 21^e et 24^e brigades du 6^e corps se trouvent en place à Nancy et à Verdun, ce ne sont donc en fait que ces deux unités qui constituent la couverture du début.

Un groupe constitué par la 28^e brigade, deux bataillons de chasseurs et la 7^e brigade de cavalerie occupe la région de Belfort.

Derrière ce dispositif et formant réserve, une masse de cavalerie de dix régiments est rassemblée dans la région au nord de Neufchâteau : de ces vingt brigades, huit sont brigades de corps, les autres appartiennent à six divisions de cavalerie qui sont en principe à trois brigades, dont deux seulement sont en couverture, certaines divisions par exemple comprenant une brigade de cavalerie d'Afrique.

Au point de vue du commandement, on fut amené à étudier son organisation pour la couverture, du moins en ce qui concerne la cavalerie : il semble que les groupements avaient chacun un commandement distinct représenté par un général, ce fut dans tous les cas la solution préconisée par l'État-major général.

L'organisation des transports est basée sur l'attribution à chaque corps d'une ligne de transport, déterminée par la Commission militaire supérieure, mais les diverses lignes ont des tronçons communs plus ou moins longs.

Chaque corps est fractionné en éléments de transport correspondant chacun au chargement d'un train, il est établi pour chaque corps un graphique donnant pour chaque élément, en une ligne horizontale de 5 à 6 centimètres, le tracé schématique du mouvement, avec indication du point de départ, des haltes-repas, du point d'arrivée et du trajet à faire par voie de terre après débarquement, jusqu'au cantonnement.

Chaque commission règle de bout en bout le transport pour un certain nombre de corps et comme, d'une part, une commission spéciale doit arrêter le transport des corps passant sur des lignes ayant un tronc commun, et que, d'autre part, on ne tient aucun compte pour l'affectation des lignes de transport de l'affectation des corps aux diverses armées, il en résulte une indépendance absolue dans le travail des diverses commissions d'études : c'est avant la lettre et à l'état embryonnaire, le principe du « jumelage » des corps par ligne de transport, ce principe

se trouvera, dès le début, être posé par les nécessités de l'exécution.

On admet trente à trente-six trains par jour sur les lignes à double voie, quatorze à dix-huit sur les lignes à voie unique : le transport d'un corps d'armée demande cent trains et comme chaque corps dispose en moyenne de quinze trains par jour, la durée du mouvement est de sept jours environ : la mobilisation est terminée vers le cinquième jour, c'est donc vers le treizième jour que les transports sont terminés.

Les documents établis pour les trajets en chemin de fer sont les fiches et les demi-fiches : les fiches font connaître les jour et heure de départ, l'itinéraire, les haltes-repas les points de débarquement et les lieux de cantonnement, c'est un ordre de mouvement complet; elles sont déposées dès le temps de paix en paquets cachetés entre les mains des généraux; pour les troupes de couverture elles sont détenues par les colonels des régiments.

Les demi-fiches font connaître seulement la gare d'embarquement, le jour et l'heure de départ, elles sont à découvrir entre les mains des chefs de corps.

Comme mouvements particulièrement importants, il faut signaler ceux qui s'exécutent sur la ceinture : cinquante-quatre trains par jour des 3^e, 4^e et 10^e corps y entrent à Batignolles pour gagner ensuite le réseau de l'Est : en sens inverse trente-six trains des 9^e et 11^e corps y entrent également à Ivry : bien des personnalités techniques estimaient que ces chiffres étaient supérieurs aux possibilités et que le trafic ne pourrait se faire dans ces conditions sans des à-coups préjudiciables à la régularité : la question de l'encombrement de la région parisienne se posait ainsi dès le premier jour : un projet de loi relatif à la grande ceinture avait bien été déposé le 11 mai 1875, mais ce n'est qu'après 1880 qu'on put utiliser une partie des améliorations prévues.

D'une façon générale les bases posées pour l'élaboration d'un plan de concentration comme pour la méthode à suivre dans le travail de son établissement sont dès le début assez simples et assez nettes pour qu'on puisse escompter en cas de guerre une exécution satisfaisante : les principes posés seront toujours appliqués par la suite et jusqu'en 1914, on n'envisagera dans les plans qui suivront que des améliorations.

Jusqu'en 1880 que savait-on des projets de l'adversaire? A peu près rien : les services de renseignements à peine réorganisés n'avaient pu faire œuvre utile d'autant plus qu'il fallait se montrer extrêmement prudent en présence de la défiance et en raison de la surveillance du gouvernement allemand; d'ailleurs comme nous, mais pour d'autres fins, l'Allemagne poursuivait le renforcement de ses forces en même temps qu'elle exécutait les travaux, de voie ferrée en particulier, propres à faciliter l'emploi de ces forces dans les conditions nouvelles créées par le traité de Francfort.

L'utilisation intensive du chemin de fer était maintenant prévue de façon certaine et à défaut de renseignements plus précis, les constructions de lignes nouvelles, l'amélioration ou la création de points de débarquement, l'étude serrée du rendement du réseau ferré pouvaient donner quelques indications sur les projets stratégiques de l'ennemi. Comme il était à prévoir, l'Allemagne devait essayer de profiter de la situation avantageuse qu'elle s'était créée par le tracé de la nouvelle frontière et il était normal qu'elle outillât fortement les régions des territoires annexés où elle pouvait concentrer ses armées à proximité immédiate de la frontière : de ces régions celle entre Metz et Strasbourg devait naturellement être choisie tant en raison de la proximité de Nancy qui restait l'objet des convoitises allemandes que parce qu'elle faisait face à une partie du sol français riche et de parcours facile et où, au surplus,

nous avions volontairement laissé, par la disposition de nos réseaux défensifs fortifiés, une trouée accessible sans effort spécial.

C'était, il est vrai, s'engouffrer peut-être dans une zone d'une étendue insuffisante pour y manœuvrer utilement avec des masses importantes, mais le temps avait fait défaut pour qu'on pût songer à des conceptions stratégiques de plus grande envergure, il fallait surtout, et les enseignements de la guerre récente le prouvaient, frapper devant soi vite et fort, en portant le plus tôt possible les opérations sur le territoire ennemi.

Aussi, pendant que la France améliorait son réseau ferré pour permettre sa concentration rapide et était conduite à des travaux d'autant plus importants que sa situation de départ était moins favorable, l'emploi intensif des chemins de fer ne s'imposant aux esprits qu'après 1870, l'Allemagne devait aussi renforcer son réseau ferré pour conserver l'avance que son organisation antérieure lui avait donnée : c'est ainsi que depuis 1871 s'étaient échelonnées des lois de finances accordant les crédits nécessaires aux nouvelles constructions et à leur adaptation au but stratégique poursuivi : une des principales raisons données en 1879 pour motiver le rachat des chemins de fer par l'État résidait dans cette assertion que « le chemin de fer doit être un instrument de la plus haute importance pour la défense du pays ».

En réalité, tout portait à croire que l'Allemagne, au cas d'une nouvelle guerre, se préparait, avec des moyens plus puissants et une rapidité plus grande, à une nouvelle édition de son entrée en campagne de 1870.

A cette conception d'offensive brusque et violente on répondait du côté français par le dispositif de concentration du plan I, quatre armées de quatre corps formant presque un carré autour de Neufchâteau, barrant la trouée Toul—Épinal avec deux armées la 1^{re} et la 2^e en première ligne, deux armées, 3^e et 4^e, en deuxième ligne, ce grou-

pement pouvant entrer en action le vingt et unième jour; une 5^e armée en réserve en arrière pouvait entrer en action le vingt-cinquième jour.

Il est certain que les possibilités du réseau ferré ne permettaient pas une concentration plus rapide, mais dans l'incertitude où on était des projets de l'ennemi, dans l'impossibilité où l'on croyait être de prendre l'initiative des opérations et de dicter sa volonté à l'adversaire, on préférait ainsi réaliser un dispositif de débarquement qui ne fût pas troublé par les incursions ennemies et propre à répondre aux éventualités qui pouvaient se révéler dès les premiers jours : c'est pour ces diverses raisons que, en l'absence d'une couverture active suffisamment forte et dans l'obligation dès lors de se couvrir par la distance, on reportait assez loin en arrière les zones de débarquement, en même temps qu'on constituait deux armées sur les ailes à grande distance de la zone définitive de concentration.

La 1^{re} à droite susceptible d'agir vers la trouée de Belfort ou vers les Vosges où l'on estimait que l'ennemi pouvait tenter un effort important, la 4^e à gauche au nord-ouest de Verdun pour s'opposer à tout mouvement ennemi venu à travers le Luxembourg ou par la région belge entre Meuse et Moselle : cette 4^e armée était particulièrement éloignée de sa zone de ravitaillement qu'elle aurait dû rejoindre par une marche de flanc couverte à vrai dire par la cavalerie et par la région fortifiée Verdun—Toul, mais il semble que pour répondre d'ailleurs aux conceptions de la Commission de défense Séré de Rivières, il eût été préférable de la débarquer plus au sud vers Vitry-le-François, elle eût été ainsi plus en mesure d'intervenir tant vers le sud-est que vers le nord-est.

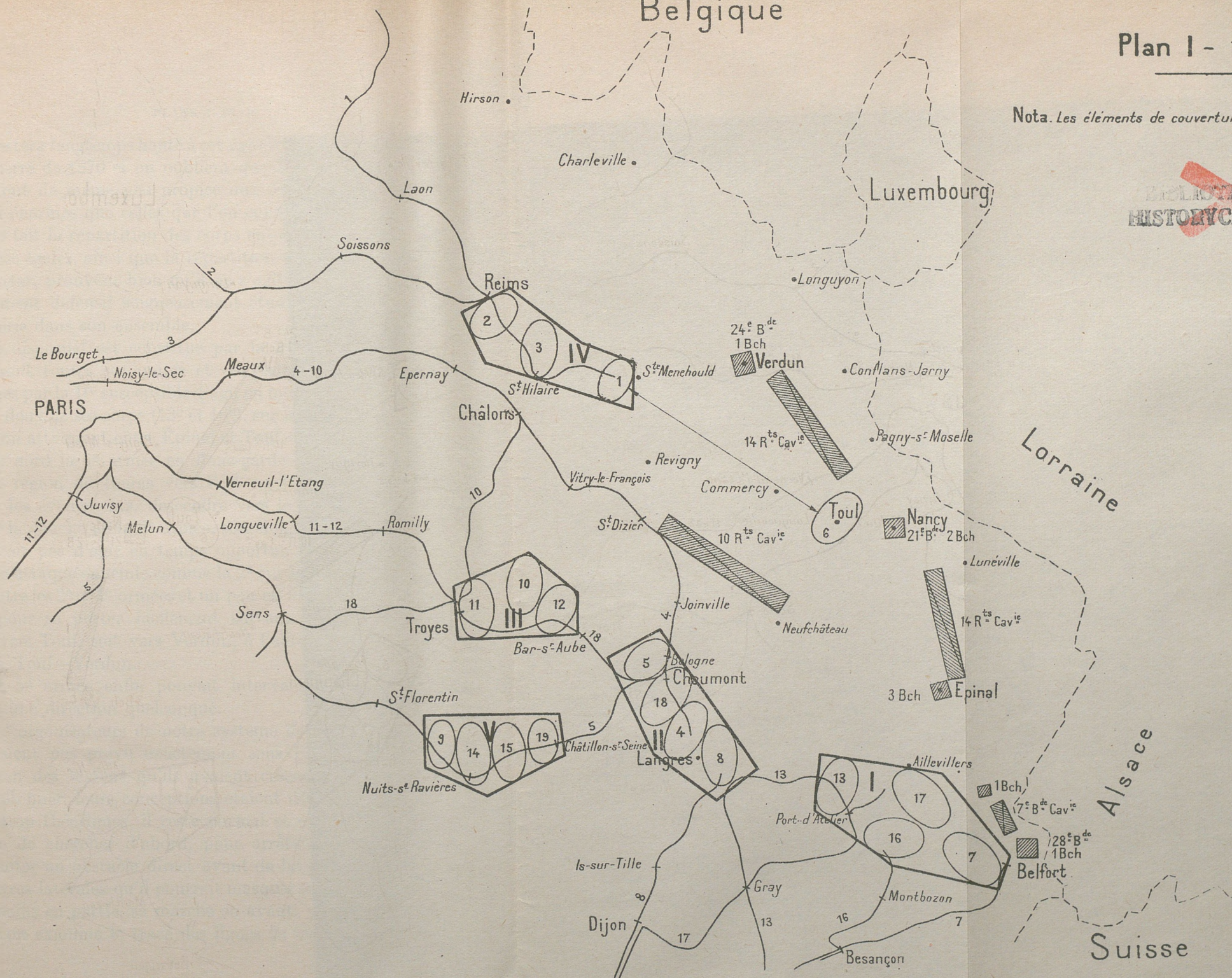
Quant à la 1^{re} armée sa constitution en quatre corps analogue à celle des autres armées et sa concentration vers Lure dénotent une préoccupation qui pèsera jusqu'en 1914 sur nos conceptions stratégiques, la défense des Vosges;

Belgique

Plan I - 1880.

Nota. Les éléments de couverture sont marqués

BIURO
HISTORYCZNEGO W. P.



on restera longtemps hanté à cet égard par les souvenirs de la guerre de 1870 et on oubliera que la région des Vosges est tout de même peu propice aux évolutions de masses aussi énormes que celles que l'on compte mettre sur pied.

En fait la répartition des corps entre les armées, quatre armées égales, ainsi que la répartition des zones de débarquement, prouvent bien qu'il ne s'agit que d'un dispositif purement défensif soigneusement étudié d'ailleurs et bien compris dans son ensemble.

Ce dispositif est constitué par la 2^e armée présentant de front toutes ses unités et couverte à droite vers les Vosges par la 1^{re} susceptible d'agir en même temps au moins avec deux de ses corps (13^e et 16^e), sur le flanc gauche d'un ennemi attaquant entre Épinal et Toul.

Au nord la 4^e armée en flanc-garde éloignée peut agir de la région de Reims vers l'est ou le nord-est ou, suivant les événements, descendre vers le sud-est pour soutenir la gauche de la 2^e armée, son éloignement ne lui permettant pas d'agir en temps opportun sur le flanc nord d'une attaque ennemie comme la 2^e sur le flanc sud.

Entre les 2^e et 4^e armées et un peu en arrière, la 3^e orientée pour se porter facilement suivant les circonstances soit vers Toul, soit vers Verdun, à l'abri de la région fortifiée Toul—Verdun.

La 5^e armée enfin pouvait intervenir ultérieurement dans une direction quelconque.

Les organisateurs de notre système de défense fortifiée n'avaient pas prévu exactement sous cette forme l'utilisation des régions qu'ils avaient créées, il ne faut pas s'en étonner, leurs conceptions étaient dans les détails un peu trop théoriques, il reste normal et conforme à la logique de chercher d'abord, pour arrêter l'ennemi, à lui présenter un obstacle direct avant de lui opposer des manœuvres latérales qu'il pourrait masquer sans interrompre, au moins en partie, sa marche en avant.

Si on examine le tracé des lignes de transport, on peut

s'étonner du choix de l'itinéraire Châlons—Saint-Dizier—Joinville, suivi par le 4^e corps, et exposé gravement aux incursions de la cavalerie ennemie que notre couverture n'aurait sans doute pu arrêter que partiellement : une interruption des transports sur cette ligne aurait été d'autant plus regrettable que le 4^e corps faisait partie de la 2^e armée qui en réalité semblait devoir être l'armée principale.

Quant à la couverture, les idées étaient encore mal assises sur son organisation et on n'avait pas assuré une couverture proprement dite, on s'était contenté d'éléments susceptibles de retarder la marche de l'ennemi et d'en connaître la direction, afin de donner à nos armées le temps de se concentrer et de prendre des dispositions dictées en grande partie par le sens des renseignements recueillis.

Le plan I contenait en germe les dispositions ou les améliorations qu'on verra se développer par la suite.

Plan II (variante du plan I). — La période de 1874 à 1880 avait vu naître de nombreuses études dont quelques-unes seulement ont été poussées dans les détails : le plan I correspond à une de ces études pour lesquelles furent établis les documents d'exécution : pour le plan II il ne semble pas qu'on en ait envisagé la mise en vigueur, on peut le considérer comme une variante par raccourcissement du plan I (voir carte du plan II), variante qui aurait revêtu au moment du besoin le caractère d'une variante improvisée.

Cette variante est motivée par la crainte d'une irruption rapide de l'ennemi susceptible de venir troubler les débarquements des 1^{re} et 2^e armées de droite; ces débarquements sont reportés plus en arrière, dans la région de Dôle pour la 1^{re} armée, sur l'Ource pour la 2^e, la 5^e est naturellement arrêtée plus en arrière : les débarquements sont d'une façon générale échelonnés sur une zone de plus grande étendue, en particulier la 2^e armée n'a plus que

Belgique

Plan II.

(Variante du plan I)

Nota. Les éléments de couverture sont marqués



deux corps en première ligne, le corps le plus avancé de la 4^e s'arrête vers Châlons au lieu de Sainte-Menehould. Aucune ligne de transport ne passe plus en avant de la ligne des débarquements : on voit là le souci de remédier aux imperfections que présentait le plan J, mais c'est au prix d'un recul appréciable.

La composition des armées n'est pas modifiée, les prévisions pour les transports des 14^e, 15^e et 19^e corps, l'organisation de la couverture ne subissent aucun changement.

L'obligation d'éviter le passage par la ligne Bar-le-Duc — Chaumont conduit à changer la ligne de transport du 4^e corps à partir de Paris, celle du 18^e à partir de Troyes.

Le 9^e corps, au lieu d'être débarqué à Tonnerre, est arrêté dans les gares d'Auxerre, Cravant, Avallon, Semur, Les Laumes, pour être cantonné vers Avallon, Les Laumes.

CHAPITRE III

PLANS III, III R et IV

Plan III (1882). — Le plan I n'avait été en fait qu'un dispositif d'attente destiné à ne pas nous laisser sans organisation d'emploi de nos forces en cas de guerre, mais il laissait éventuellement l'ennemi envahir sans combat une partie importante de notre territoire, aussi avait-on étudié en même temps un plan destiné à être mis en vigueur lorsque auraient été exécutées les améliorations prévues de notre réseau ferré : il fallait aussi attendre qu'on eût réalisé une organisation de nos troupes de couverture susceptible de protéger efficacement des débarquements plus proches de la frontière, on pouvait ainsi vaincre les esprits timorés qui craignaient qu'on ne pût mener à bien le premier acte de la campagne, la concentration.

Les améliorations du réseau ferré permettent de débarquer les corps plus près de leur zone de concentration et de supprimer ainsi les marches de concentration qui retardaient l'entrée en action possible des armées.

Le dispositif du plan III (Voir carte du plan III) est poussé sur la ligne de la Meuse et de l'Aisne, Charmes, Barisey, Lérouville, Clermont-en-Argonne : il comprend cinq armées réparties en deux masses principales séparées, face à Nancy, par un vide de 30 kilomètres environ.

La masse de droite comprend trois armées dont une en deuxième ligne :

La 1^{re} armée, à droite, a trois corps en première ligne et un en arrière de la gauche;

La 2^e armée a un corps formant avant-garde, deux

corps en première ligne, un corps en arrière de la gauche, elle est légèrement en arrière de la 1^{re};

La 5^e armée, en deuxième ligne, est rassemblée en arrière de la 2^e, avec ses trois corps sur le même front face au nord-est.

La masse de gauche comprend deux armées, chacune d'elles (3^e et 4^e) ayant deux corps en première ligne et un en deuxième ligne en arrière de la droite : elle est couverte sur son front et à droite par le 6^e corps en couverture, devant faire ultérieurement partie de la 3^e armée, sur sa gauche par le 2^e corps qui débarque en deux moitiés vers Vouziers et Challerange, le 2^e corps appartient à la 4^e armée.

D'une façon générale, les zones de concentration sont très proches des zones de débarquement ou se confondent même avec elles, il en sera toujours ainsi à l'avenir, les ressources du réseau de l'Est permettant désormais, parfois avec quelques améliorations de détail, de porter les troupes par voie ferrée dans une région quelconque.

Les armées de première ligne ont la composition suivante :

1^{re} armée : 7^e, 8^e, 16^e, 17^e corps, celui-ci en deuxième ligne.

2^e armée : 5^e corps en avant-garde, 9^e, 13^e en première ligne, 12^e en deuxième.

3^e armée : 6^e corps en couverture, 4^e, 10^e en première ligne, 11^e en deuxième.

4^e armée : 1^{re} et 3^e en première ligne, 18^e en deuxième, 2^e au nord.

5^e armée : 14^e, 15^e, 19^e corps sur la ligne Chalindrey—Chaumont.

Le 8^e corps a pris la place occupée dans le plan précédent par le 13^e parce qu'il peut arriver plus rapidement, on le met dès lors en première ligne ; de même le 18^e corps est placé en deuxième ligne à la 4^e armée, on a le désir de constituer le plus rapidement possible les 1^{re} et 2^e armées

formant la masse de droite : le 4^e corps fait désormais partie de la 3^e armée, ce qui supprime l'inconvénient de le transporter trop loin vers le sud parallèlement à la frontière et immédiatement derrière la couverture.

Enfin le 9^e corps n'est plus réservé et entre dans la composition des armées de première ligne, car on compte utiliser les troupes de seconde ligne dont l'organisation a été mise au point.

Les armées de première ligne étant constituées, il reste disponibles vingt-quatre quatrièmes bataillons et vingt-quatre régiments territoriaux : dans une étude de 1876 on avait admis que ces éléments formeraient deux corps à quatre divisions, la première formée avec les quatrièmes bataillons, les trois autres avec les régiments territoriaux.

En 1877, on décide d'organiser deux armées de deux corps dont le premier comprend la division des quatrièmes bataillons, chaque corps a deux divisions : l'artillerie divisionnaire est de l'armée active, les artilleries de corps ont chacune quatre batteries des dépôts et quatre batteries territoriales.

Ces armées sont destinées à remplir au nord et au sud de Paris « les rôles des armées de Faidherbe et de Chanzy en cas de revers ou des divisions mixtes de landwehr allemande en cas de succès » : elles sont réunies dans les régions de Vernon et de Nevers, leur transport en cours d'opérations est prévu, mais il n'existe pas pour ces mouvements de règles bien établies et au moment du besoin on aurait eu recours à une organisation improvisée laissée à l'initiative des commissions d'études intéressées : on peut se demander si, en l'absence de directives préalables, on aurait obtenu des résultats aussi satisfaisants que ceux que l'on paraissait espérer.

Les troupes affectées à la couverture comprennent les six divisions de cavalerie indépendantes qui viennent d'être définitivement organisées, les 2^e, 5^e, 6^e, 7^e, 8^e, 14^e et 15^e

brigades de corps, sept bataillons de chasseurs, les 6^e et 7^e corps et une division 14 *bis* fournie par la marine, mais n'arrivant à Lure que les neuvième et dixième jours.

Le dispositif adopté supprime les groupements de cavalerie du plan précédent et détermine des ensembles mixtes par secteur :

Dans la région Nancy—Lunéville, la 11^e division d'infanterie avec un bataillon de chasseurs et deux divisions de cavalerie ;

Dans la région Spincourt—Vigneulles, la 12^e division d'infanterie, un bataillon de chasseurs et deux divisions de cavalerie ; cet ensemble est prolongé au nord par la 2^e brigade de corps à laquelle se joignent après le quatrième jour, huit bataillons du 2^e corps précédant les transports de concentration proprement dits ;

Dans la région Épinal—Saint-Dié, la 13^e division d'infanterie avec deux divisions de cavalerie, une brigade de corps et quatre bataillons de chasseurs ;

Dans la région de Belfort, la 14^e division d'infanterie avec une brigade de corps et un bataillon de chasseurs ;

En arrière, vers Neufchâteau, est constituée une réserve d'une division de cavalerie et trois brigades de corps ; cette réserve occupe précisément l'espace laissé vide entre les deux armées de droite et celles de gauche.

Bien que les groupements constitués semblent devoir impliquer pour chacun une unité d'action dans le secteur correspondant, il n'est pas constitué de commandement d'ensemble par théâtre d'opérations et la cavalerie reste exclusivement sous les ordres de ses chefs directs.

Le tracé des lignes de transport du plan I subit les modifications nécessitées par le changement des zones de débarquement de certains corps, mais leur enchevêtrement en certains points ne permet plus par commission d'études un groupement tel que chacune d'elles puisse régler seule ses transports et il est nécessaire d'avoir recours à une entente constante entre les divers organes de préparation

pour le passage de courants différents sur un tronc commun : en principe, les corps d'armée sont jumelés par deux sur une même ligne, ces deux corps d'armée appartenant autant que possible à une même armée : il en résulte une meilleure utilisation des marches et la possibilité de faire passer tout d'abord simultanément les éléments combattants des deux corps jumelés en reportant à la suite le transport de leurs convois; on peut de la sorte, si les circonstances l'exigent, entreprendre plus tôt les opérations actives.

Le nombre des marches disponibles par jour n'a pas varié, c'est toujours trente à trente-six pour les lignes à double voie, les transports sont terminés suivant les corps d'armée entre le dixième et le quinzième jour.

Le 19^e corps est transporté dès qu'il est débarqué et si, à ce moment, le passage des 14^e et 15^e corps n'est pas terminé, ce dernier est suspendu jusqu'à ce que le 19^e corps soit complètement écoulé : en revanche, il est prévu à partir du vingt-septième jour l'envoi en Algérie de 58.000 hommes provenant des quatrièmes bataillons du 17^e corps et d'unités territoriales.

Quant aux troupes de seconde ligne, leur mobilisation est terminée le douzième jour : leur transport est commencé le seizième, après celui des armées de première ligne, et terminé le vingt-cinquième.

On admet que les opérations actives peuvent commencer le seizième jour et même plus tôt avec les troupes combattantes si c'est nécessaire.

Afin de régler les débarquements et les mouvements des troupes pour se rendre ensuite dans leurs cantonnements de concentration, il est constitué par corps d'armée deux commissions d'étapes de débarquement qui forment un organe mixte, chemin de fer et commandement, et assurent la continuité des opérations entre les transports par voie ferrée et les acheminements consécutifs par voie de terre; elles sont chargées spécialement, suivant les directives

du commandement, de regrouper les unités disloquées en éléments de transport pour les reconstituer en éléments de combat et les disposer dans la zone assignée en vue des opérations à venir.

Ces commissions se transportent aux points où les troupes débarquent, il est préparé au réseau de l'Est pour chacune d'elles un paquet de fiches concernant les éléments qui les intéressent.

Les haltes-repas ont également des paquets de fiches pour les éléments passant à leur gare mais sans indication ni des points de débarquement ni des lieux de cantonnement.

Les transports pour les ravitaillements en vivres sont étudiés de façon spéciale : les stations-magasins ne possèdent encore aucun approvisionnement faute de crédits, mais les magasins de concentration dans la région frontière ont normalement des vivres jusqu'au seizième jour et si on tient compte de ce que les troupes possèdent sur leurs convois, ce n'est pas avant le vingt-deuxième jour qu'il faudra faire appel aux stations-magasins : les transports de concentration seront terminés à cette date, il n'est donc prévu aucun train de vivres vers les armées en même temps que les trains de troupes.

Néanmoins il faut remplir les stations-magasins, aussi fait-on appel dès le premier jour aux stocks du commerce et les transports des denrées vers les stations-magasins commencent dès le début : cette organisation fâcheuse disparaîtra au fur et à mesure que pourront être constitués dès le temps de paix les approvisionnements des stations-magasins.

Presque immédiatement après la mise en vigueur du plan, les brigades de corps qui sont en couverture sont renforcées de la 1^{re} brigade et groupées en divisions d'armée, de sorte que la cavalerie en couverture comprendra huit

divisions de cavalerie à trois brigades, dont six dénommées divisions indépendantes, et deux brigades isolés (7^e et 8^e).

On admet en outre que les trente bataillons de chasseurs existant font tous partie de la couverture, mais en réalité cette organisation sera loin d'être complète, elle restera toujours à l'état de projet et la couverture sera beaucoup moins fortement constituée.

Le dispositif du plan III est caractérisé par une poussée de toutes nos forces vers la frontière, en avant même de la zone assignée dans le plan I autour de Neufchâteau à la concentration définitive : comme conséquence, on remarque l'effort réalisé par une organisation meilleure des transports pour avancer l'entrée en action éventuelle des armées : mais si cette poussée en avant répond bien à l'idée de n'abandonner à l'ennemi sans combat qu'une partie peu importante du territoire, elle n'est guidée par aucune conception stratégique autre que le désir d'opposer à l'ennemi le plus tôt possible une barrière compacte; c'est tellement probant que, s'affranchissant pour un moment de la hantise d'une irruption ennemie par les Vosges, la 2^e armée est remontée vers le nord formant échelon avancé par rapport à la 1^{re} armée pour prendre en flanc les forces de l'adversaire qui l'attaqueraient de front.

Tel qu'il est d'ailleurs, le groupement formé par les 1^{re} et 2^e armées est logiquement conçu; on y voit même par la position du 12^e et du 9^e corps susceptibles de se porter vers le nord et par la position du 17^e propre à lui permettre d'appuyer à droite la 1^{re} armée, le souci de se tenir prêt à combler sans tarder le trou existant entre les 2^e et 3^e armées et que l'on fait temporairement occuper par une formation de cavalerie.

La masse de droite, appuyée à la région fortifiée Épinal—Belfort, peut ainsi sans inconvénients manœuvrer vers le nord pour autant que l'espace restreint dans lequel elle est concentrée pourra le lui permettre.

Belgique

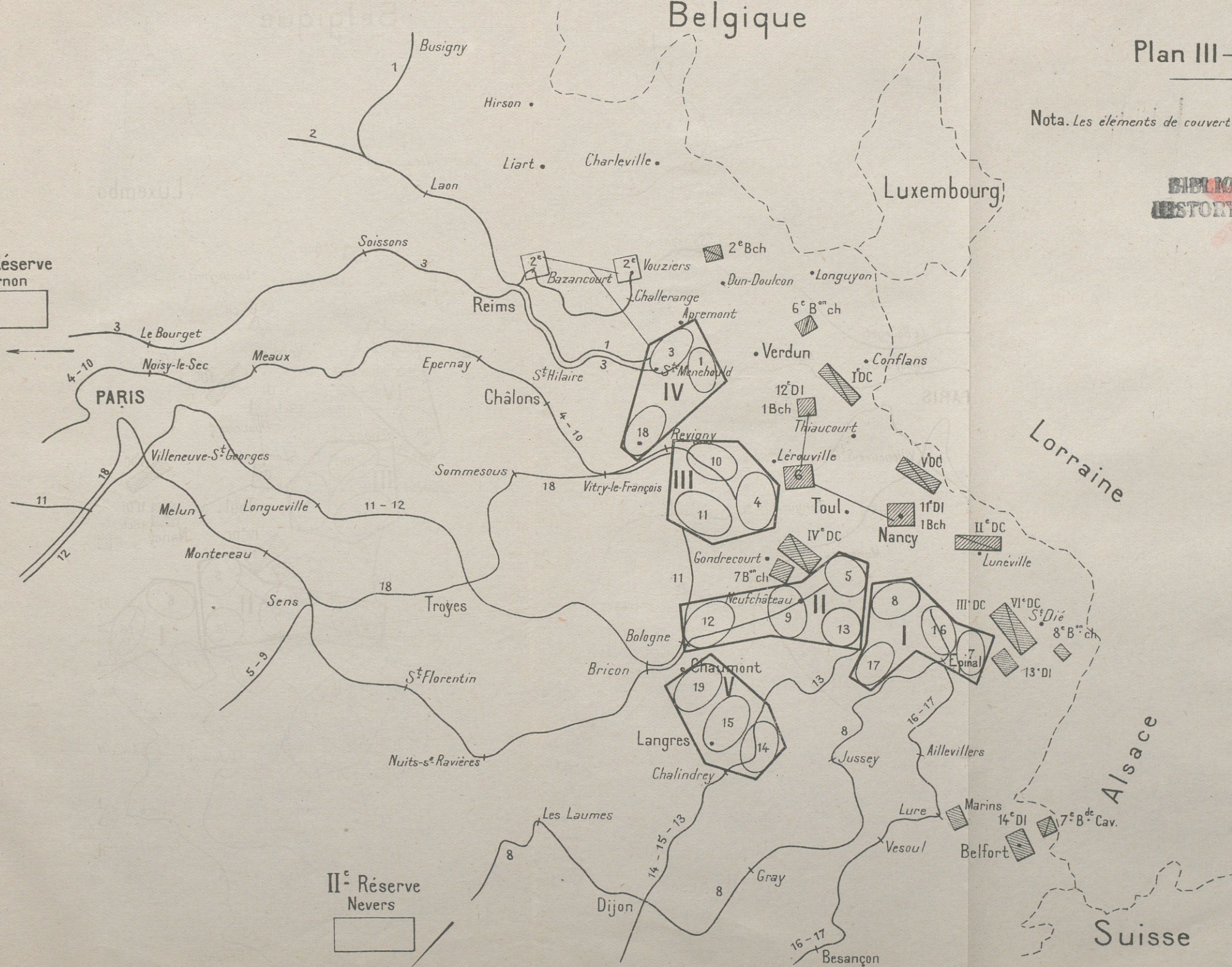
Plan III - 1882.

Nota. Les éléments de couverture sont marqués

BIBLIOTEKA BIURA
HISTORYCZNEGO W. P.

I^{re} Réserve
Vernon

II^e Réserve
Nevers



Si cette masse qui peut être directement renforcée par la 5^e armée est bien la masse de choc face aux rassemblements présumés de l'ennemi, la masse de gauche paraît plus apte à la manœuvre : rassemblée en presque totalité derrière le rideau Toul—Verdun elle a la 4^e armée articulée pour agir éventuellement vers le nord, direction dans laquelle le 2^e corps forme déjà avant-garde ; elle peut être appuyée s'il le faut par la 3^e armée remontant vers Sainte-Menehould ou se dirigeant entre Verdun et Conflans, le centre de gravité de l'ensemble peut dans ces conditions être facilement et rapidement déplacé vers notre gauche, le vide produit alors entre la 2^e et la 3^e armée serait comblé d'abord par les 9^e et 12^e corps, ensuite par la 5^e armée ou par l'une ou l'autre des armées de réserve.

En fait il s'agit essentiellement d'un dispositif d'attente, la couverture est constituée en conséquence, car avec ses forces d'infanterie elle est de nature à opposer une résistance suffisante pour obliger l'ennemi à dévoiler ou tout au moins à accuser ses intentions ultérieures.

Quant à l'organisation et au transport des armées de seconde ligne, ce sont des questions à l'état embryonnaire et dans l'indécision où on se trouvait à cet égard il ne semblait pas possible de compter sur leur intervention efficace dans une bataille.

Plan III R (1883). — Le plan III R (plan III renforcé) est mis en vigueur à la suite de modifications dans les idées au sujet de la concentration, dans l'organisation des corps de réserve, dans la constitution des troupes de forteresse. C'est en 1883 qu'on a séparé de l'artillerie de campagne l'artillerie de forteresse qui est dotée de bataillons spéciaux ; pour les troupes de réserve on a reculé devant leur groupement en armées dont l'action paraissait douteuse et on s'est contenté de la formation en corps d'armée plus propres à être employés en divers points du champ de bataille

en liaison plus intime avec les troupes actives et par suite de façon certainement plus sûre.

Le plan III R comporte deux variantes, il est donc en fait un plan complètement différent de celui de 1882, malgré sa numérotation semblable (Voir carte du plan III R).

Dans le plan III les armées étaient séparées en deux masses distantes l'une de l'autre de 30 kilomètres environ: cette disposition qui rompait la continuité du mur que l'on voulait opposer à l'ennemi avait été l'objet de nombreuses critiques, bien qu'elle fût favorable au point de vue du déploiement des forces et on dut l'abandonner. Aussi dans le plan de 1883 les quatre armées sont-elles étroitement accolées, les trois premières présentant trois corps en première ligne et un en deuxième, la 4^e armée seule ayant ses quatre corps sur le même front.

La 1^{re} et la 2^e armées sont portées légèrement en avant tout en appuyant vers le nord, tandis que la 4^e voit plutôt ses points de débarquement reportés un peu en arrière, de sorte que le front suit sensiblement la ligne Einvaux—Pont-Saint-Vincent—Toul—Lérouville—Bar-le-Duc—Clermont-en-Argonne—Apremont.

La 5^e armée est toujours réunie dans la région Chaumont—Chalindrey, mais sa composition se modifie suivant les variantes envisagées.

La 1^{re} armée assez largement étalée comprend le 7^e corps en couverture, les 16^e et 8^e en première ligne, le 17^e en deuxième ligne en arrière de la droite.

La 2^e armée a en première ligne et un peu en retrait par rapport à la gauche de la 1^{re} armée, les 13^e, 5^e et 9^e corps, en deuxième ligne, le 12^e en arrière de la gauche.

Dans la 3^e armée le 6^e corps est en couverture, les 11^e et 4^e en première ligne, le 18^e en deuxième derrière le centre.

La 4^e armée présente ses quatre corps, 10^e, 3^e, 2^e, 1^{er}, en première ligne.

Le 18^e corps remplace à la 3^e armée le 10^e qui est affecté à la 4^e, la raison en est que le 10^e corps est transporté un

peu plus tôt que le 18^e et qu'on est pressé de constituer la 4^e armée avant la 3^e dont le rôle immédiat est moins bien défini.

La 5^e armée est toujours composée des 19^e, 14^e et 15^e corps, mais au moment de la mise en vigueur du plan on admet que le plan normal laisse les 14^e et 15^e corps sur les Alpes; dans ces conditions le 19^e corps n'est affecté à aucune armée et la 5^e armée est remplacée par l'armée de réserve.

C'est que dès la fin de 1880 l'Allemagne s'inquiétant de la possibilité d'une entente franco-russe s'est préoccupée d'une alliance avec l'Italie : le moment était d'ailleurs bien choisi car l'orientation de notre politique coloniale et notamment de notre politique méditerranéenne était de nature à nous aliéner l'Italie surtout à partir de 1881 quand se pose la question tunisienne.

L'alliance de l'Allemagne avec l'Autriche se manifestait insuffisante en présence d'une entente de la France et de la Russie appuyées au moins moralement par l'Italie; l'Allemagne profite donc de nos dissensions extérieures et le 20 mai 1882 la double alliance se transforme en triple alliance, un traité défensif était signé pour cinq années, nous en avons connaissance à la fin de 1882, il devenait nécessaire de tenir compte de cette situation extérieure nouvelle.

Dans ces conditions les 14^e et 15^e corps n'étant pas transportés dans le plan ferme, la 5^e armée est remplacée par une 5^e armée *bis* de réserve : on n'a pas donné suite en effet aux projets du plan III en ce qui concerne les troupes de seconde ligne et les six divisions territoriales qui entraient dans la composition des deux armées de réserve sont groupées en trois corps constitués comme les corps d'armée normaux : de ces trois corps le 1^{er} et le 3^e sont réunis à Bourges, le 2^e à Vernon, ils sont ensuite transportés après les troupes de première ligne sur les emplacements prévus pour la 5^e armée à moins qu'on ne décide d'exécuter la variante I.

Cette variante envisage le transport des 14^e et 15^e corps vers le nord-est si dès les premiers jours de la mobilisation on admet la possibilité de ne pas garder la frontière des Alpes : dans ce cas il n'est pas prévu de destination pour les corps de réserve qui auraient sans doute la même destination que dans la variante II, pour constituer réserve à gauche.

La décision de mettre à exécution la variante I aurait sans doute été prise avant le seizième jour.

La variante II répond au cas de violation de la neutralité belge par l'Allemagne : la 4^e armée est concentrée de Laon à Reims, 1^{er} corps à Laon, 2^e entre Laon et Neufchâtel, 3^e entre Neufchâtel et Bazancourt, 10^e à Reims en arrière à droite.

Dans ce cas les 1^{re}, 2^e, 3^e, 10^e brigades de cavalerie sont débarquées avec la 10^e division de cavalerie sur la ligne Aulnoye—Hirson—Mézières, et le bataillon de chasseurs de Rocroi, soutien de la cavalerie, reste sur place ; la 5^e armée *bis* est transportée dans l'intervalle laissé libre entre la 3^e et la 4^e armée.

Dans le plan normal ainsi que dans les deux variantes on fait une étude pour permettre le débarquement éventuel des armées dans une zone située en arrière de la zone primitivement prévue ; mais dans ce cas le front des armées n'est pas arrêté et ne sera défini qu'au moment du besoin et suivant les circonstances.

La couverture a un rôle nouveau : on lui demande de porter dès le début la lutte au delà de la frontière en cherchant à atteindre les lignes de transport et les points de débarquement de l'ennemi, aussi la renforce-t-on et elle comprend toute la cavalerie sauf les brigades des 14^e et 15^e corps.

L'étude faite en 1881, qui créait à la mobilisation trois divisions d'armée formées chacune avec quatre brigades de corps et que l'on avait commencé à mettre en applica-

tion dans le plan III, n'est pas poursuivie et cette organisation de la dernière heure disparaît complètement : la 4^e division dont le maintien en réserve vers Gondrecourt n'est plus nécessaire est réunie vers Stenay; le groupement sud de cavalerie perd la 3^e division qui est concentrée au nord de Nancy et c'est ainsi que dans la région de Nancy—Lunéville se trouvent trois divisions de cavalerie et quatre brigades de corps tandis qu'il ne reste dans la région des Vosges qu'une division et six brigades de corps.

L'infanterie considérée comme soutien de cet ensemble de cavalerie est renforcée de cinq bataillons de chasseurs, ce qui porte à douze le nombre total de ces bataillons en couverture effective : cependant les quatre divisions des 7^e et 6^e corps réparties sur tout le front restent en même temps chargées de protéger la concentration, ce qui est d'ailleurs un des rôles essentiels de la couverture. Toute la couverture est en place le quatrième jour.

Les lignes de transport ont acquis un rendement plus certain par l'utilisation de tronçons récemment créés sur la grande Ceinture; il en est de même, mais à un degré moindre, de l'appoint apporté par la ligne de la rive droite du Rhône.

Les armées de première ligne sont concentrées le douzième jour au soir, les éléments non encore arrivés ne comprenant que les services accessoires de corps éloignés (17^e ou 18^e); les armées de deuxième ligne peuvent être transportées du seizième au vingt-deuxième jour, la concentration de la 5^e armée *bis* vers Chaumont—Langres serait terminée le vingt-deuxième jour.

Pour les places de guerre les troupes actives sont transportées du deuxième au sixième jour, les troupes territoriales du cinquième au douzième, la garnison de Paris est au complet le quatorzième jour.

Les troupes destinées à l'Algérie sont prêtes à être em-

barquées, les réservistes le quatrième jour, les territoriaux le septième.

L'armée des Alpes a sa couverture en place le deuxième jour, les transports de concentration s'exécutent du troisième au onzième jour : cette armée comprend en outre deux divisions territoriales et onze bataillons sur les dix-huit qui primitivement devaient constituer trois brigades mixtes ; ces brigades devaient être adjointes au 14^e corps, mais leur formation n'a pas encore été complètement arrêtée : ces diverses unités complémentaires étaient en place du douzième au quinzième jour.

Le débarquement en France du 19^e corps s'effectuera du quatrième au douzième jour.

Le transport des approvisionnements de concentration commence le troisième jour et finit le dix-huitième.

Dès le quatrième jour au soir, c'est-à-dire avant l'arrivée des troupes, six jours de vivres sont rassemblés sur la base d'opérations : un transport de deux jours de vivres est ensuite prévu de deux jours en deux jours à partir du sixième jour, de façon à disposer toujours d'un minimum de deux jours d'avance.

On organise par corps d'armée et sur le territoire même du corps d'armée en temps de paix une gare « point de départ d'étapes » où sont rassemblés tous les matériels et personnels venus des différents points du corps d'armée et à destination de l'avant ; le matériel est dirigé sur les stations-magasins dont il constitue ou complète l'approvisionnement, sauf pour les 1^{er}, 2^e, 6^e et 7^e corps qui longent la frontière et dont le matériel va directement aux armées sans passer par les stations-magasins ; le personnel est dirigé sur des stations dites de transition situées en arrière de la zone de concentration et d'où il est dirigé sur les unités destinataires.

Avec le plan III R sont posées un certain nombre de bases bien définies relatives à l'emploi du chemin de fer ;

c'est ainsi qu'à la mobilisation est affiché un décret de réquisition du matériel.

L'exploitation sur tout le territoire est dirigée par la Commission militaire supérieure des chemins de fer : cette commission a pour agents d'exécution des commissions de ligne à raison de une par réseau et des commissions d'étapes qui fonctionnent dans diverses gares : les premières entrent en action le premier jour, les autres le deuxième.

Les transports de mobilisation sont réglés par des documents spéciaux établis dès le temps de paix, ils commencent le premier jour à 6 heures du soir et sont terminés en majeure partie le quatrième jour.

Un forfait passé avec les compagnies de chemin de fer en 1878 règle les conditions pécuniaires de tous les transports.

Trois compagnies, l'Est, le P.-L.-M., l'État, entrent en livret militaire, c'est-à-dire adoptent le service spécial de guerre en ce qui concerne le mouvement des trains et les horaires, le soir du premier jour à minuit : pour les autres compagnies ce changement n'a lieu que dans la nuit du quatrième au cinquième jour à minuit.

Les documents relatifs aux transports des troupes de couverture, des garnisons des places, des renforts destinés à l'Algérie sont en tout temps entre les mains de leurs destinataires : les autres ordres et les fiches de transport réunis en paquets cachetés sont portés aux commandants de corps d'armée au moment de la mobilisation par des officiers ou des sous-officiers des sapeurs-pompiers de Paris désignés à l'avance et qui partent le premier jour en suivant des itinéraires préparés.

Le plan III R se présente comme un plan complet où se rencontrent et où sont logiquement traitées toutes les questions qui sont à régler dans un plan de concentration ; il y est même fait preuve au point de vue stratégique, en

ce qui concerne la couverture, d'idées nouvelles qui marquent une tendance peu en rapport avec les idées dominantes de l'époque et qui sont d'ailleurs quelque peu en contradiction avec les idées qui ont prévalu pour dicter le dispositif de rassemblement des armées.

Ce dispositif, par son groupement compact, ne laisse pas beaucoup de place à l'idée de manœuvre et paraît plutôt vouloir opposer à l'envahisseur une barrière aussi forte que possible, c'est évidemment le premier but qui est recherché : néanmoins certains détails sont à retenir.

Si la 1^{re} et la 2^e armée forment un ensemble de densité importante, le rassemblement de la 1^{re} armée est heureux : par sa position en avant de la droite de la 2^e, il forme échelon constituant par sa seule présence une menace sur le flanc gauche de l'assaillant, menace d'autant plus effective que le 8^e corps est déjà orienté dans ce sens; la position des 16^e et 7^e corps lui permet d'ailleurs de faire face facilement à une attaque venue des Vosges; quant au 17^e corps sa place en arrière de la droite le met à même d'intervenir plutôt vers le sud et d'assurer une liaison effective avec le détachement de Belfort; cette mission eût été aussi bien remplie sur cette direction excentrique par la 5^e armée ou la 5^e *bis* mai on craignait une irruption rapide.

La droite de la 2^e armée étant ainsi fortement appuyée, la position du 2^e corps est normale, il est prêt surtout à entrer en action vers le nord pour assurer la liaison avec les 3^e et 4^e armées que les événements peuvent appeler à combattre vers le nord-est.

La 4^e armée ayant ses corps sur la même ligne constitue surtout une masse d'arrêt, elle peut aussi se porter tout entière au nord de Verdun, mais si son action est nécessaire pour arrêter un ennemi ayant violé la neutralité belge, le rassemblement envisagé par la variante II est préférable : il est à craindre seulement qu'on ne soit pas fixé sur les projets de l'ennemi assez tôt pour modifier les débarquements du plan normal; c'est là, on le voit dès ce moment,

l'écueil qui peut se présenter pour l'exécution d'une variante concernant les armées de première ligne : dans ces conditions, il peut résulter quelque désordre d'un changement d'orientation déterminé dans les projets d'ensemble au cours même des transports si on a décidé d'arrêter plus en arrière les débarquements d'unités dont des fractions ont déjà été transportées dans une zone avancée : le regroupement, surtout en présence d'une situation menaçante, est difficile et peut entraîner des conséquences fâcheuses : à ce point de vue la mise en vigueur d'une variante telle que le prévoit le plan III R est délicate et dans l'état des possibilités de 1883 le rassemblement du plan III comportant pour la 4^e armée une avant-garde vers le nord paraît préférable.

Quant à la 3^e armée, son rassemblement en triangle, exception faite du 6^e corps, correspond bien à son rôle qui est de se porter, suivant les circonstances, soit vers l'est, soit vers le nord, soit éventuellement vers le sud-est pour appuyer de flanc l'action de la 2^e armée.

Dans le cas de la variante II, le vide creusé par le déplacement de la 4^e armée doit être rempli par les corps de réserve; il faut remarquer tout d'abord que ces corps ne sont prêts à entrer en action qu'à une date assez éloignée, en outre ils seraient appelés à agir dès leur arrivée dans une zone ouverte et on peut être sceptique sur leur aptitude à la guerre en rase campagne sans qu'ils aient subi un entraînement préalable : il semble donc que pour être complète la variante II eût dû envisager également le déplacement vers le nord de la 3^e armée, les corps de réserve comblant le vide entre celle-ci et la 2^e armée, vide dont le front est couvert par la région fortifiée Toul—Verdun : il est à présumer d'ailleurs qu'au moment de l'exécution c'est cette solution qui eût prévalu par la force des choses.

Une autre question se pose en cas d'application de la variante II; sera-t-on renseigné assez tôt pour déplacer les éléments de couverture qui doivent se trouver en avant

de la 4^e armée, alors que le rôle nouveau entrevu pour les troupes de couverture en général et pour la cavalerie tout au moins conduira ces troupes à s'enfoncer sur le territoire ennemi le plus tôt possible et le plus en avant possible?

Il y a là une contradiction inquiétante qui tient d'une façon générale aux deux missions qu'on donne aux troupes de couverture : couvrir nos rassemblements, inquiéter les rassemblements ennemis; si on affecte toute la cavalerie à la deuxième de ces missions, la première sera insuffisamment remplie par des troupes d'infanterie démunies de toute cavalerie; l'organisation projetée est mauvaise parce qu'elle est trop radicale, elle ne détermine pas de façon assez précise les buts à atteindre en affectant à chacun de ces buts les moyens nécessaires et suffisants pour arriver au résultat escompté.

D'ailleurs il ne semble pas qu'on se soit préoccupé du commandement ni même de l'emploi pratique des masses mises ainsi en mouvement, dans la région de Nancy par exemple; enfin n'est-ce pas un leurre que de croire à l'action efficace d'une cavalerie sur le front même de l'ennemi, alors que nous n'aurons vraisemblablement pas, du point de vue diplomatique seul, l'initiative des premières opérations?

Ces critiques montrent en particulier combien on est mal orienté encore sur deux questions qui retiendront longtemps l'attention : l'emploi des réserves et l'emploi de la cavalerie.

En dehors de ce qui constitue la concentration de nos éléments de combat, le plan III R édicte des mesures précises pour le ravitaillement en vivres dont les transports se feront en même temps que les transports de troupes, pour l'acheminement des garnisons des places et pour l'exécution des transports de mobilisation qui n'avaient pas encore été réglés de façon ferme.

Au point de vue du chemin de fer, il consacre la main-

Belgique.

Plan III.R.—1883.

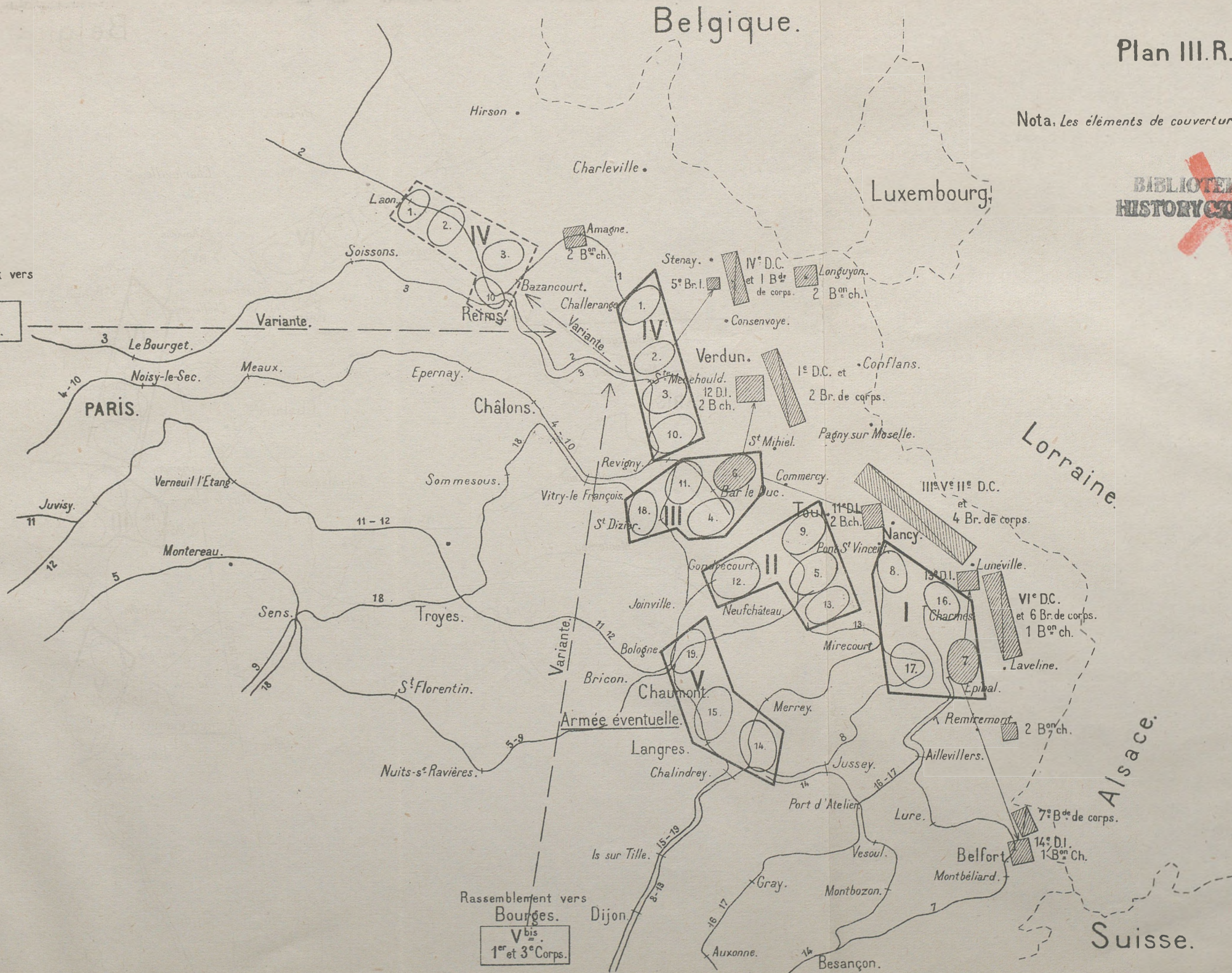
Nota. Les éléments de couverture sont marqués



BIBLIOTEKA BIURA
HISTORYCZNEGO W. P.

Rassemblement vers
Vernon.

V^{bis}.
2^e Corps.



devant lui la couverture diminuée toujours des unités de cavalerie qui se seront portées en avant pour gêner les rassemblements ennemis; on admet que le groupement constitué par la 4^e division de cavalerie et les 1^{re}, 2^e, 3^e, 10^e brigades de corps sera transporté dans la région de Mézières et manœvrera avec la 4^e armée.

L'idée est donc en fait de constituer vers le nord une masse isolée sans liaison de manœuvre avec le reste des armées : cependant, on prévoit le transport dans la région de Châlons de la 5^e armée si les 14^e et 15^e corps peuvent être enlevés de la frontière des Alpes, ou tout au moins des corps de réserve; aucune décision ferme n'est d'ailleurs prise à cet égard comme au sujet de l'emploi du 19^e corps; on compte employer ces éléments suivant les circonstances en profitant de ce que la date à laquelle peuvent commencer leurs transports est relativement tardive.

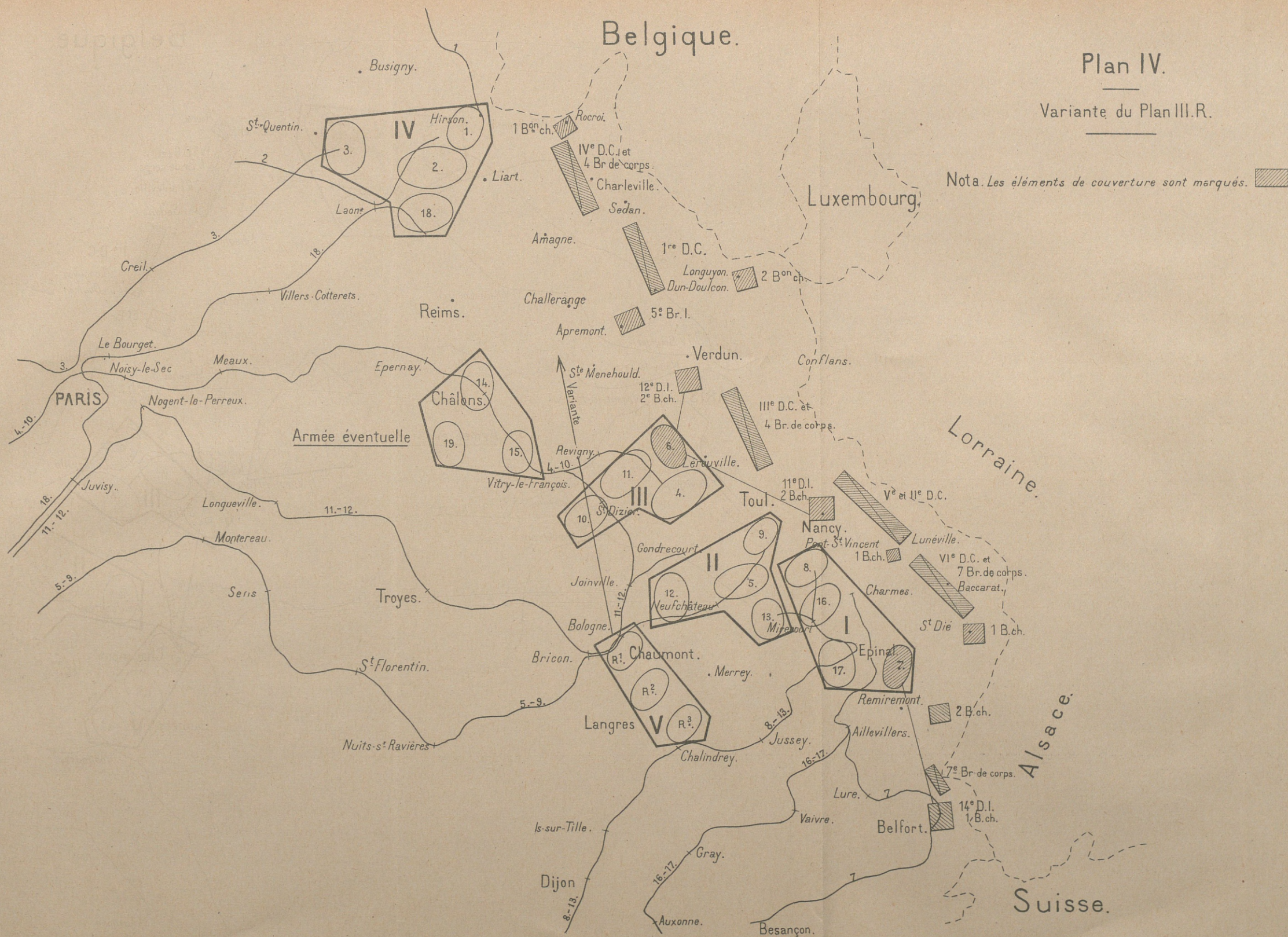
Dans tous les cas l'ensemble des 1^{re}, 2^e, 3^e armées conserve évidemment la mission principale, on en voit la preuve dans ce fait que dans la 3^e armée le 18^e corps est remplacé par le 10^e prêt avant lui; il en résulte que la ligne de transport du 18^e corps emprunte une partie de la petite Ceinture et coupe à Paris la ligne de transport du 10^e corps : c'était là une disposition qui était réalisable, mais qu'il eût mieux valu éviter en raison des conditions difficiles d'exploitation de la petite Ceinture.

Belgique.

Plan IV.

Variante du Plan III.R.

Nota. Les éléments de couverture sont marqués.



CHAPITRE IV

PLAN V

Plan V (Étude de 1881). — Le plan V n'est qu'une étude qui a été terminée en mai 1881; bien qu'il n'ait donné lieu à aucun document d'exécution, ce plan est des plus intéressants, car il diffère dans son principe même de tous les autres.

Que ce soit pour procéder rapidement à une offensive stratégique, ou plus vraisemblablement pour ne céder à l'ennemi sans combattre aucune parcelle du territoire, la concentration des armées est prévue sur la frontière même (Voir carte du plan V).

La masse principale, qui s'étend de Sedan à Lunéville, comprend trois armées dont celle du centre, la 3^e, est disposée en profondeur, celles des ailes, 2^e et 4^e, étant orientées en échelon légèrement avancé; une armée, la 1^{re}, couvre l'ensemble à droite vers la région des Vosges.

Les 14^e, 15^e et 19^e corps, si on ne laisse pas sur les Alpes les 14^e et 15^e corps, constituent dans la région Châlons—Vitry—Esternay une 5^e armée largement étalée, placée ainsi derrière l'aile gauche et susceptible de prendre part rapidement à une manœuvre vers le nord.

L'armée du Centre, face à la région Metz—Château-Salins, comprend les 10^e et 11^e corps en première ligne, les 5^e et 18^e en deuxième et à droite.

A sa droite la 2^e armée a trois corps, 9^e, 12^e, 6^e, sur un front face au nord et le 8^e corps en arrière de sa droite.

A sa gauche la 4^e armée présente trois corps, 4^e, 2^e et 1^{er} en première ligne face à l'est, et le 3^e en arrière de sa gauche.

La 1^{re} armée, qui fait face aux défilés des Vosges, a trois corps en première ligne, 13^e, 7^e et 16^e face à l'est, et un corps, le 17^e, en deuxième ligne vers la droite.

Enfin, en arrière de ce groupement et pour répondre surtout à la crainte d'une irruption ennemie par les Vosges, les troupes de seconde ligne, organisées comme dans le plan III R en trois corps d'armée, forment une 5^e armée dans la région Chaumont—Langres.

La seule variante prévue envisage le transport dans le Nord-Est des 14^e et 15^e corps primitivement laissés sur les Alpes; dans ce cas ils viennent se joindre au 19^e corps.

Mais on veut aussi prévoir le cas de la violation de la neutralité belge par l'ennemi, on étudie donc le transport vers Mézières de l'armée constituée par les 14^e, 15^e et 19^e corps et, dans le cas où les 14^e et 15^e corps resteraient sur les Alpes, le transport vers le même point de tout ou partie de la 4^e armée.

En raison du dispositif même adopté pour la concentration, dispositif à proximité immédiate de la frontière, on se préoccupe d'une façon toute particulière de la couverture, tant au point de vue de la quantité des troupes à y affecter que de leur mise en place.

Tout en conservant à ces troupes le rôle qu'on leur a assigné dans le plan III R, rôle qui conduit à mettre en couverture le maximum de cavalerie, il est nécessaire de renforcer les troupes d'infanterie plus directement destinées à protéger la concentration. C'est ainsi qu'on groupe en bataillons de marche les quarante-huit compagnies d'infanterie disponibles dans certains régiments et de ces bataillons trois vont à Stenay, trois à Vigneulles, deux à Charmes, deux à Bayon, deux à Nancy.

Quant à la mise en place de ces troupes de couverture, trois hypothèses sont envisagées :

1^o La couverture a été déclanchée assez tôt pour que tous les transports qui s'y rapportent soient terminés avant le premier jour de la mobilisation;

2° Le premier jour de la mobilisation est décrété avant la fin des transports de couverture;

3° Les transports de couverture ne commencent que le premier jour de la mobilisation.

Les études sont poursuivies pour chacun des trois cas, mais il est bien entendu que la première hypothèse est la plus favorable et que c'est celle qu'on s'efforcera de réaliser : de toute façon, il faut compter que la mise en place de la couverture nécessitera de 350 à 400 trains à faire circuler en deux jours.

Les emplacements de couverture doivent évidemment se trouver sur la frontière même, étant donné le dispositif de concentration.

Ce dispositif, outre qu'il nécessite une organisation particulière de la couverture, ne peut être adopté que si on peut réaliser un transport particulièrement rapide : on prévoit dès lors qu'il sera indispensable d'affecter à chaque corps d'armée une ligne de transport distincte des voisines.

On est ainsi conduit à une première étude dans laquelle on se rapproche le plus possible de ce desideratum mais en tenant compte seulement des ressources du réseau existant; on en déduit ensuite une liste des travaux à exécuter, construction de lignes nouvelles ou doublement de voies existantes, pour atteindre complètement le résultat cherché.

Les lignes de transport ainsi définies sont numérotées de 1 à 16 du nord au sud.

Chaque corps ayant de la sorte pour ses seuls éléments une ligne de transport, il est possible de n'utiliser que trente-deux marches par jour sur les lignes à double voie et seize sur les lignes à voie unique, il reste chaque jour une marge suffisante pour faire face à l'imprévu et éviter tout mécompte : dans ces conditions c'est le neuvième jour qu'on peut espérer voir la concentration complètement terminée.

Cependant, malgré toutes les précautions prises, on peut

être dans l'impossibilité de réaliser un plan aussi audacieux que celui qui a été prévu, il faut donc envisager des variantes improvisées et des transports en cours d'opérations : on détermine dans ce but trois lignes de manœuvre que l'on appellera plus tard lignes de rocade, c'est-à-dire lignes parallèles au front, permettant de porter les débarquements des corps dans des régions quelconques.

La première ligne de manœuvre passe par Mézières, Sedan, Verdun, Toul, Mirecourt ou Toul, Pont-Saint-Vincent, Nancy.

La deuxième, par Hirson, Amagne, Sainte-Menehould, Revigny, Nançois, Neufchâteau, Mirecourt.

La troisième, par Laon, Reims, Saint-Hilaire, Châlons, Vitry, Blesmes, Chaumont, Langres, Chalindrey, Gray et Besançon.

Les travaux nécessaires pour rendre ces lignes indépendantes des lignes de transport devaient être entrepris.

Tout cet ensemble constituait un gros programme, il eût, par sa réalisation, outillé le réseau français au point de vue militaire d'une façon remarquable.

Nulle part dans la suite on ne retrouvera trace des idées émises dans l'étude du plan V; ce n'est que dans le plan XVII que quelques-unes d'entre elles, notamment la concentration près de la frontière et la recherche de la rapidité des transports sera reprise, la solution adoptée sera d'ailleurs différente.

Si la concentration du plan V répond à l'idée seule d'interdire à l'ennemi l'invasion sans combat du territoire français, elle s'explique aisément en supposant que le gros des rassemblements ennemis s'effectuera autour de Metz; rien pourtant ne paraît justifier spécialement pareille hypothèse et il est vraisemblable au contraire que la masse ennemie doit s'étendre légèrement au nord de cette place : il ne faut pas oublier cependant qu'il s'agit d'une étude faite en 1881, c'est-à-dire à un moment où on a encore peu de renseignements sur les projets de l'adversaire : dans tous

les cas on doit observer que la disposition en profondeur de la 3^e armée avec deux corps en deuxième ligne à droite lui permet de renforcer rapidement, s'il le faut, l'action de la 2^e armée.

Quoi qu'il en soit et plus que dans les autres plans ou études se fait jour la préoccupation de reporter vers le Nord le centre de gravité de nos forces en vue d'une attaque ennemie par la Belgique.

Certes les idées d'offensive stratégique sont loin d'être en honneur, cependant les conditions de transport rapide qu'on voudrait réaliser et la concentration elle-même qui est prévue seraient de nature à permettre facilement une marche en avant : la 3^e armée, rassemblée à l'abri de la région fortifiée Verdun—Toul, se porterait contre l'aile droite du rassemblement principal ennemi; elle est disposée en profondeur pour faciliter son effort progressif, elle est couverte à droite et en avant du côté particulièrement dangereux par la 2^e armée dont la mission deviendrait sans doute défensive dès le début, tandis que le front est prolongé au nord par la 4^e armée disposée pour prendre part à une manœuvre d'enveloppement.

Ainsi compris, le dispositif envisagé paraît favorable; il n'est pas certain que dans les diverses études entreprises il ne soit pas la manifestation de quelques esprits estimant qu'il doit y avoir avantage à prendre dès l'origine l'initiative des opérations et à porter la guerre le plus tôt possible en territoire ennemi.

Malheureusement on ne pouvait atteindre à ce résultat qu'au prix de travaux considérables d'amélioration du réseau ferré entraînant des dépenses auxquelles nous étions hors d'état de faire face : la solution à rechercher pour activer la concentration pouvait d'ailleurs être trouvée en augmentant seulement le rendement des lignes et la rapidité de la mobilisation, les dépenses en résultant eussent été moins considérables, mais le problème était plus difficile.

La solution prévue pour la mise en place des troupes de couverture ne devait pas inspirer beaucoup de confiance car l'hypothèse que l'on espérait réaliser, et suivant laquelle les transports de couverture seraient terminés avant le premier jour de la mobilisation, était vraiment très optimiste; elle posait en outre un problème, celui de transports de troupes importants s'effectuant en même temps que les transports commerciaux, problème sur lequel on n'avait encore fait aucune étude concluant à des bases fermes.

Une disposition particulièrement heureuse du plan V visait l'organisation des trois lignes de manœuvre qui eût été de nature à donner à l'ensemble une souplesse propre à favoriser la mise en œuvre des conceptions stratégiques les plus diverses : il est curieux de constater que cette idée des lignes de rocade, la meilleure sans doute du plan V, ne sera plus reprise. Cette étude de 1881 reste importante, elle pose deux principes : rapidité de la concentration, possibilité de la manœuvre par voie ferrée, qui s'imposent dans la guerre moderne et pour les premières opérations.

Les critiques déjà faites pour le plan IV en ce qui concerne l'emploi de la couverture perdent un peu de leur valeur du fait que les éléments d'infanterie y sont renforcés pour protéger les débarquements et que la période critique, en raison de la rapidité de transport escomptée, est considérablement écourtée; enfin la proximité de la frontière est telle que les troupes de couverture constitueront en fait pour les gros de véritables avant-gardes.

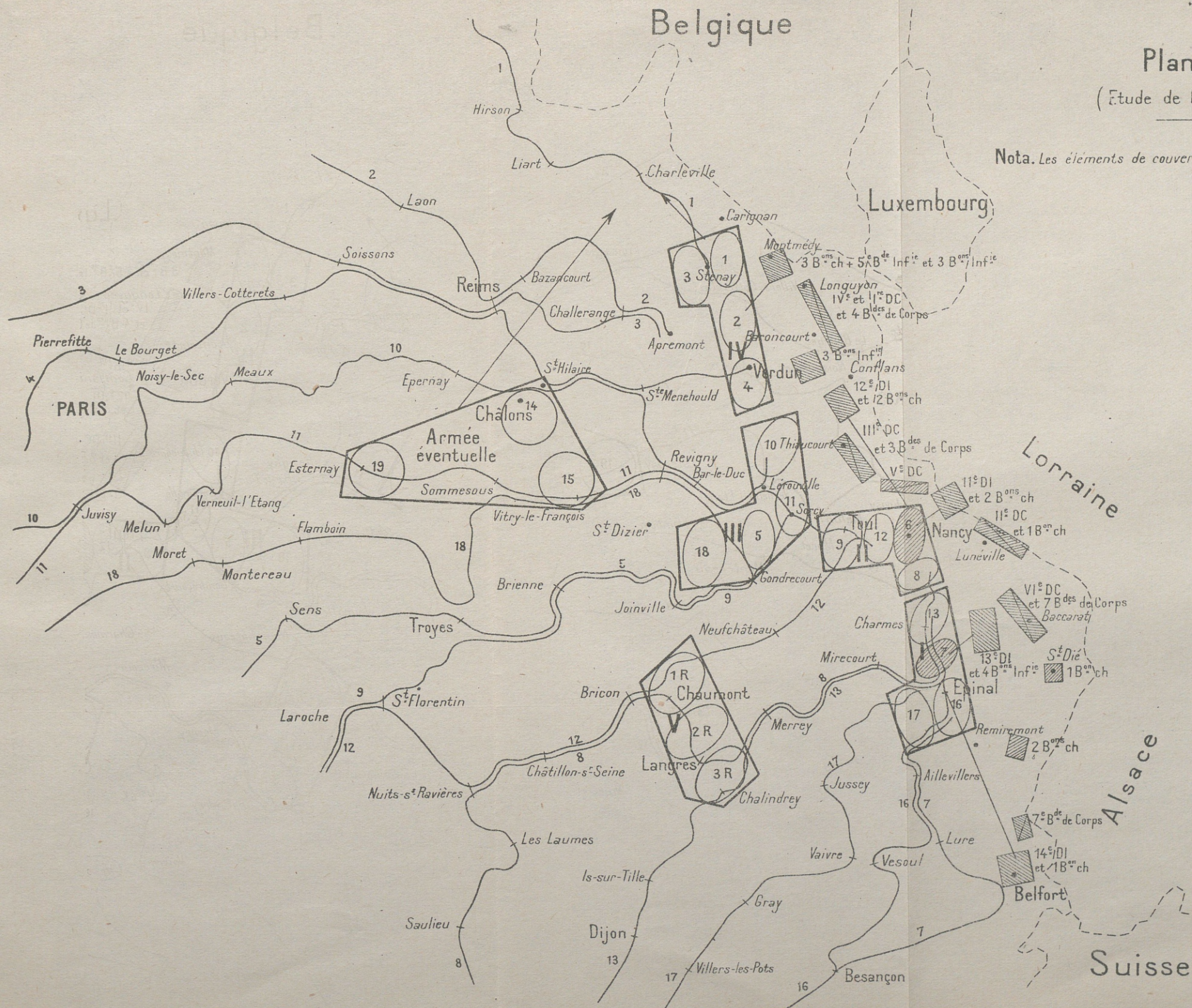
Si l'on envisage l'emploi des corps de réserve, la solution prise correspond bien à ce qu'on peut raisonnablement attendre de ces troupes au début d'une campagne : une mission défensive dans une région déjà fortée par les obstacles naturels qu'elle comporte; il était préférable d'opérer ainsi plutôt que de diriger ces corps vers le Nord où l'action devait vraisemblablement devenir rapidement très active.

Belgique

Plan V.

(Étude de Mai 1881)

Nota. Les éléments de couverture sont marqués 



CHAPITRE V

PLAN VI

Plan VI (1884). — En 1884 la situation extérieure est devenue particulièrement inquiétante : notre politique méditerranéenne, qui nous a déjà aliéné l'Italie, rend nos rapports avec l'Espagne plus difficiles ; il en résulte, en 1883, un grave incident franco-espagnol : le roi d'Espagne est sifflé à son passage à Paris parce qu'il vient d'être nommé colonel d'un régiment de uhlans en garnison à Strasbourg ; des manifestations antifránçaises en sont la conséquence en Espagne ; la triplice se réjouit de ces difficultés bien que notre politique coloniale en Afrique apporte à l'Allemagne quelque apaisement.

Bismarck, en outre, n'a pas désarmé, et son hégémonie pèse sur l'Europe ; il s'est rapproché de la Russie et le 21 mars 1881 un traité secret sera signé liant la Russie et l'Autriche à l'Allemagne.

Enfin nos rapports avec les Anglais manquent de cordialité.

D'un autre côté, il faut observer que si nous avons très sensiblement amélioré notre réseau ferré, nous constatons que les Allemands ont entrepris des travaux considérables dont la majorité est terminée : la zone des débarquements en Alsace-Lorraine est munie de quais de débarquement nombreux, les passages dans les points chargés sont facilités par des installations de détail très complètes, les liaisons de cette zone avec l'intérieur de l'empire sont assurées par des lignes de parcours faciles.

Dans la région de Trèves de nombreux travaux ont

été exécutés depuis 1880, le programme prévu par la loi du 4 février 1880 est à peu près exécuté : on a même, en vertu de la loi du 15 mai 1882, construit un tronçon de ligne à voie unique allant d'Aix-la-Chapelle à Malmédy près de la frontière belge ; c'est encore de peu d'importance, mais nous pouvons y pressentir la tendance des Allemands à reporter vers le nord leurs débarquements pour entrer en France en violant la neutralité belge : ce serait pour faciliter la manœuvre enveloppante que préconisent tous leurs écrivains militaires, manœuvre qui éviterait de se heurter de front à nos forces groupées dans un espace trop restreint pour assurer un emploi raisonné de toute la puissance que l'on peut déployer.

L'Allemagne poursuit le rachat systématique de son réseau et on peut dire qu'en 1884 l'armée allemande est prête, car elle a ses chemins de fer comme elle a ses canons et son matériel, elle est prête surtout pour une irruption rapide sur le sol français.

Ces considérations, jointes à diverses autres relatives à certaines modifications dans l'organisation générale de notre armée, telles notamment que la mise en place définitive des bataillons d'artillerie de forteresse et une répartition nouvelle des troupes affectées aux places fortes, conduisent à substituer au plan III R le plan VI.

Il faut ajouter d'ailleurs l'influence des critiques formulées au sujet du dispositif en deux masses du plan III : ces critiques, à la suite desquelles on avait adopté le plan III R, signalaient le danger résultant d'un vide, si petit soit-il, entre nos corps, et on est conduit à un véritable enchevêtrement des armées (Voir carte du plan VI).

Les trois premières armées sont encore portées en avant sur la ligne Bayon—Toul—Commercy—Saint-Mihiel, tandis que le front de la quatrième s'étend en avant de Revigny et Sainte-Menehould, mais il est difficile de se rendre compte d'une façon bien précise des raisons qui ont motivé les dispositions de détail de cette concentration.

Les armées ont la même composition que dans le plan précédent, mais dans la 1^{re}, les quatre corps sont accolés face au nord-est; dans la 2^e, trois d'entre eux sont groupés dans la région de Neufchâteau tandis que le 13^e reste en arrière presque au centre de l'armée de droite : la 3^e armée conserve un dispositif analogue à celui de 1883 avec deux corps en première ligne, un en deuxième ligne derrière la droite et le 18^e assez loin en arrière de la gauche; la 4^e armée n'a plus que trois corps en première ligne, le 10^e se trouvant en deuxième ligne derrière la droite.

Les troupes de seconde ligne sont groupées en trois armées concentrées : la 7^e à l'aile droite vers Lure, la 5^e derrière la 2^e au sud de Neufchâteau, la 6^e largement étalée vers Châlons, Vitry-le-François, derrière la 4^e.

Ces armées comprennent chacune deux corps de réserve à deux divisions. Mais il ne semble pas que ces corps aient été effectivement organisés et les armées sont plutôt des groupés de divisions de réserve;

La 5^e est formée du 3^e corps de réserve comprenant les 4^e et 5^e divisions et du 4^e comprenant les 8^e et 9^e;

La 6^e est formée du 1^{er} corps (1^{re} et 2^e divisions) et du 2^e (3^e et 10^e divisions);

La 7^e est formée du 5^e corps (11^e et 12^e divisions) et du 19^e corps d'armée avec éventuellement la 14^e division et la 14^e *bis* de marche.

Chaque division de réserve comprend deux brigades de deux régiments à trois bataillons dont un actif provenant des quatrièmes bataillons, quatre batteries actives, deux escadrons, une demi-compagnie du génie, deux sections de munitions (infanterie et artillerie), une section de parc, une ambulance et un convoi.

Ces divisions de réserve sont transportées à la suite des corps d'armées d'origine; les états-majors des armées de seconde ligne sont enlevés de Dijon pour celle de droite, de Vernon pour les deux autres.

Dans la composition des armées de seconde ligne entre

le 19^e corps, aussi a-t-on prévu une variante, de telle sorte que si ce corps débarque assez tôt, la 5^e armée (centre) pourra comprendre le 19^e corps et les divisions de réserve 11^e et 12^e, les 3^e et 4^e corps de réserve prenant dès lors la place de la 7^e armée : la décision sera prise suivant la date d'arrivée du 19^e corps et suivant le point sur lequel on voudra le groupement le plus important.

Dans le cas où le 19^e corps ne serait pas transporté en entier, on enlèverait toujours les tirailleurs ; on en formerait alors une division à neuf bataillons destinée soit aux Alpes-Maritimes, soit à la région de l'Est, suivant les besoins du moment ; les régiments de zouaves doivent toujours envoyer au moins un bataillon qui se dédoublera, on aura ainsi une division de quatre régiments de marche à deux bataillons.

Trente-six bataillons territoriaux sont tenus prêts à être envoyés en Algérie pour y remplacer les troupes venues en France.

Il reste enfin comme unités de seconde ligne huit divisions territoriales, qui sont affectées, les 9^e *bis*, 12^e *bis* et 13^e à Paris et Lyon, les 14^e et 15^e aux Alpes, les 16^e, 17^e et 18^e aux Pyrénées.

Le plan VI comprend une étude très complète, mais qui ne recevra son application intégrale que dans le plan suivant, de l'organisation d'une 9^e armée destinée à la frontière des Pyrénées : nos difficultés avec l'Espagne ont motivé cette disposition ; cette armée comprend les 16^e, 17^e et 18^e divisions de réserve.

Le plan de transport correspondant à ces forces comprend :

1^o Des transports fermes destinés à mettre en place une couverture ou à constituer en certains points comme Nîmes ou Clermont-Ferrand le matériel roulant destiné aux batteries, sections de munitions, convois administratifs, ambulances ;

2° Le transport éventuel des divisions à des jours déterminés de la mobilisation.

Si on doit exécuter ces mouvements avant la fin de la concentration les fiches de transport préparées sont complétées par la date et envoyées : si la concentration est terminée sans que la 9^e armée ait été transportée, les fiches sont envoyées avec indication comme date du jour A ; au moment de l'exécution un ordre indiquera à quelle date doit correspondre le jour A.

L'armée des Alpes est formée des 14^e et 15^e corps, son transport éventuel vers le Nord-Est n'est prévu à aucun moment, des dispositions sont même prises pour la renforcer éventuellement par les 14^e et 15^e divisions territoriales.

Il faut noter la constitution en trois groupes de chacune des réserves générales d'artillerie transportées auprès des quartiers généraux d'armée.

Le 1^{er} groupe comprend quatre batteries de 95 ainsi que le 2^e groupe, le 3^e groupe forme le parc d'artillerie avec quatre sections de munitions.

Le dispositif de couverture du plan III R ne subit aucune modification de principe, on ne pourrait relever quelques points de détail sans importance ; néanmoins, on est revenu sur la question du commandement de la cavalerie.

Sans résoudre la question du commandement de groupements supérieurs à la division, on a voulu coordonner l'action des brigades de corps et on a formé au dernier moment des divisions provisoires, revenant ainsi à l'étude de 1881 mise en application en partie au plan III et abandonnée au plan III R.

On transporte dès lors en couverture deux états-majors de commandements de cavalerie et les états-majors des quatre généraux inspecteurs de cavalerie : il est vraisemblable que certains d'entre eux étaient destinés à assurer

le commandement de toute la cavalerie d'un même secteur.

Pour la première fois on détermine nettement la destination du groupement formé par la 14^e division avec le bataillon de chasseurs de Montbéliard et la 7^e brigade de cavalerie, groupement auquel se joint la 6^e division de cavalerie : cet ensemble constituera un détachement chargé d'opérer en Haute-Alsace.

Pour la première fois aussi on se préoccupe de savoir comment les masses de cavalerie utilisées en couverture pourront recevoir leurs compléments.

Pour les divisions de cavalerie les compléments seront envoyés dans certains centres, Belfort, Épinal, Neufchâteau, Bar-le-Duc, camp de Châlons, comme l'étude en avait été faite dans le plan de 1883 : mais pour les brigades les compléments sont envoyés auprès des quartiers généraux du corps d'armée et restent à la disposition des commandants de corps d'armée jusqu'au moment où les brigades rejoignent leurs corps respectifs, cela laisse supposer que l'emploi des brigades de cavalerie en tant que troupes de couverture ne sera que de courte durée.

Une disposition mise à l'étude envisage le transport dans le Nord-Est des brigades de cavalerie des 14^e et 15^e corps venant renforcer la couverture, il ne semble pas que cette mesure aurait eu son application en cas de mobilisation.

Les lignes de transport de 1883 ne sont modifiées que très légèrement pour tenir compte des quelques différences qui existent avec le plan précédent dans l'emplacement de certains corps.

La concentration est terminée du douzième au quatorzième jour pour les armées de première ligne, les unités de seconde ligne suivent immédiatement.

Certes les problèmes qui se posent en 1884 sont nombreux et les inquiétudes que nous pouvons avoir en cas de guerre sur la frontière des Alpes comme sur la frontière de

l'Est et éventuellement sur les Pyrénées ne sont pas pour encourager des conceptions offensives, aussi s'explique-t-on aisément que les auteurs du plan VI, voyant diminuer les forces dont ils pouvaient disposer contre l'Allemagne, ont cherché à opposer à l'envahisseur une barrière aussi solide que possible sans s'attarder à une idée quelconque de manœuvre.

Le gros de nos forces, constitué par les 1^{re}, 2^e et 3^e armées, est ainsi massé en face de la région où on suppose que se feront les rassemblements ennemis les plus importants; il ne reste pour la région des Vosges qu'une armée de corps de réserve ou une armée comprenant le 19^e corps actif, mais il est vraisemblable que celle-ci sera concentrée vers le centre sauf impossibilité due à l'arrivée tardive des troupes d'Algérie.

D'ailleurs, la mission offensive donnée au détachement de la région de Belfort est bien de nature à inquiéter tout mouvement ennemi par les Vosges dont la défense se trouvera par suite facilitée.

Vers le nord, la 4^e armée est bien disposée pour une action retardatrice ou même pour se porter vers l'est, cependant son corps de deuxième ligne, le 10^e, est vers la droite, ce qui permet de l'utiliser plus rapidement pour appuyer s'il le faut une action du groupe principal ou tout au moins pour assurer la liaison avec la 3^e armée.

Si la formation de la 3^e armée est logique avec deux corps en deuxième ligne prêts à être employés au mieux des circonstances, celle de la 2^e armée le paraît moins puisque le 13^e corps est rassemblé assez loin au sud derrière le centre de la 1^{re} armée : il faut surtout voir là la conséquence des difficultés que l'on a rencontrées pour débarquer ce corps plus près des trois autres qui chargent déjà considérablement les lignes de transport aboutissant dans la région de Neufchâteau et à l'est ; cette remarque prouve bien que dès le début les conceptions stratégiques doivent tenir compte des possibilités du réseau ferré.

Il est prévu que les unités de réserve suivront les corps actifs d'origine, il en résulte qu'on ne voit pas très bien comment seront acheminées certaines divisions, comme les 11^e et 12^e rassemblées vers Lure alors que les 11^e et 12^e corps restent dans la région de Gondrecourt ; il est vraisemblable que la déviation se fera à partir d'un point situé assez loin en arrière, mais il n'est déterminé aucune mesure précise à cet égard ; la même objection se présenterait avec plus de valeur encore pour le transport de la 4^e division si la 5^e armée prenait la place de la 7^e comme il est prévu dans la variante.

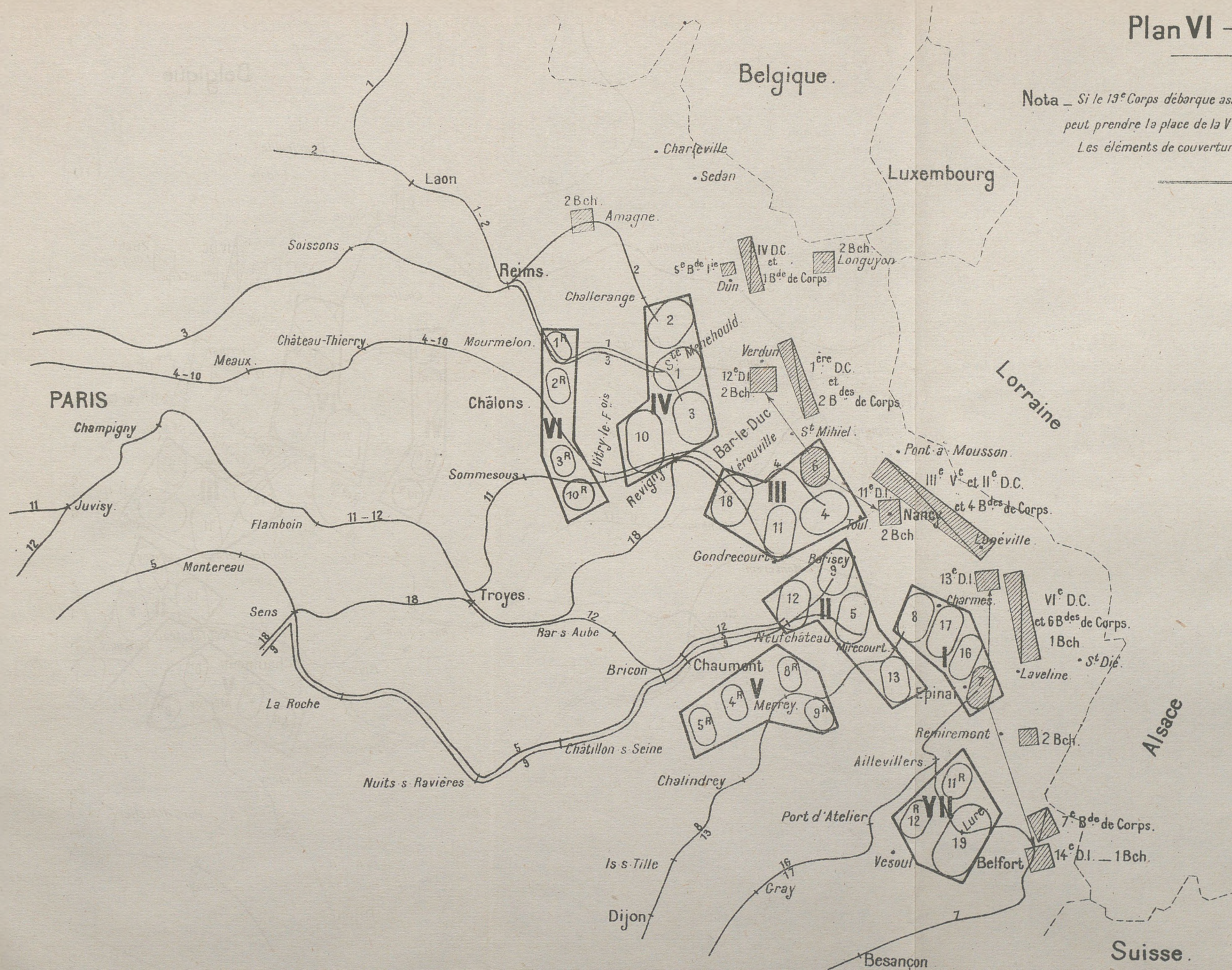
Le plan VI est, dans tous les cas, le premier où on envisage l'emploi des troupes de réserve constituées en divisions aptes au combat, c'est-à-dire possédant en propre tous leurs moyens d'action : elles sont ainsi susceptibles d'intervenir dans des zones distinctes de celles où opèrent les troupes actives et le théâtre d'opérations des Vosges est particulièrement indiqué ; c'est d'ailleurs cette considération qui motive l'éventualité de la variante ; c'est elle aussi qui permet l'emploi éventuel de troupes de réserve sur la frontière des Pyrénées.

La question du commandement de la cavalerie reste un objet de préoccupations et on paraît bien envisager l'utilisation de masses supérieures à une division, mais l'emploi tactique de ces masses est encore mal défini, on ne voit pas encore très bien comment elles pourraient évoluer et intervenir utilement sous un même commandement qui serait particulièrement lourd.

Dans tous les cas, l'utilisation des brigades de corps reste toujours indécise et il ne semble pas qu'elles doivent pratiquement servir à autre chose qu'à couvrir les rassemblements de nos forces, bien qu'elles soient groupées en divisions provisoires dont la durée ne peut être que très éphémère, les armées devant récupérer cette cavalerie qui leur est propre pour se porter en avant ou pour combattre.

Plan VI - 1884

Nota — Si le 19^e Corps débarque assez tôt la VIII^e Armée peut prendre la place de la V^e et inversement.
Les éléments de couverture sont marqués 



CHAPITRE VI

PLAN VII

Plan VII (1886). — Les plans mis en vigueur jusqu'en 1886 n'ont jamais été des plans absolument complets, ils n'ont été que le résultat de diverses études faites entre 1871 et 1880 et que l'on a mises sur pied successivement suivant les idées du moment; il en est résulté que ces divers plans ne comprenaient pas tous les documents d'exécution, en particulier pour les variantes, qui restaient dès lors à exécuter éventuellement au moment du besoin sans même qu'on ait déterminé des directives un peu précises : on n'avait donc pour le cas de guerre qu'un plan ferme et si diverses hypothèses avaient été envisagées, elles eussent pris tout le monde un peu au dépourvu en cas d'application.

Le plan VII ne procède pas de la même manière, il envisage toutes les hypothèses possibles et dans chaque cas le plan complet est préparé dans tous ses détails; c'est donc un ensemble de plusieurs plans ne différant d'ailleurs que par des mesures partielles et au moment de la mobilisation on exécutera celui qui répondra à la situation.

En 1886, aucun élément nouveau n'est intervenu dans notre politique extérieure, nous avons continué notre effort de colonisation puisque, après la Tunisie, nous avons dirigé notre action sur Madagascar où nous avons fait notre première expédition; nous nous sommes ensuite engagés au Tonkin; quoique nous soyons conduits ainsi à disperser nos forces au dehors, beaucoup trop même au gré de certains qui craignent qu'on abandonne la garde de la frontière de l'Est, nos relations avec l'Allemagne restent mauvaises et nos relations avec l'Italie, l'Espagne ou l'Angleterre ne

s'améliorent guère; il faudra que notre plan tienne compte de ces considérations.

En ce qui concerne notre matériel nous venons d'adopter un nouveau fusil, le fusil Lebel, de calibre réduit et à tir rapide, l'emploi tactique de notre infanterie s'en trouve modifié, et par voie de conséquence l'utilisation stratégique de nos armées, tout au moins partiellement, puisque l'augmentation de portée et de puissance du feu permet notamment de prévoir sur un champ de bataille l'existence de zones non effectivement occupées et pourtant inaccessibles à l'ennemi.

Enfin notre réorganisation du service militaire des chemins de fer est sortie de la période d'études, les bases en ont été posées de façon à peu près complète, certains organismes importants, parmi lesquels la direction générale des chemins de fer et étapes, vont pouvoir entrer en fonctionnement.

On peut dire que le plan VII est l'aboutissement de toutes les études et de tous les efforts antérieurs, il n'est plus l'application de une ou de plusieurs idées mais de toutes les idées qui après mûr examen ont été jugées devoir être retenues.

La première hypothèse faite répond à la concentration contre l'Allemagne seule, cependant les 14^e et 15^e corps restent en observation, ils sont mobilisés mais n'abandonnent pas leurs garnisons; de même, pour la frontière des Pyrénées, la 9^e armée mobilisée reste aussi dans ses garnisons.

Une variante prévoit le transport des 14^e et 15^e corps dans la région Lure—Belfort—Montbéliard, les seules troupes laissées sur les Alpes correspondent alors à trois brigades mixtes et deux divisions de réserve.

Avec la deuxième hypothèse la concentration se fait à la fois contre l'Allemagne et contre l'Italie : une 8^e armée est immédiatement concentrée sur les Alpes, elle se compose des 14^e et 15^e corps, de trois brigades mixtes et de deux divisions de réserve.

La troisième concentration envisagée permet en outre de faire face à l'Espagne : le dispositif admis dans le deuxième cas est complété par le rassemblement de la 9^e armée, la 16^e division de réserve à Perpignan, la 17^e *bis* à Muret, Foix, Saint-Gaudens, la 18^e à Pau et Bayonne.

De ces divers travaux le premier constitue le plan fondamental, les autres en découlent par des additions (Voir carte du plan VII).

Le front occupé par les quatre armées est sensiblement le même qu'en 1884, mais la 4^e armée ne reste plus en arrière, son front est à peu près sur la même ligne que celui des armées voisines ; bien que le dispositif reste encore compact, les armées sont plus nettement séparées les unes des autres et l'ensemble présente un groupement de trois armées dont l'axe passe par la région Metz—Château-Salins, ce groupement est couvert à droite sur les Vosges par une armée.

La composition des armées n'a pas changé, seuls ont été modifiés les emplacements de certains corps : dans la 3^e armée il n'y a plus qu'un corps, le 18^e, en deuxième ligne, tandis que dans la 4^e le 10^e est porté sur le même front que les trois autres ; dans la 2^e armée le 13^e corps, rapproché de l'ensemble, semble concentré dans des conditions meilleures.

En deuxième ligne ce sont toujours trois armées, mais on n'envisage plus la réunion des divisions de réserve en corps de réserve, disposition qui n'a d'ailleurs jamais reçu une application complète ; dès lors les 5^e, 6^e et 7^e armées ne sont que des groupes de divisions comprenant les unités de réserve des corps actifs situés en avant.

A droite en échelon en arrière ce sont les 5^e, 8^e, 13^e et 17^e divisions, au centre derrière la 2^e armée, les 4^e, 9^e, 11^e et 12^e, à gauche derrière la 4^e, les 1^{re}, 2^e, 3^e et 10^e.

Il y a lieu de remarquer que les zones de concentration de ces armées sont tellement proches des unités de première ligne qu'il ne semble pas possible qu'on puisse les

utiliser autrement que comme renforts des troupes placées immédiatement en avant.

Dans le but de parer au trouble qui pourrait résulter, pour l'exécution du plan de transport, des entreprises rapides de l'ennemi et dans la crainte de ne pouvoir atteindre les points de débarquement prévus, une variante est étudiée en février 1887 reportant en arrière tout le dispositif sur la ligne Vesoul—Vitrey—Langres—Chaumont—Joinville—Saint-Dizier, et derrière la Marne : la 5^e armée derrière la droite serait rassemblée entre Gray et Is-sur-Tille, la 6^e derrière le centre vers Bricon et Bar-sur-Aube, la 7^e prolongeant presque l'aile gauche tout en restant un peu en arrière vers Blesmes et Vitry-le-François.

L'exécution de cette variante se ferait en raccourcissant ou déviant les transports à partir de certaines gares dites gares régulatrices : c'est la première idée de la nécessité de cet organe, mais on se contente d'en parler car la première instruction relative au service et à l'utilisation de ces gares ne sera que de mars 1887.

Toute la cavalerie est en couverture, et suivant les principes déjà adoptés en 1884 il est constitué avec les brigades de corps quatre divisions provisoires, A, B, C, D, formées par deux ou trois brigades : les divisions A et B sont dans la région de Lunéville, C et D en avant de Commercy.

Il en résulte que la cavalerie est répartie en trois gros groupements : deux divisions et deux brigades en avant de Verdun et au nord, quatre divisions et une brigade en avant de Saint-Mihiel, trois divisions à l'est de Nancy ; la 6^e division fait partie du détachement de Haute-Alsace.

Quant aux troupes d'infanterie, aux 11^e, 12^e et 14^e divisions se joignent au nord la 5^e brigade (du 2^e corps), au centre la 26^e division (du 13^e corps), ces deux unités étant transportées hâtivement, tandis que les bataillons de chasseurs dont le nombre est augmenté sont répartis de façon

différente : deux au nord vers Longwy, six à Verdun, six dans les Vosges, un vers Belfort.

Les quelques modifications apportées aux lignes de transport sont motivées par la nécessité qui s'impose de grouper les corps d'armée par deux pour une même ligne, en réalisant l'indépendance de ces diverses lignes : on aura ainsi un meilleur rendement en se conformant mieux aux conceptions stratégiques, le travail de préparation du plan sera simplifié, chaque courant étant indépendant de ses voisins, on obtiendra dans l'exécution plus de régularité, l'écoulement de chaque courant n'ayant aucune répercussion sur l'écoulement des autres.

Le 1^{er} corps arrive par Mézières—Sainte-Menehould;

Les 2^e et 3^e par Soissons—Reims—Sainte-Menehould;

Les 4^e, 6^e et 10^e par Paris—Lérrouville avec le 11^e à partir de Blesmes;

Les 12^e et 18^e par Paris—Troyes—Saint-Dizier—Reigny;

Les 5^e et 9^e par Sens—Châtillon—Neufchâteau;

Les 8^e et 13^e par Dijon—Mirecourt;

Les 16^e et 17^e par Gray—Vesoul—Épinal;

Le 7^e par Besançon—Belfort—Épinal.

En fait, si l'indépendance n'est pas réalisée partout de façon absolue, c'est que les installations existantes ne le permettent pas, surtout quand on s'approche de la frontière et que les débarquements doivent s'effectuer sur une zone relativement restreinte.

Des études sont entreprises pour qu'on puisse tracer par ligne de transport 50 marches dont 40 seraient utilisables : chaque corps d'armée disposerait alors de 18 marches, dont deux blanches c'est-à-dire disponibles pour des imprévus ; comme il faut 105 trains par corps d'armée et qu'il faut ajouter les trains de vivres et les transports d'éléments divers n'entrant pas dans la composition organique des corps d'armée, on peut compter que les transports de

concentration s'exécuteront du cinquième au onzième jour pour les armées de première ligne, du treizième au dix-neuvième pour les armées de réserve; la concentration sera complètement terminée le vingt et unième jour, les débarquements se faisant à raison de cinq quais pour deux corps d'armée.

On peut s'étonner de ce résultat qui semble marquer une régression sur celui que l'on escomptait dans les plans précédents, mais il n'en est rien : il faut remarquer tout d'abord que les armées de première ligne sont rassemblées à partir du douzième jour tandis que dans le plan précédent on ne comptait que sur le quatorzième; c'est le résultat obtenu par une meilleure utilisation des chemins de fer.

Mais pour l'ensemble les plans antérieurs n'avaient pas été étudiés pour tous les détails d'exécution, ils ne tenaient pas compte d'un nombre considérable de trains, vivres ou autres, qui viennent s'ajouter à ceux des armées proprement dites; on peut dire que ce n'est qu'à partir du plan VII, dont tous les documents sans exception ont été arrêtés, qu'on sait de façon certaine les délais dans lesquels on pourra disposer des forces envoyées sur la frontière, ces forces étant dotées de tout ce qui leur est nécessaire pour combattre et pour vivre.

Le transport du 19^e corps est toujours prévu en commençant par les troupes indigènes; tous les mouvements d'Afrique en France et réciproquement doivent s'effectuer d'une manière ferme le premier jour.

La 9^e armée peut être transportée sur les Pyrénées à partir du sixième jour, sa concentration est dans ce cas terminée le dixième jour.

Avec le plan VII apparaît la direction générale des chemins de fer et des étapes dont l'organisation est définie par le décret du 7 juillet 1884, c'est un élément chargé de tous les services de l'arrière; le dossier du directeur général est constitué, il indique d'ailleurs comme arrêtées

définitivement un certain nombre de mesures qui ne sont encore qu'à l'étude; il devance donc un peu les événements.

C'est ainsi qu'on entrevoit l'utilisation de compagnies d'ouvriers de chemins de fer du génie pour les réparations de voies : ces huit compagnies fournissent quatre détachements de première ligne devant opérer dans la zone des débarquements où ils arrivent le troisième jour ; deux détachements de réserve sont constitués à Versailles le premier jour.

Un parc sur rails est disponible à Versailles le neuvième jour; il comprend comme matériel le matériel spécial de réparation des ponts de chemins de fer et comme personnel deux compagnies du génie.

Au point de vue du service du chemin de fer, le Directeur général dispose :

1^o De la délégation de la Commission supérieure aux armées, chargée de diriger le service sur les sections exploitées par les compagnies nationales depuis la base d'opérations jusques et y compris les stations de transition ;

2^o De la Direction des chemins de fer de campagne chargée du service entre les stations de transition et les têtes d'étapes de guerre ;

Le membre militaire de la délégation de la Commission supérieure est en même temps le Directeur militaire des chemins de fer de campagne : la délégation a sous ses ordres la Commission de ligne du réseau de l'Est et le personnel entier de ce réseau.

La base d'opérations n'est qu'une ligne de démarcation séparant, en matière de transports, la zone des pouvoirs du ministre de celle du Commandant en chef.

Cette base suit la ligne Hirson—Laon—Paris—Saint-Florentin—Châtillon-sur-Seine—Is-sur-Tille—Gray—Besançon—Morteau : l'autorité du Commandant en chef s'étend donc sur le réseau de l'Est et les lignes de Besançon à Vesoul et à Belfort, du réseau P.-L.-M.

La limite de l'exploitation par les compagnies est mar-

quée à l'avant par les stations de transition dont l'emplacement dépend évidemment de la situation de nos armées et des destructions qui auront pu être opérées : dans tous les cas, on admet que le réseau de l'Est peut exploiter en Alsace-Lorraine, mais on ne fixe aucune limite, et les stations de transition en cas d'avance de nos forces eussent été déterminées, comme sur le territoire français, suivant les circonstances et suivant les ressources en matériel et en personnel.

Au début, la ligne des stations de transition sera sensiblement jalonnée par la voie ferrée Sedan—Lérrouville—Nancy—Blainville—Épinal—Lure—Belfort, qui appartiendra à la délégation.

Au delà des stations de transition se trouvent les têtes d'étapes de guerre sur lesquelles sont acheminés les vivres et les approvisionnements.

Au début, les vivres pendant la concentration sont expédiés de magasins spéciaux situés dans la zone avant sur des gares fixes qui sont en principe celles où débarquent les quartiers généraux; ces transports ont lieu à partir du troisième jour.

Après la concentration fonctionnent les lignes d'étapes : ce sont les voies ferrées qui relient le territoire de chaque région au corps d'armée issu de cette région; ces lignes d'étapes passent par la station-magasin qui doit fournir les approvisionnements pour les transports de matériel, et par la voie la plus courte pour les transports de personnel.

A côté de ces lignes d'étapes, et distinctes d'elles, sont déterminées des lignes d'évacuation tracées depuis les armées jusqu'à la zone destinée à recevoir les malades et blessés et s'étendant à l'ouest de la ligne Caen—Angers—Tours—Bourges—Nevers—Saint-Étienne—Avignon.

On peut mentionner enfin la formation après la concentration de deux commissions de chemins de fer de campagne : il est prévu aussi pour le début des opérations la mobilisation de deux sections techniques formées avec du

personnel et du matériel, en particulier des locomotives, prélevés sur les ressources des compagnies.

Ces commissions et ces sections sont destinées à opérer en cas d'avance de nos troupes sur des lignes en avant des réseaux nationaux; elles peuvent suffire à exploiter 400 ou 500 kilomètres de voies : elles sont mobilisées à Paris et sont prêtes le seizième jour avec deux sections télégraphiques de chemins de fer et d'étapes.

Les six sections et demie restantes qui peuvent être prélevées sur les réseaux ne seraient mobilisées que par la suite, sur la demande du Commandant en chef.

On voit par là combien, notamment au point de vue du service militaire des chemins de fer, le plan VII comprend un ensemble de mesures définitives du plus haut intérêt.

Le plan VII est accompagné d'une étude très complète sur les bases, au point de vue stratégique, d'un projet futur, bases qui n'ont d'ailleurs pas été retenues pour l'élaboration du plan VIII mais qui n'en restent pas moins dignes de retenir l'attention.

Au point de vue de la couverture on admet la possibilité d'une irruption de la cavalerie allemande au nord de Verdun; on lui opposerait trois divisions de cavalerie.

Au point de vue de la concentration des armées on envisage une bataille sur la Moselle avec une armée principale, la 2^e, prenant l'offensive vers le nord-est après avoir arrêté l'ennemi, probablement prêt le premier, au sud de Nancy.

Cette armée aurait quatre corps en première ligne et deux en deuxième, ainsi répartis :

Trois corps dans la vallée du Madon, entre Pont-Saint-Vincent, Mirecourt et Charmes;

Un corps sur la rive gauche de la Moselle, entre Charmes et Châtel;

Un corps dans le triangle Mirecourt — Vittel — Dampierre;

Un corps dans la vallée de la Meuse vers Vaucouleurs, prêt à marcher soit vers le nord, soit vers l'est.

Avec cette armée marchent deux divisions de cavalerie. Elle est couverte à droite par une armée de trois corps concentrés rapidement et empêchant tout débouché de l'ennemi par les Vosges.

Dans son mouvement offensif la 2^e armée serait couverte à gauche par une armée de deuxième ligne chargée d'observer Metz et Thionville, et par les opérations des 3^e et 4^e armées sur la rive gauche de la Moselle.

La 3^e armée, de trois corps, constituerait d'abord un pivot fixe entre Toul et Saint-Mihiel avec deux corps sur la Meuse, le troisième sur la ligne Ligny-VOID.

La 4^e armée, de quatre corps et trois divisions de cavalerie, serait concentrée entre Lérrouville et la pointe de l'Argonne avec un corps en deuxième ligne : elle serait prête soit à renforcer notre gauche, soit à se porter plus au nord pour agir sur l'aile droite ennemie, tout en restant en liaison avec l'armée principale par la 3^e armée et l'armée d'observation de Metz.

Quant aux divisions de réserve, elles seraient employées comme dans le plan précédent et réunies en trois armées, avec cette réserve que la 5^e, composée de trois divisions et concentrée vers Luxeuil—Lure—Vesoul, devrait être prête à être transportée sur un point quelconque du théâtre d'opérations du Nord-Est.

On voit dans cette étude, où s'affirme nettement une idée d'offensive stratégique, paraître pour la première fois une conception qui n'est d'ailleurs qu'une conséquence de l'idée d'offensive, la nécessité de constituer les armées, non point d'un nombre égal de corps d'armée, mais d'un nombre variable avec la mission dévolue à chaque armée.

Cette idée ne recevra encore aucune application pratique, en ce qui concerne du moins le nombre des corps d'armée actifs.

Le dispositif de concentration du plan VII est essentiel-

lement un dispositif de défensive stratégique motivé sans aucun doute par les difficultés de notre situation extérieure, qui peut nous imposer la nécessité de faire face sur plusieurs fronts à la fois.

Il comprend principalement un groupement de trois armées dont l'armée centrale, la 2^e, est légèrement en retrait sur les deux autres, qui sont disposées pour agir simultanément sur les flancs d'une attaque ennemie; l'armée de droite, la 1^{re}, est en outre étalée pour parer à l'éventualité d'une irruption par les Vosges; quant à celle de gauche, la 3^e, elle est en profondeur sur sa gauche pour assurer éventuellement la liaison avec la 4^e armée si celle-ci était appelée à remonter vers le nord.

Ce qui renforce encore cette conception de manœuvre défensive, c'est la détermination de diriger les 14^e et 15^e corps, au cas où on pourrait les retirer de la frontière des Alpes, sur la région Lure—Belfort pour la garde d'une zone que l'on n'abandonne qu'à regret, au lieu de les destiner au renforcement de l'armée principale.

Quant à la 4^e armée, elle n'est qu'en situation d'attente et ne sert qu'à prolonger le flanc nord de l'ensemble, comme les 14^e et 15^e corps en prolongeraient le flanc sud: c'est là une mesure adoptée seulement parce qu'une condensation plus forte de troupes dans la région centrale serait certainement exagérée et conduirait à rendre impossible tout mouvement.

On trouve d'ailleurs cette condensation dans la variante prévue en arrière; les documents d'exécution n'ont pas été préparés complètement et on laisse le soin aux gares régulatrices nouvellement créées de régler les mouvements de fin de parcours suivant les circonstances; il est à présumer que les ressources en points de débarquement permettraient difficilement une pareille concentration aussi serrée.

Au surplus, était-il bien logique de la définir à l'avance, et alors pourquoi n'en avait-on pas fait l'objet d'une étude complète? Il est vraisemblable que les premiers transports

sur les régions fixées par le plan ferme seront déjà commencés lorsque les événements devront imposer une concentration en arrière, et si dans ces conditions l'arrêt des débarquements ultérieurs avant d'arriver aux emplacements prévus est sans inconvénient quand il ne s'agit pas de déviation, il n'en est pas de même quand il y a une modification de zone dans un sens parallèle au front : le raccourcissement est donc facile pour les 1^{re}, 2^e et 3^e armées, abstraction faite des difficultés que l'on rencontrera pour le regroupement des unités; le mouvement de la 4^e armée est beaucoup plus hasardeux, car pour les 1^{er}, 2^e et 3^e corps il faut envisager un acheminement nouveau de trains par la ligne Sainte-Menehould—Revigny, ligne qui par hypothèse sera menacée; dans tous les cas il faut à un moment ou à un autre, et probablement à partir d'un point assez éloigné du front, déverser les courants de ces trois corps sur les lignes de transport voisines, qui sont déjà chargées au point de ne pas pouvoir accepter sans inconvénient un pareil supplément.

On voit donc que l'exécution de la variante reste très problématique, une tentative pour l'exécuter ne manquerait pas de conduire à quelque désordre : c'est confier à des organes encore à peine nés, les gares régulatrices, une mission qu'ils ne sont pas en état de remplir. Ces déviations sont tentantes; elles sont, comme nous le verrons plus tard, réalisables, mais seulement dans des limites restreintes et suivant des directives fermes préalablement établies.

Les armées de seconde ligne étaient dans le plan précédent constituées par des corps de réserve; on n'envisage plus que des groupes de divisions de réserve; on est en effet sceptique sur la valeur des formations ne comprenant que des troupes de réserve, car si l'emploi tactique d'unités de ce genre peu importantes est possible dans certaines circonstances, il paraît difficile d'avoir des états-majors et des services d'une instruction suffisante pour coordonner l'action de ces éléments dans un groupement

tel qu'un corps d'armée; on se résout donc à ne conserver que des unités aussi petites que possible, mais il n'est pas logique de descendre au-dessous de la division, à moins d'arriver à l'amalgame complet avec les troupes actives; c'est d'ailleurs vers cette solution que l'on tend en rassemblant les divisions de réserve très près et dans le sillage même des corps d'origine : cette disposition, qui rend presque impossibles les mouvements des armées de seconde ligne parallèlement au front, les conduit à s'engager éventuellement dans la bataille en renfort des armées derrière lesquelles elles sont disposées. Au point de vue des transports, on évite l'écueil signalé dans le plan précédent et dû à l'envoi d'une division de réserve vers une région très différente de celle où se rassemble le corps correspondant.

La couverture admet toujours l'emploi de grandes masses de cavalerie, mais la question de commandement soit de ces masses elles-mêmes, soit des secteurs, afin d'assurer la liaison avec les corps d'infanterie, n'est pas encore réglée; il y a là une lacune à combler, d'autant plus que la coordination des actions des troupes de couverture restera toujours délicate, en raison de la faiblesse numérique de leurs effectifs eu égard à l'étendue de leur champ d'opérations.

Cette couverture est renforcée par des divisions d'infanterie amenées hâtivement; cette mesure est à retenir, mais il faut songer que ces éléments serviront surtout à couvrir les rassemblements des armées et n'auront sans doute pas pour mission de coopérer à l'action des masses de cavalerie.

Le plan VII fait état d'une organisation nouvelle du service militaire des chemins de fer.

On voit une direction générale qui a une délégation aux armées, et cette première solution, qui sera bientôt abandonnée, sera pourtant celle à laquelle nous reviendrons

avec d'autres appellations au cours de la guerre de 1914-1918; ce fait mérite d'être noté.

On a senti la nécessité de donner au Commandant en chef une zone où subsistera son autorité seule; on se préoccupe en outre des destructions et on donne au service des chemins de fer les moyens propres pour exécuter les réparations nécessaires : en cas d'avance l'exploitation pourra être assurée par les sections techniques et les sections de télégraphie ou, sur le réseau d'Alsace-Lorraine, par la Compagnie de l'Est; cette dernière disposition se retrouvera avec plus de précision dans les études du plan XVII.

Le service militaire des chemins de fer devient ainsi complètement autonome en possédant tous les éléments nécessaires à son fonctionnement dans toutes les circonstances de la guerre.

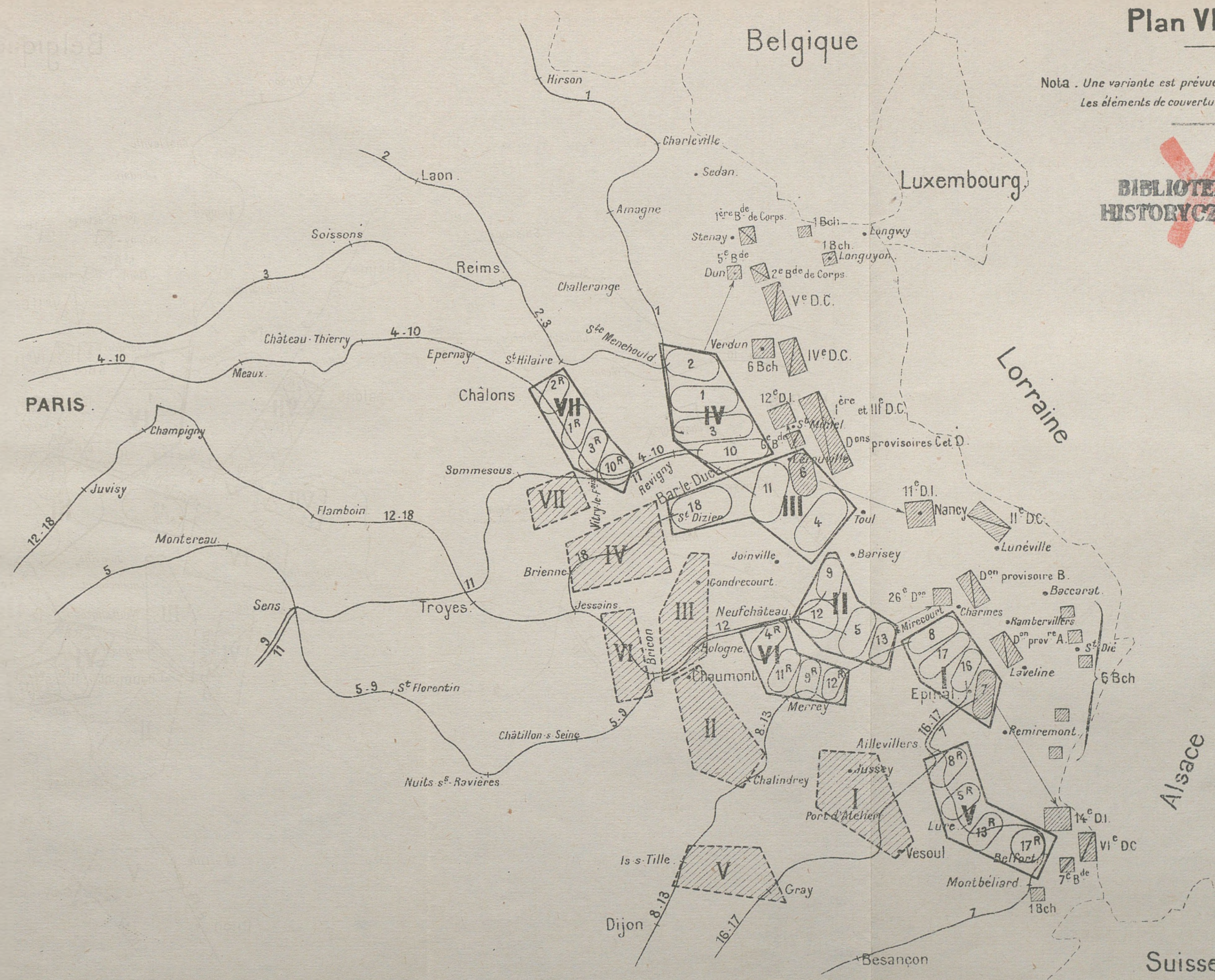
Enfin, pour la première fois on envisage la période consécutive à la concentration, on crée des lignes d'étapes et des lignes d'évacuation : si ces lignes sont encore mal définies, si le service qu'elles auront à assurer n'est pas encore bien délimité, il n'en reste pas moins que cette conception réalise un progrès intéressant; le mode d'exécution sera variable par la suite, on abandonnera même l'idée d'avoir des lignes de ravitaillement distinctes des lignes d'évacuation; on reviendra pourtant à cette idée au cours de la guerre de 1914-1918, comme pour l'organisation générale.

En fait, nos devanciers de 1886 avaient sainement et justement apprécié les circonstances d'une guerre moderne.

Plan VII - 1886

Nota . Une variante est prévue (indiquée en pointillé)
Les éléments de couverture sont marqués

**BIBLIOTEKA DIURA
HISTORYCZNEGO W. P.**



CHAPITRE VII

PLANS VIII et IX

A la fin de 1886, les relations se sont tendues avec l'Allemagne qui prétend que Boulanger, soutenu par la Ligue des patriotes, prépare une guerre de revanche; la preuve en serait dans la discussion d'une nouvelle loi militaire, la transformation de notre armement, la construction de baraquements sur la frontière de l'Est : bien que volontairement nous nous effacions de plus en plus dans le domaine de la politique extérieure, l'Allemagne poursuit ses provocations, elle appelle même momentanément sous les drapeaux 72.000 réservistes et, prenant prétexte de nos intentions belliqueuses, elle fait voter le septennat militaire de 1887.

Cependant, devant le danger qui se manifeste de façon si évidente, nous jugeons que l'heure est venue de négocier avec Saint-Pétersbourg une entente dont on avait jeté les premières bases en appuyant la politique russe à la suite de la crise orientale de 1885, et quand, en janvier 1887, les querelles que nous cherche Bismarck se font plus inquiétantes, la Russie fait sentir à Berlin son intervention.

Les préparatifs de l'Allemagne continuent néanmoins; le Reichstag, qui a refusé de voter le septennat militaire, est dissous, et le projet est adopté le 9 mars par le Parlement renouvelé; par ailleurs le traité de 1882 avec l'Italie est prorogé pour cinq ans.

Le 20 avril 1887 éclate l'affaire Schnæbelé; l'incident est liquidé, non sans quelques difficultés, mais nous avons été au point d'attendre l'ordre de mobilisation et l'impression reste mauvaise, bien qu'il semble que du côté de

l'Allemagne ce ne fût qu'un accès de mauvaise humeur sans portée lointaine voulue; nos voisins ne manquent pas cependant de présenter des observations sur tous les événements qui touchent notre situation militaire : ils prennent même ombrage d'un essai de mobilisation dans le Sud-Ouest de la France et le considèrent comme une provocation.

Ils s'inquiètent surtout de notre loi militaire en discussion : nous avons en effet dès 1885 présenté au Parlement un projet fixant à trois ans la durée du service actif, le recrutement régional devait remplacer le recrutement national et chaque corps d'armée trouverait dès lors toutes ses ressources sur son propre territoire, notre mobilisation s'exécuterait dans un délai plus court. Cette loi ne fut d'ailleurs votée par la Chambre qu'en 1887 et par le Sénat en 1889.

C'est pendant cette même année 1887 qu'on créait la 6^e division de cavalerie prévue par la loi de 1875, que dans l'infanterie on supprimait les quatrièmes bataillons et on créait les cadres complémentaires destinés à renforcer la valeur et la cohésion de nos troupes de seconde ligne, qu'on prévoyait en outre à la mobilisation la formation d'un nouveau régiment territorial par corps d'armée; les efforts, d'une façon générale, se portaient sur une meilleure utilisation de nos réserves afin d'arriver à des forces numériquement comparables à celles de nos adversaires.

C'est sous la poussée de tous ces événements tant extérieurs qu'intérieurs qu'est élaboré le plan VIII, mais l'année 1887 sera encore fertile en incidents qui influenceront sur nos projets de concentration : un incident avec l'Allemagne naît à Raon-sur-Plaine, un autre incident avec l'Italie se développe au consulat de Florence.

La Russie s'est rapprochée de l'Allemagne, en novembre 1887, un traité secret est même intervenu pour trois ans, d'après lequel les deux puissances se promettent la neutralité au cas où l'une des deux serait attaquée; néanmoins

et heureusement, ce traité reste vite sans portée, le Parlement allemand ayant cru devoir accepter une augmentation d'effectifs pour tenir tête éventuellement à la France et à la Russie; cette politique en partie double ne manque pas d'exciter en Russie quelque mécontentement; le traité austro-allemand est alors publié et la triple alliance s'affirme.

Plan VIII (1887). — On conçoit dès lors aisément que les bases officiellement posées pour le plan VIII aient été les suivantes :

1^o La mobilisation des unités devra être activée autant que possible;

2^o Les transports en chemin de fer seront accélérés et poussés en avant autant que faire se pourra, de manière à réduire à 20 kilomètres au maximum le trajet à parcourir par les troupes par voie de terre pour se rendre dans leurs cantonnements de concentration;

3^o Ces cantonnements seront eux-mêmes poussés le plus en avant possible;

4^o La concentration devra être terminée vingt-quatre heures au moins plus tôt que dans le plan précédent.

Toutes ces mesures trahissaient l'inquiétude, manifestée à de nombreuses reprises, que l'on avait de voir l'ennemi envahir rapidement une partie importante de notre territoire.

Aussi le front général (voir carte du plan VIII) est-il porté notablement en avant d'Épinal—Commercy—Verdun, chaque armée présentant un dispositif en profondeur; d'autre part on n'a pas trouvé suffisamment souple le dispositif compact de 1886 et on s'étend un peu sur les ailes, mais encore avec quelque timidité.

Les armées ont la même composition que dans le plan précédent, sauf que le 8^e corps passe de la 1^{re} à la 2^e armée à la place du 13^e et réciproquement : cette mesure est prise

pour que le 13^e corps, ainsi placé en première ligne, suive immédiatement sa 26^e division transportée hâtivement.

Dans chaque armée un corps se trouve en deuxième ligne, sauf dans la 4^e où deux corps sont en première ligne et deux en deuxième; dans la 3^e le 18^e corps est rapproché notablement des corps de première ligne.

Les troupes de seconde ligne ont la même organisation et sensiblement la même zone de concentration qu'en 1886 : ce sont toujours des groupes de divisions de réserve.

Malgré toutes les précautions prises, on craint l'attaque brusquée de l'ennemi et on envisage la nécessité d'effectuer les débarquements en arrière de la zone primitivement prévue; le front de l'armée se développerait alors sur la ligne Belfort—Vitrey—Langres—Chaumont—Vassy—Vitry—Châlons—Reims.

Cette concentration se ferait sur un front notablement plus étendu que la première; néanmoins, comme on trouve que cette variante reporte trop en arrière les points de débarquement, on étudie une solution intermédiaire dans laquelle, la 1^{re} armée formant pivot, la 2^e armée recule légèrement, en tournant autour de sa droite, de Mirecourt à Neufchâteau; le front des 3^e et 4^e s'étend un peu en avant de la ligne Wassy—Bar-le-Duc—Sainte-Menehould—Challerange.

C'est en décembre 1887 que cette deuxième variante est préparée dans tous ses détails, mais elle est encore modifiée : le 9^e corps prend dans la 2^e armée la place du 8^e, et inversement; même permutation entre le 5^e et le 12^e; divers autres changements ont lieu dans les jours de débarquement.

Rien n'est changé aux 8^e et 9^e armées se concentrant sur les Alpes et sur les Pyrénées.

En couverture, les divisions de cavalerie éventuelles sont supprimées et une nouvelle division provisoire est créée avec

la 6^e brigade de cuirassiers et, en attendant les chasseurs d'Afrique, avec les 5^e et 8^e brigades de corps; on ne retrouve plus en couverture que les 2^e, 6^e et 7^e brigades de corps : les autres brigades précèdent simplement leurs corps d'armée respectifs.

La cavalerie est ainsi répartie en deux groupes, quatre divisions au nord de Nancy et trois immédiatement à l'est, dont la division provisoire et la 6^e division, qui ne fait plus partie du détachement de Haute-Alsace.

Les troupes d'infanterie en couverture sont les mêmes que dans le plan précédent et conservent à peu près les mêmes emplacements; il faut signaler seulement la constitution d'une brigade des Vosges comprenant les sept bataillons de chasseurs répartis sur la frontière de Raon-l'Étape à Giromagny.

Les lignes de transport ont subi quelques modifications : le 1^{er} corps utilise la ligne Mézières—Verdun que l'on avait en général, jusqu'à ce moment, considérée comme trop exposée aux entreprises de l'ennemi; on pense que l'action de l'adversaire ne s'étendra guère au nord de Metz; c'est cependant une disposition dangereuse, car il suffit de quelques forces de cavalerie pour opérer des destructions qui pourraient avoir des conséquences graves. Au surplus, il n'était pas nécessaire de transporter le 1^{er} corps suivant cet itinéraire : on pouvait le jumeler avec le 2^e sans inconvénient et sans nuire à la rapidité de la concentration.

Le groupement des corps d'armée par ligne de transport subit des changements : on voit réunis les corps d'armée 3 et 10, 4 et 11, 5 et 9, 8 et 16, 13 et 17, mais les lignes de transport ne sont pas complètement indépendantes.

Dès les premières études du plan on s'est préoccupé de la nécessité d'augmenter le nombre des marches affectées quotidiennement à chaque corps d'armée; alors s'est posée la question des alimentations en eau que l'on a voulu résoudre de façon à permettre 48 marches, mais en fait on ne dépassera pas le chiffre de 42 : c'est un progrès sur le

plan précédent où on ne pouvait utiliser que 36 à 38 marches.

La fin de la concentration, qui se trouve avancée de vingt-quatre heures, comme on l'avait demandé, s'effectue le vingtième jour.

La nécessité de prévoir des variantes que l'on a voulu étudier dans tous leurs détails conduit à mettre en pratique les projets relatifs aux gares régulatrices; les premières instructions édictées à ce sujet sont du 4 mars 1887.

En principe, la gare régulatrice a son siège à l'inspection principale, centre régional du service de l'exploitation du réseau, mais en fait elle s'installe en un certain nombre de points convenablement choisis sur les lignes de transport : au personnel de l'exploitation de la gare régulatrice est adjoint un ingénieur de la traction; comme documents cet organe dispose d'un tableau journalier des marches utilisables et d'un relevé chronologique des éléments passant sur la ligne.

En cas de variante, c'est la gare régulatrice qui changera ou simplement modifiera les ordres de transport restés entre les mains du chef militaire et les fiches détenues par le chef de train et par le mécanicien, ces documents portant les renseignements principaux sur l'horaire suivi et sur les points intéressants du parcours tels que les haltes-repas : chaque gare régulatrice possède une zone d'exploitation dans laquelle elle règle les mouvements sans en référer à une autorité supérieure.

Les premières gares régulatrices siégeront à :

Belfort, pour le 7^e corps;

Gray, pour les 13^e et 17^e;

Chalindrey, pour les 8^e et 16^e;

Bricon, pour les 5^e et 9^e;

Troyes, pour les 12^e et 18^e;

Esternay éventuellement;

Épernay, pour les 4^e et 11^e;

Reims, pour les 2^e, 3^e et 10^e;

Hirson, pour le 1^{er}.

Mais tous les éléments d'un même corps d'armée ne passent pas toujours à une même gare régulatrice, et comme par ailleurs les lignes de transport ne sont pas indépendantes, il en résulte que les zones d'exploitation ont des sections communes : il faut donc une entente constante entre les diverses régulatrices en cas de variante; on est amené aussi à organiser des gares dites déviatrices que l'on mettra, si possible, sur la même transversale que les régulatrices afin de faciliter le passage d'une gare à une autre : ces gares, telles que Laon et Châlons par exemple, jonignent avec les régulatrices une ligne de rocade formant ligne de manœuvre.

Au point de vue de la détermination des cantonnements nouveaux à adopter en cas de variante, l'entente se fait directement entre le 3^e bureau de l'état-major de l'armée intéressée et la ou les gares régulatrices correspondantes.

Toutes ces dispositions ne recevront pas leur pleine application au plan VIII; on n'en est encore qu'à la période des tâtonnements.

En outre de ce projet, divers autres sont à l'étude en 1887 :

a) Organisation d'une commission par ligne de transport remplaçant les commissions opérant par réseau; on essaie de réaliser dans le travail d'établissement du plan l'indépendance des transports comme on recherche dans l'exécution l'indépendance des courants; mais la commission de ligne ne dispose pas des parcours sur le réseau de l'Est : il en résulte qu'avec ce système la Commission de l'Est doit faire face à un travail exagéré, ayant à faire à huit ou neuf commissions de ligne;

b) Établissement d'un ordre d'urgence d'enlèvement normal des corps d'armée permettant d'avoir sur toutes les lignes une succession analogue des éléments militaires et de constituer progressivement les armées suivant un même ordre; cet ordre d'urgence peut, bien entendu, être modifié

dans ses détails si des raisons militaires interviennent pour hâter ou pour retarder l'entrée en action en certains points d'unités spécialement désignées;

c) Suppression des trains-poste à marche rapide : on s'achemine vers la marche à même vitesse de tous les trains d'une même ligne, disposition propre à accélérer l'ensemble des transports militaires et à faciliter les mouvements prévus;

d) Remplacement des trains de localités par les trains de service journalier au nombre de deux par jour sur chaque section de ligne, l'un de ces deux trains pouvant être un train-poste : ces trains de service journalier correspondent de réseau à réseau jusqu'à Paris chaque jour à des heures fixes, ils permettent dans les délais les plus courts les transports d'un point quelconque à un autre des éléments de mobilisation ou des éléments de concentration trop peu importants pour être compris dans les trains de concentration;

e) Établissement des statistiques de lignes, documents donnant tous les renseignements sur les ressources des lignes et destinés surtout à permettre aux gares régulatrices d'exécuter des variantes en tenant compte des ressources techniques réelles dont elles peuvent disposer.

Tous ces projets ne sont encore qu'à l'état embryonnaire; ce n'est que plus tard qu'ils recevront un commencement d'application.

Le dispositif adopté pour le plan VII est exclusivement un dispositif de défensive comme dans la plupart des plans précédents, mais avec des dispositions meilleures, pour constituer devant une irruption ennemie une barrière efficace exempte de toute manœuvre; c'est ainsi que toutes les armées sont sur la même ligne et qu'elles ont uniformément un corps en arrière pour faciliter l'effort par une disposition en profondeur : seule la 4^e armée est formée comme en carré; sa position excentrique par rapport à l'axe présumé

Belgique

Plan VIII - 1887

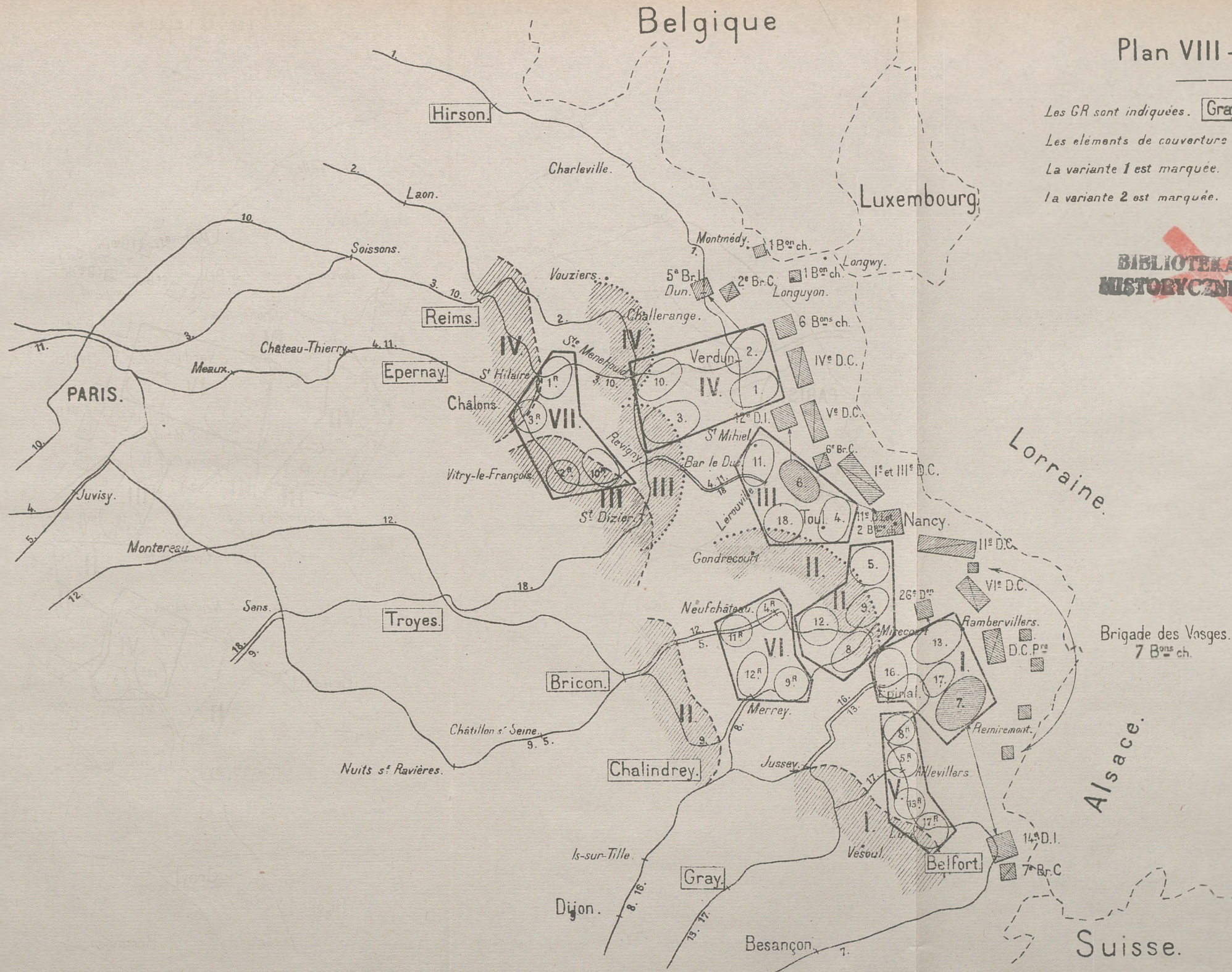
Les GR sont indiquées. **Gray.**

Les éléments de couverture sont marqués. 

La variante 1 est marquée. 

La variante 2 est marquée. 

**BIBLIOTEKA BIAŁA
HISTORYCZNEGO W.P.**



de l'offensive adverse permet d'envisager de ce côté soit une extension vers le nord, soit l'envoi de renforts vers le sud, le rassemblement prévu correspond à ces deux hypothèses.

L'ensemble, on le voit, ne procède, en aucun point, d'une idée de manœuvre.

La proximité de la frontière de la zone de concentration a été recherchée, elle n'est pas cependant sans présenter quelque danger; il faut en effet être sûr d'être prêt le premier, se réserver la possibilité de variantes faciles par raccourcissement et posséder enfin une forte couverture mise en place sans tarder.

Les améliorations envisagées pour les transports par voie ferrée permettent de gagner un jour sur les prévisions précédentes et l'institution des gares régulatrices est de nature à faciliter les variantes, mais dans ce dernier ordre d'idées il ne semblait pas nécessaire, pour les raisons déjà exposées, de fixer dès le temps de paix des zones de rassemblement correspondant aux variantes 1 ou 2.

Quant à la couverture, on est conduit à ne plus lui donner de mission offensive et à dissoudre les divisions de cavalerie provisoires; les rassemblements des divisions indépendantes en cordon dans la zone menacée, le rattachement des brigades de corps à leurs corps d'armée respectifs montrent bien la volonté arrêtée et logique de protéger exclusivement nos débarquements.

Le détachement de Haute-Alsace amputé de sa division de cavalerie perd lui-même son caractère offensif.

Pour que la couverture soit forte il faut qu'elle soit commandée; le groupement des troupes des Vosges en une brigade est une première tentative d'organisation de commandement par secteur.

Tel qu'il est conçu, le plan VIII considéré comme plan d'attente en présence d'une situation extérieure difficile est un plan logiquement établi; on ne peut lui reprocher que d'être précisément et seulement un plan d'attente.

Au point de vue du chemin de fer, les gares régulatrices sont pratiquement créées, le système est encore imparfait puisque, en particulier, il exige l'existence de gares déviateuses, mais les études qui viendront ne manqueront pas d'apporter les perfectionnements nécessaires : on voit dans tous les cas s'affirmer dans la pratique la nécessité d'une liaison entre le service du chemin de fer et le commandement afin d'assurer à toute l'opération une continuité propre à éviter tout retard et tout désordre.

Plan IX (1888). — Le plan VIII ayant paru un peu trop audacieux ou imprudent, il lui est substitué en 1888 le plan IX qui n'est en fait qu'une application de la variante 2 du plan VIII. Certains corps de la 2^e et de la 3^e armée notamment voient cependant leurs points de débarquement reportés très sensiblement en arrière de leurs cantonnements de concentration, on perd ainsi une partie des avantages que l'on comptait retirer des progrès accomplis au sujet de la rapidité des transports, mais on estime devoir être plus prudent et on ne veut pas courir le risque d'une attaque importante sur nos forces non encore en état de combattre.

Le dispositif (Voir carte du plan IX), présente un groupement assez compact de trois armées de première ligne sur le front La Chapelle—Charmes—Toul—Commercy avec une forte armée de deuxième ligne.

A gauche, en avant de la ligne Revigny—Challerange, la 4^e armée : aux deux ailes et assez loin en dehors deux armées de deuxième ligne.

Chaque armée a encore quatre corps, mais les armées extrêmes sont renforcées chacune de deux divisions de réserve.

La 1^{re} armée a tous ses corps en première ligne, 13^e, 7^e, 8^e, 16^e, la 8^e division de réserve remplace dans le 7^e corps la 14^e division qui est près de Belfort; les 13^e et 16^e divi-

sions de réserve qui font partie intégrante de l'armée sont en deuxième ligne.

Dans la 3^e armée les 17^e, 5^e et 12^e corps sont en première ligne, le 9^e en deuxième.

La 3^e armée a deux corps en première ligne, le 4^e et le 11^e, avec le 6^e en couverture, le 18^e est en arrière de la gauche.

Enfin la 4^e armée qui a ses quatre corps accolés dans l'ordre 10, 3, 2, 1, est renforcée des 1^{re} et 2^e divisions de réserve placées derrière la gauche.

Dans les armées de seconde ligne, les divisions de réserve sont à nouveau groupées en quatre corps d'armée : la 5^e armée, la plus importante, est formée de trois corps, le 20^e comprenant les 4^e, 5^e, 12^e divisions de réserve et la division d'infanterie de marine, le 21^e avec les 9^e, 11^e, 12^e *bis* et 18^e divisions de réserve, le 22^e constitué par la 22^e division de réserve et la 37^e de troupes d'Algérie.

Cette 5^e armée est réunie dans une zone assez vaste et à proximité de points d'embarquement assez nombreux pour qu'il soit possible de la transporter rapidement en tout ou en partie sur un point quelconque du théâtre d'opérations.

Un 23^e corps formé de trois divisions de réserve, 3^e, 17^e, 17^e *bis* et 18^e *bis* est réuni vers Reims, il y est transporté ferme, mais pourra être éventuellement concentré à une date ultérieure sur les Pyrénées si c'est nécessaire.

La 7^e armée est constituée par les 14^e et 15^e corps dont le transport est prévu ferme vers Lure et Vesoul : mais on pense pouvoir les varianter s'il y a lieu pour les envoyer au centre ou au nord de l'ensemble : les éléments alpins de ces corps restent toujours dans le sud-est.

Le 19^e corps envoie en France trois régiments de tirailleurs pour former la 37^e division (22^e corps) et des éléments pour l'armée des Alpes.

Les réserves générales d'artillerie sont supprimées, les unités qui les composaient sont rattachées aux artilleries de corps.

Dès que le plan est en vigueur, on étudie de nombreuses variantes consistant en des transports, improvisés en partie, d'éléments plus ou moins importants de deuxième ligne; ce sont, à proprement parler, des transports en cours d'opérations pour utiliser suivant les circonstances des fractions de la 5^e armée notamment, pour ces mouvements on pense que l'organisation des gares régulatrices sera d'un secours précieux.

En couverture on a supprimé la division de cavalerie provisoire du plan précédent, il ne reste donc plus que les six divisions normales, quatre au nord de Nancy, une à l'est, la 6^e est rendue au détachement de Haute-Alsace qui reprend sa mission première.

Toutes les brigades de corps précèdent leurs corps d'armée, afin de protéger les débarquements; elles sont en place le cinquième ou sixième jour au plus tard, sauf celles des 14^e et 15^e corps qui n'arrivent que le huitième jour.

Mais au point de vue de l'infanterie, la couverture est renforcée sur tout le front : aux bataillons de chasseurs déjà dans la région s'ajoutent cinq régiments régionaux stationnés à Bruyères, Toul, Commercy, Lérouville et Verdun.

La 3^e division (2^e corps) et la 15^e (8^e corps) sont transportées hâtivement dans les mêmes conditions que les brigades de cavalerie; elles viennent renforcer la couverture, la première au nord de Verdun, la deuxième vers Rambervillers.

Seules les brigades de cavalerie des 1^{er}, 2^e, 6^e et 7^e corps entrent dans la composition des troupes de couverture et opèrent en principe dans les zones respectives de leurs corps.

Les lignes de transport sont indépendantes, dans leurs tronçons communs elles ne transportent jamais plus de deux corps d'armée.

Pour la première fois on divise chaque ligne de transport

en deux parties, l'une fixe, l'autre variable, la gare régulatrice étant au point de réunion de ces deux parties, et ayant autorité sur la partie variable qui est située vers l'avant et qui peut être modifiée, mais ce n'est encore là qu'un principe qui dans la pratique n'est suivi d'aucune application.

Les gares régulatrices sont :

Belfort, pour le 7^e corps;

Vaivre, pour les 8^e et 13^e;

Chalindrey, pour les 16^e et 17^e;

Bologne, pour les 5^e et 12^e;

Troyes, pour les 9^e et 18^e;

Châlons, pour les 4^e et 11^e;

Reims, pour les 3^e et 10^e;

Challerange, pour les 1^{er} et 2^e;

On voit là quelques modifications de détail dans le groupement par ligne des unités : les 1^{er} et 2^e corps ont une même gare régulatrice qui de ce fait doit être portée très en avant, ce n'est pas une disposition favorable car cette régulatrice n'a plus en avant d'elle qu'une zone d'action de très faible étendue, les variantes de quelque envergure lui sont interdites.

Chaque division de réserve a la même ligne de transport que le corps d'armée auquel elle appartient.

Dans le tracé des lignes, on a évité autant que possible l'emploi de lignes parallèles à la frontière et trop en avant, ces itinéraires étant susceptibles d'être coupés par l'ennemi.

Chaque corps d'armée dispose de deux quais de débarquement, les quais sont spécialisés; à ces deux quais est joint un quai de secours par corps d'armée ou au moins pour deux corps : cette spécialisation ne peut manquer d'enlever à l'ensemble de la souplesse, on y remédiera plus tard par l'action éventuelle des régulatrices.

Le nombre des marches journalières affectées à chaque corps est porté de dix-huit à vingt sans compter trois

marches disponibles pour imprévus que l'on appelle des marches blanches.

Dans ces conditions, les transports sont terminés le onzième jour pour les éléments combattants, le seizième jour au soir pour la totalité des troupes.

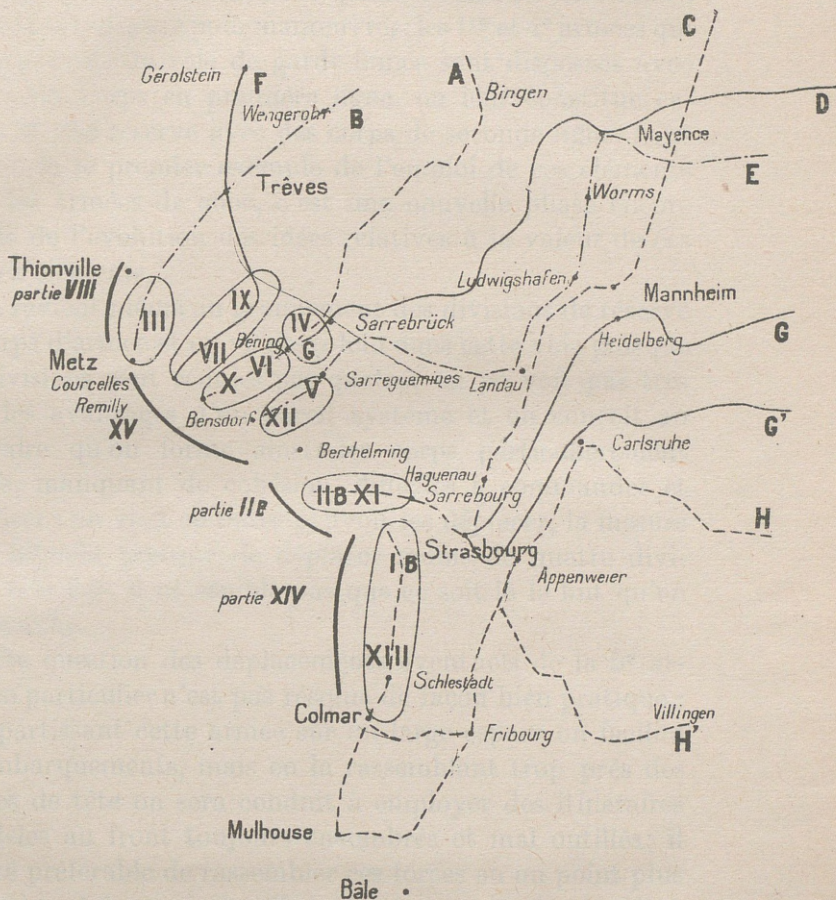
On se préoccupe beaucoup des mesures à prendre pour l'exécution des diverses variantes et on étudie dans ce but le fonctionnement des gares régulatrices : on recherche des types, en nombre aussi restreint que possible, de trains militaires destinés à transporter les diverses unités d'une armée : on termine les statistiques des lignes ; d'une façon générale pour ces diverses questions aucune règle bien nette n'est posée, on n'en est qu'aux échanges de vues entre l'État-major et le personnel des compagnies.

Les documents étant préparés pour diverses hypothèses, il faut pouvoir les mettre en œuvre sans erreur suivant les ordres donnés, on adopte donc pour les fiches de transport des couleurs distinctes ; c'est ainsi que les fiches sont blanches pour tous les mouvements fermes, bleues pour les mouvements de renforts du 6^e corps qui seraient exécutés sur ordre spécial pendant la période de tension politique, roses pour la concentration sur les Alpes, jaunes pour les mouvements sur les Pyrénées : cette disposition toute de détail a pourtant une importance particulière pour la préparation rapide et sûre du plan dans les diverses hypothèses.

Sur le théâtre d'opérations des Alpes on met en œuvre une organisation semblable à celle arrêtée pour le nord-est, au point de vue de la constitution et des attributions des divers organes du service militaire des chemins de fer, délégations, stations de transition, base d'opérations, etc.

Le plan IX présente un dispositif plus étalé que le précédent, on a reconnu les inconvénients d'une accumulation de troupes exagérée dans une région restreinte et par

en 1887.



ailleurs en s'éloignant de la frontière on ne voit pas la nécessité de constituer dès les débarquements une barrière solide, on se donne l'espace pour manœuvrer; les 1^{re} et 4^e armées qui n'ont plus qu'un rôle de garde-flancs sont disposées avec tous leurs corps en première ligne, on leur constitue cependant une réserve avec des corps de seconde ligne, nous voyons là le premier exemple de l'emploi de ces éléments dans les armées de choc, c'est une nouvelle phase encore timide de l'évolution des idées relatives à la valeur de ces mêmes éléments.

On revient même au groupement des divisions de réserve en corps d'armée et on va assez loin dans cette voie puisque les divisions sont réunies par quatre; on ne voit pas très bien les avantages d'un pareil système et on conçoit au contraire qu'on forme ainsi des corps particulièrement lourds, manquant de cohésion, difficiles à commander et à utiliser : on veut en outre pouvoir les déplacer, la mesure prise interdit presque de déplacer moins de quatre divisions à la fois, il ne semble pas que ce soit là le but qu'on ait cherché.

Cette question des déplacements éventuels de la 5^e armée en particulier n'est pas résolue de façon bien pratique : en répartissant cette armée sur un large espace on facilite les embarquements, mais en la rassemblant trop près des armées de tête on sera conduit à employer des itinéraires parallèles au front toujours encombrés et mal outillés; il eût été préférable de rassembler ces forces en un point plus en arrière et à proximité d'un nœud de voies ferrées d'où l'on aurait pu se porter en un point quelconque du front par les lignes de transport du plan organisées pour donner un grand rendement.

Dans tous les cas, rien n'est encore déterminé pour l'exécution de ces mouvements qui ne manqueraient pas de présenter de sérieuses difficultés.

Le plan IX ne fait plus état de façon ferme d'une armée des Alpes ni d'une armée des Pyrénées, on pense préférable

de prévoir la concentration maximum contre l'ennemi le plus dangereux, tout en se réservant la possibilité par des variantes de porter des troupes sur les théâtres d'opérations qui seraient menacés.

L'éloignement des armées de la frontière a conduit logiquement à une extension de la couverture du nord au sud, couverture que l'on renforce d'ailleurs toujours davantage en éléments d'infanterie.

LA CONCENTRATION ALLEMANDE EN 1887

L'armée allemande comprend en 1887 : la Garde, quinze corps numérotés de I à XV et les deux corps Bavaïois.

On peut admettre que l'armée d'opérations sera débarquée en Alsace-Lorraine avec une masse principale sur le front de Thionville—Béning—Sarrebouïrg et un groupe moins important en Alsace : la couverture est assurée par les corps frontières, une partie du VIII^e, le XV^e et une partie du XIV^e et du II^e Bavaïois (Voir carte).

Il est vraisemblable que, en raison de son alliance avec l'Autriche, l'Allemagne se contentera de rassembler du côté de la Russie une armée d'observation dont le noyau se ait formé par le I^{er} corps : le VI^e corps formerait liaison avec l'armée austro-hongroise.

Diminués de ces deux corps d'armée et des corps de couverture, XV^e en Alsace, 16^e division au sud de Trèves et vers Thionville, 29^e division dans la Haute-Alsace, 5^e division bavaïoise à Metz et Lardau, les unités à transporter s'élèvent à treize corps et demi actifs dont deux à trois divisions, XI^e et XII^e.

L'affectation des lignes serait la suivante :

Lignes	Corps	Centre des débarquements
F	IX ^e Altona	Sarrelouis.
	VII ^e Munster.	Teterchen.
A	II ^e Stettin.	Forbach.
	X ^e Hanovre	Saint-Avold.

Lignes	Corps	Centre des débarquements
B	III ^e Berlin.	Metz.
	15 ^e division Cologne-Coblentz.	Thionville.
C	XI ^e Cassel-Francfort . .	Saverne.
	Darmstadt (3 divisions) .	Sarrebourg.
D	Garde Berlin.	Neukirchen.
	IV ^e Magdebourg	Sarrebrück.
E	V ^e Posen	Sarreguemines.
	XII ^e Dresde.	Sarralbe.
G et G'	II ^e Bav. Wurzburg. . . .	Strasbourg.
	Nuremberg	
H et H'	I ^{er} Bav. Munich.	Barr.
	XIII ^e Stuttgart	Wasselonne.

Les courants A, C, D, E, F, G, G' et H ont un débit égal à celui d'une grande ligne à double voie, B est assimilable à une voie unique; le rendement de la ligne H' dans la Forêt-Noire est faible mais il n'y a à desservir que quelques garnisons du XIII^e corps.

Chaque ligne est affectée à deux corps actifs, les débarquements exigent huit jours pour les combattants, les parcs et les convois : si on admet deux jours pour la durée des trajets, les transports commençant le cinquième jour de la mobilisation auraient été terminés pour l'armée active le quatorzième ou le quinzième jour.

Il est ainsi rassemblé :

1^o Une masse principale au nord de la ligne Courcelles-Bensdorf sur un front de 60 kilomètres et une profondeur de 50 entre Remilly et Sarrebrück avec huit ou neuf corps suivant que le III^e eût débarqué à Metz ou à l'est de Thionville : cette masse est couverte à droite par le VIII^e corps.

Les quais de débarquement disposés perpendiculairement à la frontière placent naturellement les troupes en profondeur et préparent ainsi par la formation initiale des co-

lonnes de marche l'offensive brusquée que préconisent tous les écrivains militaires allemands.

2^o Une armée moins forte dans la trouée de Saverne échelonnée également en profondeur, s'appuyant aux Vosges par sa gauche et comprenant quatre corps.

La place de Metz reste détachée du dispositif.

En Lorraine et dans la trouée de Saverne les quais de débarquement présentent des ressources largement suffisantes : la ligne de Thionville à Sarreguemines par Béning offre perpendiculairement aux divers courants un léger supplément de quais militaires susceptible de donner de l'élasticité à l'ensemble, mais ce système reste suffisant, il est rigide et nous ne voyons là rien du souci qui nous occupe au sujet des transports par voie ferrée propres à modifier la concentration initiale.

La proportion des effectifs dirigés soit sur la Lorraine, soit sur l'Alsace ne peut être ni modifiée ni intervertie, la seule variante possible, grâce aux disponibilités de quais de débarquement de la zone arrière, est une variante par raccourcissement analogue à celui qui fut décidé en juillet 1870.

Il n'y a place pour les formations de réserve sur les lignes de transport qu'après le passage des derniers trains de l'armée active, c'est-à-dire après le quinzième jour.

Quelques imperfections sont à relever :

Les courants D et E passent en courant commun le pont de Mayence;

E et C utilisent une même ligne de Ludwigshafen à Landau;

G' et H sont en tronc commun de Carlsruhe à Strasbourg;

D ne dispose de Mayence à Kaiserlautern que d'une ligne à voie unique.

Ces points faibles ne sont d'ailleurs pas susceptibles de provoquer des difficultés sérieuses, les tronçons communs sont puissamment outillés, l'exploitation serait seulement un peu plus délicate.

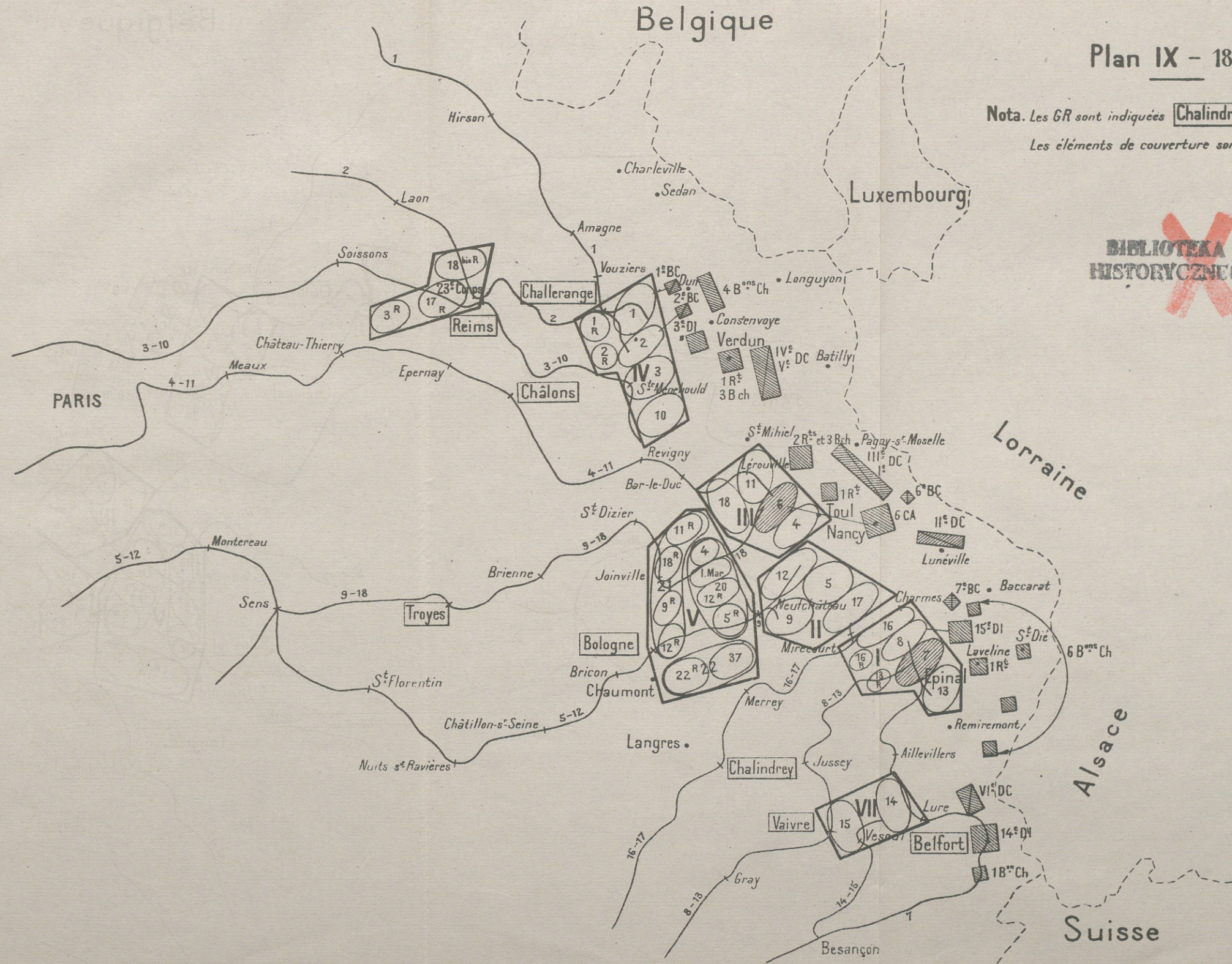
Belgique

Plan IX - 1888.

Nota. Les GR sont indiquées **Chalindrey**

Les éléments de couverture sont marqués 

**BIBLIOTEKA BIURA
HISTORYCZNEGO W. P.**



En résumé le réseau ferré constitué par les Allemands offre une zone de débarquements calculée sur un effectif de première ligne susceptible d'entreprendre sans coup férir l'invasion du territoire français, cet effectif correspondant à seize corps d'armée ; ce dispositif initial ressemblait fort à celui qui avait été projeté pour le début de 1870 et qui fut à peu près réalisé au commencement d'août 1870 avec cette différence que le centre de gravité des deux masses s'était avancé et que l'aile gauche avait en sa possession les débouchés à l'ouest des Vosges.

Le réseau ferré présente bien à l'intérieur de l'Empire des ressources supérieures aux besoins de la concentration, mais les pays de la rive gauche du Rhin n'ont reçu, en plus de leur outillage économique, que les moyens strictement nécessaires pour les besoins de l'armée.

Assurer l'équilibre certain entre le transport et le débarquement d'un effectif bien déterminé, dans une zone fixée par le plan d'opérations choisi, tel avait été le but poursuivi, dans la Prusse rhénane, le Palatinat et l'Alsace-Lorraine, par la construction d'un réseau militaire approprié.

L'état-major allemand s'était procuré l'outillage de concentration indispensable et rien de plus.

CHAPITRE VIII

PLANS X et X M

En 1889 aucun changement notable n'est intervenu dans nos relations extérieures ; l'empereur d'Allemagne est mort en mars 1888, son successeur Frédéric III disparaît également en juin de la même année, on ne sait si l'avènement de Guillaume II modifiera les dispositions de l'Allemagne à notre égard, il ne semble pas que nous puissions attendre de ce fait quelque amélioration et tous nos efforts tendent à une alliance franco-russe qui commence à s'affirmer.

Le 15 juillet 1889 est votée en France la loi militaire qui consacre le service de vingt-cinq ans dont trois ans dans l'armée active ; le volontariat a été supprimé, la loi comporte moins d'exceptions que précédemment, on fait état des réserves dans une proportion plus grande et on peut faire appel en cas de mobilisation à 1.200.000 hommes de plus, mais c'est au détriment de la qualité des troupes actives, nous avons cherché surtout à nous donner des armées numériquement aussi fortes que celles que peut nous opposer l'adversaire.

Celui-ci de son côté, sentant la nécessité de faire face éventuellement sur ses deux frontières occidentale et orientale, a cherché à utiliser ses réserves, il a réorganisé la landwehr et la landsturm : en 1887 avait été voté un nouveau septennat augmentant de 41.000 hommes ses troupes actives, deux divisions étaient créées dans les XII^e et XV^e corps, le nombre des corps d'armée était porté à dix-huit.

L'organe de transport constitué en 1887 par les chemins de fer allemands et organisé pour l'armée de cette époque

allait être développé, on s'attacherait à augmenter son rendement et à permettre des modifications aux directions des courants de transport; c'est ainsi qu'à l'avenir, à chacune des grandes lois militaires correspondra un nouveau programme de construction des voies ferrées.

L'exposé des motifs de la loi du 27 avril 1887 posait les principes suivants :

« Tout réseau ferré doit satisfaire à certains principes en ce qui concerne les grands transports de troupes : nécessité d'un nombre suffisant de communications directes, de lignes à double voie, de quais de chargement et de déchargement.

La France a dépensé des sommes énormes pour augmenter le rendement de ses voies ferrées; l'Allemagne est obligée de s'imposer les mêmes sacrifices si elle veut opérer à temps la concentration de ses forces et épargner une invasion à ses propres frontières : à cette condition seulement elle mettra à profit la rapidité de sa mobilisation... Si les Landtags des pays allemands n'approuvent pas en temps opportun les travaux proposés, l'Empire les entreprendra en son nom. »

Les nouveaux travaux pour lesquels il était prévu 104 millions de francs, comprenaient la pose de secondes voies, la construction de nouveaux quais et l'établissement d'une communication directe entre l'Alsace et le sud de l'Empire.

Le programme de 1887 était continué par les lois de 1889 et 1890, tous les travaux devaient être terminés en 1892 et 1893.

Plan X (1889). — Le plan X diffère du précédent principalement par l'organisation et l'emploi des troupes de réserve entrant dans la composition des quatre armées de première ligne ; c'est une première conséquence de la nouvelle loi militaire.

La concentration se fait sensiblement sur le même front qu'en 1888; à l'aile gauche la 4^e armée est réunie sur un

espace un peu moins étendu, au contraire à l'aile droite la 1^{re} descend davantage vers le sud et la 7^e est en arrière de sa droite au lieu de n'avoir rien devant elle (Voir carte du plan X).

Les armées de première ligne ont toujours quatre corps actifs chacune, la 1^{re} et la 4^e sont augmentées d'un corps *bis* de réserve, la 3^e d'un corps *bis* et d'une division de réserve.

D'une façon générale l'organisation est la suivante :

Les troupes de campagne comprennent trente-six corps d'armée dont vingt actifs; dans le 7^e la 14^e division est remplacée par une division de réserve tirée de la 7^e région; le 19^e corps reste en Algérie; le 20^e corps est formé de trois brigades d'infanterie de marine, une de tirailleurs algériens avec l'artillerie de la 19^e brigade.

Les seize corps de réserve comprennent huit régiments mixtes, cinq escadrons territoriaux, douze batteries, ils n'ont pas d'artillerie de corps.

La 6^e région fournit une division de réserve.

La 1^{re} armée a cinq corps dont trois en première ligne, deux en deuxième, dont le corps de réserve 16^e *bis*.

La 2^e armée présente quatre corps actifs dont un en deuxième ligne.

Dans la 3^e, trois corps sont en première ligne, un le 18^e, en arrière à droite, le 4^e corps *bis* et la division de réserve de la 6^e région sont en deuxième ligne.

La 4^e armée a ses corps actifs sur le même front, et le 1^{er} corps *bis* en arrière à gauche.

Les numéros des corps entrant dans la composition des armées sont les mêmes que dans le plan IX, leurs zones de concentration relatives dans chaque armée ont seules parfois été modifiées.

La 5^e armée au centre derrière l'intervalle compris entre les 2^e et 3^e est formée de quatre corps, le 20^e, le 5^e *bis*, le 9^e *bis* et en arrière le 12^e *bis*.

La 7^e armée a trois corps *bis* sur le même front, 8^e, 13^e

et 17^e, la 9^e vers Reims est constituée sur le flanc gauche par les 2^e *bis*, 3^e *bis* et 10^e *bis*.

La 8^e armée sur les Alpes comprend les 14^e et 15^e corps, les 14^e *bis* et 15^e *bis* et toutes les troupes alpines ; le transport des corps actifs est prévu éventuellement sur le nord-est mais pendant la période de concentration ; on les utiliserait dans ce cas suivant les circonstances, et vraisemblablement sur Vesoul, pour renforcer la 7^e armée ou au centre vers Neufchâteau.

La défense des Pyrénées est assurée par la brigade de zouaves de marche d'Arles—Salon, si cette brigade ne reste pas sur les Alpes : on prévoit le transport éventuel sur ce théâtre d'opérations du 10^e corps *bis* normalement affecté à la 9^e armée.

La couverture comprend six divisions de cavalerie indépendantes, la 14^e division d'infanterie, quinze bataillons de chasseurs à pied, quatre régiments régionaux (151^e, 152^e, 156^e, 148^e), quatre batteries des Vosges : l'un des régiments régionaux du plan précédent a été dissous.

La cavalerie indépendante, placée en entier sous le commandement d'un chef unique, est répartie comme dans le plan IX ; la brigade de cuirassiers de la 6^e division est sur la Meurthe en soutien de la 2^e division, le détachement de Haute-Alsace ne dispose plus dès lors que d'une partie de la 6^e division de cavalerie.

Les 1^{re} et 2^e brigades de corps font partie de la couverture.

Au point de vue du commandement des troupes de couverture, commandement qui semble encore assez mal assuré, on adopte une répartition en cinq secteurs : chacun d'eux a un commandement spécial qui, sauf pour le secteur de Belfort, relève du général commandant l'armée concentrée en arrière.

Ces secteurs sont :

a) Secteur de Belfort avec le détachement de Haute-

Alsace (14^e division, un bataillon de chasseurs, 7^e, 14^e et 15^e brigades de cavalerie, moitié de la 6^e division de cavalerie);

b) Secteur des Vosges en trois groupes : groupe sud (trois bataillons de chasseurs) vers Cornimont, groupe centre (152^e régiment) vers Gérardmer, groupe nord (trois bataillons de chasseurs) vers Saint-Dié.

A ce secteur est rattachée la 15^e division d'infanterie (8^e corps), mobilisée hâtivement ;

c) Secteur de la Meurthe de Baccarat à Lunéville avec deux bataillons de chasseurs, la 9^e division d'infanterie (5^e corps) transportée hâtivement, la 2^e division de cavalerie, une brigade de la 6^e et le régiment de cavalerie de Vesoul;

d) Secteur de Nancy occupé par le 6^e corps, les 1^{re} et 3^e divisions de cavalerie ;

e) Secteur des côtes de Meuse de Saint-Mihiel à Montmédy où l'on trouve six bataillons de chasseurs, trois régiments régionaux dont deux sont embrigadés, les 4^e et 5^e divisions de cavalerie, les 1^{re} et 2^e brigades de corps et la 3^e division d'infanterie (2^e corps).

Aucun transport de couverture n'a lieu avant le premier jour de la mobilisation, 6 heures soir, tout est en place le quatrième jour.

Indépendamment des divisions hâtives faisant à proprement parler partie de la couverture, on mobilise un peu plus rapidement un certain nombre de divisions qui sont concentrées le cinquième ou le sixième jour : la 1^{re} division (1^{er} corps), la 18^e (9^e corps), la 21^e (11^e corps), la 33^e (17^e corps), la 35^e (18^e corps).

Comme au plan IX on a voulu rigoureusement appliquer les principes de l'indépendance des lignes, de l'affectation uniforme de deux corps à chaque courant, de l'attribution d'une zone d'exploitation distincte à chaque gare régulatrice : le tracé des lignes n'a pas changé :

Les gares régulatrices sont :

Belfort, pour le 7^e corps;

Chalindrey, pour les 16^e et 17^e corps;

Vaivre, pour les 8^e et 13^e corps;

Langres, pour les 5^e et 12^e corps;

Bologne, pour les 9^e et 18^e corps;

Châlons, pour les 4^e et 11^e corps;

Reims, pour les 3^e et 10^e corps;

Amagne, pour les 1^{er} et 2^e corps (annexe Bazancourt).

On admet toujours par ligne de transport quarante-huit marches dont deux pour les trains de service journalier, chaque corps dispose de vingt-trois marches dont trois blanches : mais les marches sont affectées *ne varietur* à chaque corps, l'un d'eux disposant des marches 1, 2, 5, 6, 9, 10... l'autre des marches 3, 4, 7, 8, 11, 12...

Tous les transports prennent fin le dix-neuvième jour.

Après le dix-neuvième jour fonctionnent les lignes de communication, on continue à avoir des lignes particulières pour les évacuations, ainsi que des itinéraires spéciaux pour les trains de bétail.

Avec le plan X on crée les commissions de gare temporaires ou permanentes, organes mixtes militaires et techniques chargés d'assurer le service en certains points importants.

Le dispositif du plan X se distingue de la plupart des précédents par ce fait que les armées centrales, la 2^e et la 3^e, sont en avant par rapport aux armées d'ailes. Cette disposition, notamment au point de vue de la défensive, est moins favorable que la disposition inverse, car elle facilite l'enveloppement par l'adversaire; elle est par contre plus favorable à l'offensive.

On est revenu à l'extension du front augmentant la densité des forces devant opérer vers les Vosges; ce que l'on sait des projets allemands ne devrait cependant pas motiver cette mesure.

Un fait saillant est l'emploi des troupes de réserve dans les armées de première ligne; indépendamment de la valeur qu'on peut attribuer raisonnablement à ces troupes dès le début d'une campagne, il résulte d'un pareil amalgame que la concentration des premières armées est retardée et que l'action rapide de l'ennemi peut les conduire à entrer en action avant que soient arrivés les corps de réserve qui se trouveront ainsi devoir être engagés dans des conditions sans doute défavorables.

On constitue bien de la sorte des armées numériquement différentes, il n'est pas certain qu'on ait des armées différentes en valeur en proportionnant leurs forces à la mission qui doit vraisemblablement leur incomber : tout cela n'est que la conséquence de la confiance accordée aux réserves à la suite des discussions et du vote de la loi de 1889.

Le rassemblement de la 9^e armée très détachée au nord de l'ensemble paraît plutôt correspondre à un dispositif d'attente plutôt qu'à l'éventualité d'une manœuvre à laquelle les éléments qui la composent paraissent assez peu aptes.

Les idées relatives à la concentration sur les Alpes ont changé, bien que la situation extérieure ne se soit pas modifiée, et le transport des 14^e et 15^e corps sur le nord-est n'est plus qu'éventuel.

Des mesures nouvelles sont prises pour organiser la couverture et en assurer le commandement, mais on ne voit pas nettement l'utilité d'un commandement d'ensemble de la cavalerie, ce commandement à côté de celui des secteurs ne peut que troubler les opérations; il est vraisemblable d'ailleurs qu'il ne s'agit là que d'une organisation éventuelle propre à assurer l'action de masses importantes de cavalerie qui pourraient, au début de la campagne, recevoir une mission spéciale en territoire ennemi.

Certaines divisions d'infanterie sont transportées de façon à être concentrées le cinquième ou le sixième jour : cette

mesure est de nature à troubler les mouvements par voie ferrée sans résultat appréciable au point de vue militaire, il ne faut pas oublier que le meilleur rendement sur les courants ne peut être obtenu qu'en évitant toute spécialisation qui tend à laisser perdre chaque jour un nombre plus ou moins important de marches utilisables; à défaut de trouble il en résultera toujours un retard pour la fin de l'opération.

C'est la même raison qui aurait dû conduire à ne pas affecter sur chaque courant des marches fermes à chaque corps d'armée; le système perd une partie de la souplesse qui lui est indispensable.

Le plan X donne un premier exemple de la constitution d'annexes de gare régulatrice (Bazancourt pour Amagne) dans certains cas exceptionnels, l'idée sera reprise par la suite, elle permet de faire disparaître la notion précédemment entrevue des gares déviatrices.

Plan X M (modifié) (1890). — Le plan X est modifié en 1890, mais aucun changement n'est apporté au dispositif de couverture ou de concentration; le nouveau plan est motivé (Voir carte du plan X) :

1^o par des changements de garnison et des déplacements de matériel;

2^o par l'organisation nouvelle de l'artillerie consécutive à la loi de 1889;

3^o par des organisations de détail nouvelles, telles que celle relative au Service de Santé des troupes de couverture;

4^o par la mise en service de la section à quadruple voie de Bricon au raccordement de Bricon.

5^o par la création aux stations-magasins des boulangeries de guerre, création qui ne sera définitive qu'au plan XI, mais sera mise transitoirement en pratique;

6^o le secteur de couverture de la Meurthe reçoit un nouveau régiment régional, il en est de même du secteur des

Hauts de Meuse : le régiment que reçoit ce dernier secteur forme une brigade avec un régiment enlevé au secteur de Nancy, cette brigade, avec la brigade de Saint-Mihiel, constituera une nouvelle division.

Les documents ou fiches de transport établis pour les mouvements par voie ferrée sont définitivement arrêtés suivant les divers cas qui peuvent se présenter.

Les troupes de couverture, comme les troupes faisant mouvement pendant les quatre premiers jours, ont une fiche de transport pour le trajet en chemin de fer et un ordre pour la conduite à tenir après le débarquement : cet ordre fixe en particulier le cantonnement à occuper, l'itinéraire pour s'y rendre, la mission au point de vue tactique ou stratégique.

Tous ces ordres ou fiches sont dès le temps de paix entre les mains des intéressés, dans des plis fermés et distincts : les fiches sont en double, un exemplaire est conservé par l'autorité qui ouvre le pli, l'autre est destiné au commandant de l'unité.

Un ordre de mouvement rapide tenant lieu de feuille de route, ainsi que les bons de chemins de fer nécessaires, sont établis au moment du besoin sur le vu de la fiche de transport.

Des demi-fiches sont envoyées à découvert pour chaque unité aux généraux et chefs de corps; ce sont des extraits des fiches indiquant la nature de chaque élément et son effectif, le point d'embarquement, le jour et l'heure d'arrivée à la gare, l'heure de départ du train, elles servent à établir les journaux de mobilisation.

Pour les troupes autres que celles de la couverture la fiche de transport est accompagnée d'un ordre annexe relatif à la conduite à tenir après débarquement et qui ne doit être ouvert qu'à l'arrivée, à la gare de débarquement : ces fiches sont conservées au ministère de la Guerre et sont

Plan X - 1889. et Plan XM - 1890.

Le plan XM ne comporte par rapport au plan X
que quelques modifications de détail.

Nota. Les GR sont indiquées Chalindrey

Les éléments de couverture sont marqués



portées à destination au moment de la mobilisation, ou pendant la période de tension politique.

Le commandant de corps d'armée reçoit en outre des tableaux dénommés tableaux des cantonnements de concentration donnant l'ensemble des renseignements contenus dans les ordres annexes : les demi-fiches existent pour les troupes de concentration comme pour les troupes de couverture.

CHAPITRE IX

PLANS XI, XII et XIII

En 1890, s'ouvre une période qui s'étend jusqu'en 1896 pendant laquelle s'améliorent très sensiblement certaines de nos relations extérieures et où se prépare et se conclut l'alliance franco-russe s'opposant de façon efficace à la Triplice.

En raison des efforts que nous avons faits pour reconstituer notre puissance militaire et en présence des résultats que nous avons obtenus, l'année 1890 débute sous des auspices favorables, une certaine détente s'accuse avec l'Allemagne dont l'Empereur pense que l'armée française est prête à toutes les éventualités et qu'on ne saurait dès lors préjuger des résultats d'une guerre franco-allemande.

Cependant un incident vient troubler au commencement de 1891 cette quiétude ; la venue à Paris de l'impératrice douairière provoque des manifestations regrettables à la suite desquelles l'Allemagne va jusqu'à envisager la mobilisation de ses forces, mais l'impératrice a quitté Paris et le calme renaît ; on voit cependant combien ce calme repose sur des bases précaires.

Au mois d'août 1891 est signé un traité franco-russe, on reste d'ailleurs inquiet sur les dispositions de l'Angleterre dont les relations sont mauvaises avec la Russie notamment et on se demande si cette puissance ne va pas se rapprocher de la triple alliance.

Quoi qu'il en soit le traité de 1891 est suivi en 1892 par une convention militaire : enfin un traité d'alliance défensive est signé en mars 1894 complétant l'accord de 1891 et la convention de 1892.

Du côté de l'Italie s'est affirmée une certaine détente, mais les difficultés renaissent en 1893, c'est le peuple, plutôt que le Gouvernement italien, qui manifeste à notre égard son antipathie.

Le tsar Alexandre III meurt en novembre 1894, Nicolas II affirme sa volonté de poursuivre la politique extérieure de son père ; son voyage à Paris en 1896 suivi par le voyage du président Félix Faure en Russie en 1897 marque de façon précise la valeur de l'entente entre les deux puissances.

Nos relations avec l'Allemagne ne manquent pas de s'en ressentir, elles sont dépourvues de toute acrimonie sinon cordiales.

Dans le domaine militaire extérieur éclate la guerre russo-japonaise qui se termine en avril 1895 et où se manifeste une entente momentanée de la France, de la Russie et de l'Allemagne intervenant dans l'élaboration du traité de paix pour éviter que le Japon ne s'installe sur le continent.

Dans le domaine intérieur commence en octobre 1894 l'affaire Dreyfus qui se poursuivra pendant de longues années et ne sera pas sans quelque influence sur toute notre politique.

Cette tranquillité relative nous permet de porter nos efforts sur le développement de notre domaine colonial et c'est ainsi qu'en septembre 1895 commencent les opérations à Madagascar.

Nous n'en continuons pas moins nos études pour asseoir solidement notre puissance militaire sur les bases qu'a posées la loi de 1889 et nous poursuivons toutes les améliorations propres à rendre plus souple et plus rapide la concentration de nos forces.

Un événement important se produit en 1897 : c'est l'adoption d'un canon à tir rapide, le canon de 75, qui va nous doter d'un armement très supérieur à celui que possède l'armée allemande, supérieur aussi à celui que l'Allemagne,

inquiète de se sentir ainsi distancée, réalisera avec un peu trop de rapidité peut-être l'année suivante.

Si l'alliance franco-russe nous apporte quelque sécurité, elle n'est pas sans causer à l'Allemagne des appréhensions, aussi continue-t-elle avec une ténacité et une suite remarquables dans les idées le programme de renforcement qu'elle a commencé en 1887.

Par les lois du 27 janvier et du 15 juillet 1890, le nombre de ses corps d'armée est porté de dix-huit à vingt, son effectif de paix passe de 427.000 à 486.000 hommes : en même temps un effort est fait pour l'amélioration du réseau ferré, notamment en ce qui concerne les communications entre la Basse-Alsace et la Lorraine et les agrandissements des installations de Sarrebrück qui reçoit tous les aménagements propres à faciliter le passage des courants qui doivent s'y croiser.

Une nouvelle loi militaire déjà en discussion en 1890 est votée dans la forme d'un quinquennat en juillet 1893; il est dit explicitement que « l'éventualité d'une guerre future, à soutenir sur deux fronts différents, doit être envisagée, non comme une anomalie, mais comme une vraisemblance ».

Les effectifs ne sont pas sensiblement modifiés, mais la loi paraît surtout, par la mise à l'essai du service de deux ans, se proposer le rajeunissement de l'armée de campagne; ce n'est en somme qu'une augmentation du nombre d'hommes incorporés tous les ans pour accroître la valeur des troupes.

De nouveaux travaux sont prévus qui vont modifier complètement la fin du programme de 1887-1891, ils ont surtout pour but l'établissement d'une nouvelle grande ligne stratégique à double voie franchissant le Rhin sur un nouveau pont, cette ligne sera terminée en 1895.

En dehors de l'extension continue que prenait le réseau ferré de la Ruhr et de la basse vallée du Rhin, la ligne qui

d'Aix-la-Chapelle rejoignait à Trois-Vierges le réseau luxembourgeois recevait une série d'améliorations successives.

En résumé, sans faire de grandes dépenses dans l'intérieur où il y a assez de ressources, le Gouvernement allemand a porté son effort sur la région frontière.

En Lorraine il n'y a plus de lignes à voie unique, à l'exception de la ligne Haguenau—Sarreguemines et de quelques courtes sections ; de plus en plus on s'efforce de rendre les lignes indépendantes les unes des autres.

La zone des débarquements s'est étendue en Lorraine par l'outillage créé entre Trèves et Thionville, et un nouveau débouché à grand débit y amène un courant de la région de Carlsruhe—Mannheim.

Une certaine activité se manifeste en même temps entre Aix-la-Chapelle et le Luxembourg, ainsi que dans le grand duché lui-même.

Plan XI (1891). — On en est toujours à la mise en application progressive de la loi militaire de 1889 et ce sont encore, tout au moins en grande partie, des questions d'organisation et spécialement de constitution des réserves et des troupes de couverture qui font substituer le plan XI au plan X M (Voir carte du plan XI).

On est revenu pour le dispositif de concentration aux bases adoptées par le plan VIII de 1887 : les armées du centre, 2^e et 3^e, sont rassemblées approximativement dans la même zone, la 1^{re} est groupée sur un plus petit espace, quant à la 4^e elle s'étend au contraire en disposant ses corps sur un même front, elle est placée en échelon légèrement refusé à gauche.

Les corps d'armée *bis* sont supprimés dans les armées de première ligne, on estime préférable de ne pas constituer des corps d'armée entiers de réserve, on les disloque donc et leurs divisions viennent seulement renforcer certains corps actifs qui comptent ainsi trois divisions au lieu de deux.

La 1^{re} armée comprend le 7^e et le 13^e corps à deux divisions, les 8^e et 16^e à trois divisions, le 16^e est en arrière à gauche.

La 2^e armée est composée des 5^e, 9^e, 12^e et 17^e corps à deux divisions, le 12^e est derrière le centre.

La 3^e armée est formée des 4^e, 11^e et 6^e corps à trois divisions, du 18^e à deux divisions, tous ces corps sont à peu près sur le même front.

La 4^e armée a le 1^{er} et le 2^e corps à trois divisions, les 3^e et 10^e à deux divisions, tous ces corps sont sur la même ligne.

Dans les armées de seconde ligne les corps d'armée de réserve ont conservé la même composition que précédemment, ils sont seulement dénommés de façon différente, le numéro *bis* ayant disparu pour être remplacé par un numéro égal à celui du corps d'origine augmenté de 20.

Le 20^e corps a la composition définie au plan X; le transport du 19^e corps est prévu ferme, ce corps entre dans la composition de la 5^e armée, qui comprend en outre les 20^e, 25^e, 29^e et 32^e corps à deux divisions et se trouve rassemblée en arrière du centre des 1^{re} et 2^e armées.

La 7^e en avant de Vesoul est formée des 28^e, 33^e et 37^e corps à deux divisions, la 9^e, vers Reims, des 22^e, 23^e et 30^e également à deux divisions.

Sur les Alpes restent treize groupes alpins, les 14^e et 34^e corps formés de quatre brigades séparées et de une division, le 15^e corps à six brigades séparées et la 70^e division de réserve formant réserve.

Cette composition des corps en brigades séparées semble devoir faciliter l'emploi des troupes sur ce théâtre d'opérations formé d'un nombre assez grand de compartiments distincts communiquant souvent difficilement les uns avec les autres.

A la défense de Paris est affecté le 38^e corps avec une division supplémentaire de la 11^e région : à la défense des côtes une division supplémentaire de la 4^e région se con-

centrant à Rennes par voie de terre, des groupes côtiers sont formés sur place.

Il n'est plus pris de dispositions pour la défense des Pyrénées.

Deux variantes prévues, n° 1 et n° 2, correspondent à l'hypothèse d'une certaine avance dans la mobilisation que les Allemands pourraient prendre sur nous, ou au cas d'une déclaration de guerre inopinée qui pourrait nous obliger à débarquer plus en arrière : de ces deux éventualités résultent deux dispositifs, le deuxième plus éloigné de la frontière que le premier.

Dans ce dernier qui constitue la variante 1 les débarquements se font sur deux lignes : l'une d'Épinal à Neufchâteau marque approximativement le front des 1^{re} et 2^e armées, celle-ci étant très sensiblement reportée en arrière; l'autre de Toul à Bar-le-Duc et Revigny détermine le front des 3^e et 4^e armées, cette dernière occupant une zone beaucoup plus restreinte que dans le plan ferme.

Il n'est apporté aucun changement à la concentration des armées de seconde ligne; on admet que, ou bien les armées de première ligne se seront portées en avant quand les corps de réserve commenceront à débarquer, ou bien qu'il sera possible au dernier moment de les varier par raccourcissement sur leurs lignes de transport respectives.

D'ailleurs cette variante doit s'exécuter dans la zone au delà des gares régulatrices : comme on a pris soin d'affecter à chaque corps le même nombre de moyens de débarquement que dans le plan ferme, on admet d'abord que cette variante sera improvisée et se fera par modifications aux fiches de transport, modifications portées au passage des éléments à la régulatrice.

Mais plus tard on estime plus sûr d'en étudier à l'avance tous les détails et on établit en entier un deuxième jeu de fiches qui seront utilisées dès le début si l'ordre en est donné.

Dans la variante 2, qui reporte tout le dispositif très en arrière, les armées sont notablement resserrées et se trouvent sur le front Lure—Merrey—Bologne—Valentigney; la 5^e armée vers Châtillon-sur-Seine, la 7^e vers Gray, tandis que la 9^e seule continue à être rassemblée vers Reims.

Mais les zones de débarquement nouvelles sont parfois en arrière des régulatrices prévues, on est donc obligé de remplacer en partie par d'autres les gares régulatrices du plan : il est certain que c'est là un inconvénient assez sérieux mais qu'il n'est pas possible d'éviter sous peine de se résoudre à placer dès le début les régulatrices à une très grande distance en arrière.

Cette variante reste à l'état de variante improvisée.

Une variante n° 3 est étudiée en février 1892, elle répond à l'hypothèse de la violation de la neutralité belge par les Allemands : la 4^e armée est remontée sur la trouée de Chîmay à partir du septième jour, les éléments ayant débarqué avant cette date devant la rejoindre par voie de terre; cette 4^e armée s'étend ainsi jusqu'à Rethel.

Afin de ne laisser aucun vide entre les 3^e et 4^e armées, la 9^e est légèrement portée en avant derrière la ligne Vouziers—Challerange, la 5^e, en tout ou en partie, sera remontée vers Vitry-le-François.

Comme la variante 2, la variante 3 reste à l'état de variante improvisée.

La répartition des divisions de cavalerie en couverture reste la même que dans le plan précédent, mais ces divisions sont renforcées de toutes les brigades de corps qui sont transportées en deux échelons en avant des zones respectives de leurs armées.

Le détachement de Haute-Alsace reçoit en outre d'une façon ferme la 13^e brigade de corps qui, avec une brigade mixte de Gray—Belfort, reconstitue la 6^e division.

Les secteurs de couverture ne sont pas sensiblement modifiés comme emplacements : le secteur des Vosges est

renforcé d'un bataillon du 10^e régiment d'infanterie au groupe centre et de quatre brigades de corps au groupe nord.

Le secteur de la Meurthe conserve le régiment régional qu'on lui a affecté au plan X M, il est renforcé de quatre brigades de corps.

Le secteur de Nancy s'étend légèrement au nord pour correspondre plus exactement aux rassemblements de la 3^e armée, il comprend dès lors la division de Saint-Mihiel et se trouve renforcé de une brigade mixte de la 52^e division (226^e et 269^e régiments) avec trois batteries et quatre brigades de corps.

Le secteur des Côtes de Meuse reçoit quatre brigades de corps.

Les 3^e et 15^e divisions d'infanterie font toujours partie de la couverture : mais on abandonne le transport des autres divisions mobilisées hâtivement, cette conception, en s'appliquant à un trop grand nombre d'unités, ne peut donner que de mauvais résultats.

Néanmoins comme on est toujours préoccupé d'assurer d'une façon certaine la liberté de la concentration, même en tenant compte de l'avance que l'on suppose à l'ennemi dans sa mobilisation, on étudie avec soin le transport, à partir du troisième jour au soir, d'une brigade d'infanterie et de une ou deux batteries par corps d'armée.

Le tracé des lignes de transport ne subit aucune modification, les gares régulatrices sont :

Belfort, pour le 7^e corps ;

Mont-le-Vernois, pour les 8^e, 13^e corps ;

Heuilly-Cotton pour les 16^e, 17^e corps ;

Langres, pour les 5^e et 12^e corps ;

Valentigney, pour les 25^e, 32^e corps ;

Bologne, pour les 9^e, 18^e corps ;

Châlons, pour les 4^e, 6^e, 11^e corps ;

Reims, pour les 3^e, 10^e corps ;

Amagne, pour le 1^{er} corps;

Bazancourt, pour le 2^e corps.

Un certain nombre de ces gares sont remplacées par d'autres en cas d'exécution de la variante 2, c'est ainsi que Heuilley-Cotton est remplacé par Is-sur-Tille, Langres par Bricon, Valentigney par Saint-Florentin, Bologne par Troyes, Châlons par Brienne, Amagne et Bazancourt par Sommesous : les lignes de transport, notamment dans le nord, eussent subi de profondes modifications qui n'auraient pas été sans présenter de graves inconvénients.

Les gares régulatrices sont rattachées désormais à des sous-commissions de réseau, organes mixtes militaires et techniques correspondant aux régions des inspections principales de l'exploitation et destinés à concentrer sous une même autorité les divers services locaux, exploitation, traction et voie : ce rattachement est d'ailleurs assez mal caractérisé, comme il le sera toujours par la suite, on ne détermine pas en particulier s'il doit y avoir ou non une subordination quelconque de la régulatrice à la sous-commission et dans quelles limites.

Les commissaires régulateurs sont en place dès le premier jour, mais en des points différents des gares régulatrices, pour leur permettre d'assurer les transports des quatre premiers jours, ils constituent alors comme une avant-garde de la véritable régulatrice de concentration.

On utilise par ligne de transport le même nombre de marches que précédemment, la répartition des marches entre les corps d'armée sur un même courant reste la même : les transports de concentration commencent le quatrième jour à midi pour les brigades hâtives, le cinquième jour pour les autres éléments.

Un blanc de douze heures (du quatrième jour 0^h 01 au quatrième jour midi), ou durée pendant laquelle il n'est prévu aucun train, sépare les transports de couverture des transports de concentration ; il a pour but de faire passer les trains de couverture qui auraient été retardés et sur-

tout de procéder à la répartition nécessaire du matériel roulant pour les embarquements de concentration qui vont commencer et se suivre sans interruption.

Les transports sont terminés le treizième jour pour les combattants, le dix-septième pour l'ensemble.

Le 19^e corps (infanterie et cavalerie) est transporté dès les premiers jours dans ses centres de mobilisation, Arles, Avignon, Salon, d'où il est enlevé ensuite dans les mêmes conditions que les autres corps; il reçoit son artillerie du Gouvernement militaire de Paris; les troupes restées en Algérie sont renforcées par neuf bataillons territoriaux expédiés du huitième au dixième jour.

Il n'est plus prévu de transports éventuels ni vers les Pyrénées, ni vers le Nord-Est, les transports devenus nécessaires en raison des circonstances seraient étudiés seulement au moment du besoin.

Une préoccupation se fait jour en 1891, on songe à activer la concentration en réduisant tous les délais nécessaires à la préparation des transports soit de mobilisation, soit de concentration : on met notamment en place dès le temps de paix tous les documents techniques relatifs au plan et qui, dans la majorité des réseaux, étaient conservés à l'Administration centrale.

On étudie en outre la constitution rapide de dépôts de matériel et de réserves de personnel susceptibles d'assurer dans le délai minimum les premiers transports.

Jusqu'au plan XI le travail de préparation du transport des corps d'armée a été réparti entre les divers réseaux sans qu'il y ait eu toujours délimitation bien précise des attributions de chacun : des instructions sont mises en pratique pour diminuer la complication des études, cependant on ne tient pas toujours compte du groupement par ligne de transport, de sorte que deux réseaux peuvent être transporteurs sur un même courant : l'inconvénient qui en peut résulter est diminué du fait que les marches sont

spécialisées par corps, mais il est hors de doute que l'adoption de cette mesure conduit à un rendement moindre.

Le réseau de l'Est est transporteur des 6^e et 7^e corps;

Le réseau du Nord est transporteur des 1^{er}, 2^e, 8^e, 13^e corps;

Le réseau de l'État est transporteur des 11^e, 20^e corps;

Le réseau du Midi est transporteur des 16^e, 17^e, 18^e corps;

Le réseau du P.-L.-M. est transporteur des 14^e, 15^e, 19^e corps;

Le réseau de l'Ouest est transporteur des G. M. P. (1), 4^e, 3^e, 10^e corps;

Le réseau du P. O. est transporteur des 5^e, 9^e, 12^e corps.

En octobre 1891 apparaît pour la première fois l'idée de n'établir les fiches de transport que jusqu'à la gare régulatrice pour mieux conserver, même après le début de la concentration, le secret des opérations : la gare régulatrice possédera alors un relevé chronologique précisant les débarquements dans le plan ferme et dans les diverses variantes préparées; c'est elle qui assurera la fin des parcours en donnant à chaque élément à son passage les indications nécessaires suivant le relevé chronologique ou suivant les ordres reçus.

Néanmoins ces projets ne sont pas encore mis à exécution et les fiches sont établies et conservées dans les mêmes conditions que dans le plan X.

Les lignes de communication fonctionnent comme en 1890 à partir du dix-neuvième jour.

Du dispositif de concentration il y a peu de choses à dire, les idées n'ayant pas changé sur l'emploi général de nos forces; on retrouve dans le plan XI l'une des solutions adoptées précédemment, ici c'est le resserrement de l'armée des Vosges (la 1^{re}) vers le nord : on remarque cependant un pas de plus fait dans la voie de l'amalgame des unités de

(1) Le G. M. P. est le Gouvernement militaire de Paris qui fournit des éléments aux diverses armées.

réserve avec les unités actives puisque certains corps comprennent trois divisions dont une de réserve : on obtient ainsi une composition numérique différente des quatre armées principales, la 1^{re} et la 4^e armées ayant dix divisions, la 3^e, onze et la 2^e, huit; il n'en découle pas pour ces armées une valeur différente et c'est ainsi que la 2^e qui stratégiquement est la plus importante est numériquement la plus faible, il y a là une contradiction apparente qui prouve seulement que nous en sommes toujours à la période des essais en ce qui concerne l'emploi des troupes de réserve.

Dans tous les cas, et plus encore que dans le plan précédent pour lequel en a été faite la remarque, pareille mesure conduit à retarder le jour où ces armées seront susceptibles d'entrer en action avec tous les éléments qui les constituent organiquement; il ne semble pas, en présence des projets que l'on prête à l'ennemi, que ce doive être un but à rechercher, c'est un inconvénient qui ne paraît pas compensé par un supplément certain de valeur.

Nous considérons comme ferme la concentration de l'armée des Alpes et nous organisons la défense de nos côtes, c'est la conséquence de l'état de nos relations avec l'Italie et avec l'Angleterre.

Les variantes 1 et 2 répondent à la même préoccupation, irruption soudaine de l'ennemi susceptible de troubler nos débarquements : dans la variante 1 la 1^{re} et surtout la 2^e armée sont reportées nettement en arrière, on ne comprend pas très bien dans ces conditions pourquoi la 3^e armée reste à peu près dans sa zone de débarquements primitive sur laquelle ne peut manquer de s'étendre l'action de l'ennemi et, si on tient compte de ce que cette armée comprenant trois divisions de réserve sera plus longue à concentrer que sa voisine de droite, on ne comprend pas le but des dispositions adoptées alors qu'on en saisit de façon précise le mauvais côté.

La variante 2 présente un ensemble fortement groupé

en échelon refusé à gauche, la critique d'un pareil rassemblement, critique qui a déjà été faite, c'est sa condensation sur un espace restreint où les moyens de débarquement pourront être insuffisants et où la manœuvre ultérieure peut être gênée dans son développement.

On peut dans tous les cas s'étonner que la variante 1, qui n'est qu'un raccourcissement et qui aurait pu être exécutée au dernier moment par les gares régulatrices sans préparation spéciale, ait seule fait l'objet d'une étude approfondie poussée jusqu'à l'établissement des documents d'exécution : la variante 2 par contre qui impose des modifications d'itinéraires importantes et le mélange des lignes de transport primitives reste à l'état de variante improvisée bien qu'elle doive nécessiter la solution de problèmes difficiles et on peut dire même impossibles ; on ne voit pas de façon précise par quelles lignes seraient amenés dans ce cas les corps de la 3^e et de la 4^e armée : on peut penser que cette variante envisagée à la suite des incidents diplomatiques qui ont marqué le début de 1891 fut sans doute abandonnée dès que le calme fut revenu.

Enfin la variante 3, conçue après les premiers accords franco-russes, reprenait avec confiance une hypothèse déjà envisagée, elle n'en créait pas moins entre la 3^e et la 4^e armées un vide immense que les fortifications de la ligne Toul — Verdun et l'apport de troupes de seconde ligne eussent malaisément comblé.

Quant à la couverture on revient à une mesure déjà abandonnée, l'incorporation des brigades de cavalerie de corps dans les troupes de couverture, sans songer que la crainte de voir troublés nos débarquements aurait dû conduire à laisser aux corps d'armée les éléments qui sont précisément chargés de les renseigner et de les protéger.

L'organisation du service militaire des chemins de fer est progressivement mise au point, mais les idées ne sont pas encore assises et on ne conçoit pas le choix de certains emplacements pour quelques gares régulatrices telles que

Belgique

Plan XI — 1891.

Les GR sont indiquées Langres

Les éléments de couverture sont marqués

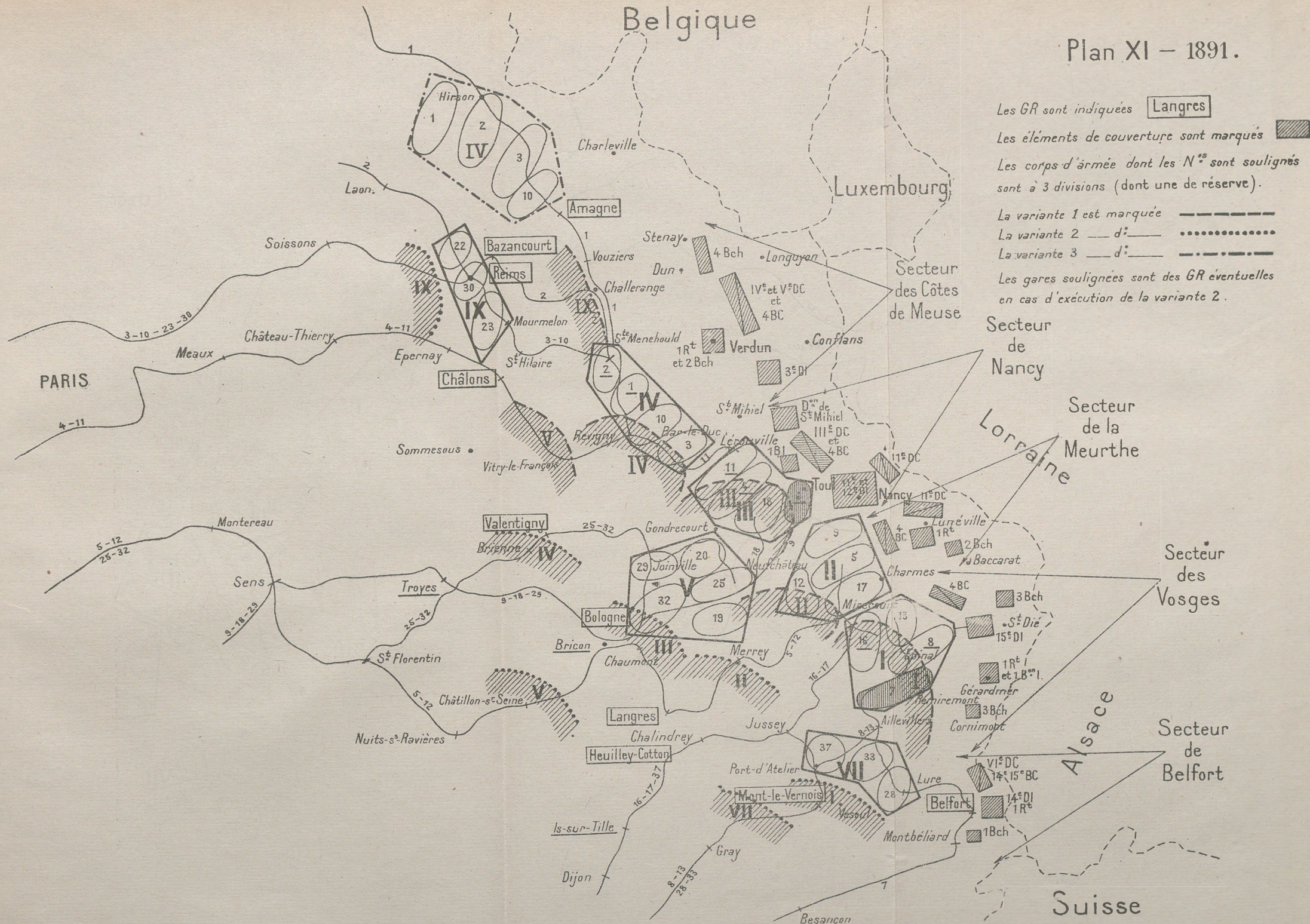
Les corps d'armée dont les N^{os} sont soulignés sont à 3 divisions (dont une de réserve).

La variante 1 est marquée -----

La variante 2 — d: — —

La variante 3 — d: — —

Les gares soulignées sont des GR éventuelles en cas d'exécution de la variante 2.



Heuilley-Cotton ou Mont-le-Vernois : ce choix prouve que les attributions des régulatrices comprennent surtout la détermination de l'acheminement des éléments sur la ligne de transport prévue et non sur des itinéraires détournés, car on doit reconnaître tout de suite que pour agir latéralement, une gare régulatrice doit tout d'abord être placée à un nœud de voies ferrées aussi important que possible.

En l'absence de toute expérience en temps de paix, on ne peut évoluer que lentement; le problème reste toujours délicat à poser et à résoudre.

Plan XII (1893). — Les études sur les chemins de fer portant leurs fruits, c'est au résultat de ces études qu'on veut mettre en pratique qu'il faut attribuer en 1893 la substitution du plan XII au plan XI (Voir carte du plan XII).

Au point de vue de la concentration il n'y a aucune différence à signaler avec le plan précédent, l'organisation ou la composition des armées tant de première que de seconde ligne ne subissent aucune modification, pour certains corps seulement on resserre ou on élargit la zone des débarquements, mais ces dispositions nouvelles sont sans importance.

Les deux variantes envisagées procèdent des mêmes hypothèses que dans le plan XI, mais elles ne prévoient pas la concentration dans les mêmes zones : le dispositif de la variante 1 en deux échelons est abandonné, car il ne répond à aucune conception logique, le front des armées se trouve seulement reporté un peu en arrière et parallèlement à lui-même sur la ligne Épinal—Mirecourt—Barisey—Nançois—Revigny, les armées de seconde ligne ne sont pas modifiées, il ne s'agit que d'une variante improvisée par raccourcissement sur tout l'ensemble; l'exécution ne répondrait peut-être pas exactement à ce rassemblement, car cette exécution même dépend nécessairement de la date à laquelle on prendra la décision, alors que peut-être une

partie des débarquements aura déjà été effectuée sur les bases du plan ferme.

Dans la variante 2 les armées sont réparties plus en arrière encore, mais au lieu d'être resserrées les unes sur les autres et vers le sud, elles se trouvent au contraire étalées en particulier au nord et c'est ainsi que ce dispositif procède en partie de celui que l'on avait adopté pour la variante 3 du plan précédent.

La 1^{re} armée est en avant de Vesoul, la 2^e vers Merrey, la 3^e vers Bologne, tandis que la 4^e s'étend de Vitry-le-François à Reims ayant immédiatement derrière elle la 9^e de Sommesous à Épernay : au centre et à droite la 5^e et la 7^e armées sont concentrées vers Brienne et Gray. C'est là un groupement normal, étant donné qu'il se réalise loin de la frontière et qu'on s'octroie de ce fait plus de temps pour prendre une décision; on peut dès lors envisager une manœuvre quelconque pour laquelle on sera mieux préparé et plus à l'aise, il est illogique, si on prend du champ en arrière, de n'en pas profiter pour se délivrer de la sujétion d'adopter dès le début un véritable dispositif de bataille.

Comme pour la variante 1, aucune étude ferme n'est arrêtée, mais on est obligé de prévoir le recul de trois régulatrices par suite de l'emplacement des armées de seconde ligne.

Le rassemblement de la couverture ne subit pas de changement, seul le groupement des unités n'est pas organisé de la même façon.

Pour la cavalerie indépendante, après l'avoir placée sous un commandement unique depuis Lunéville jusqu'à Dunsur-Meuse, on se rend compte des inconvénients d'une pareille mesure et on la répartit en deux groupes :

1^o le groupe de Nancy—Lunéville comprenant les 1^{re}, 2^e et 3^e divisions, une brigade de cuirassiers et un bataillon de chasseurs;

2^o le groupe nord comprenant les 4^e et 5^e divisions et quatre bataillons de chasseurs.

On prépare en fait une manœuvre possible par notre flanc gauche avec la 4^e armée, il n'en reste pas moins l'inconvénient déjà signalé d'une absence de liaison effective entre les commandements de ces masses de cavalerie et les commandements des secteurs de couverture, on peut dire pour l'expliquer que les missions ne sont pas les mêmes quoiqu'il soit difficile d'admettre que, sur les secteurs du centre et en contact presque immédiat avec le gros des forces ennemies, nos divisions de cavalerie pourront sortir bien en avant de la zone où opèrent les troupes de couverture proprement dites.

Les brigades de corps sont transportées comme dans le plan précédent, mais elles sont sous les ordres des commandants des secteurs, elles rentrent presque dans le rôle qui doit normalement leur être dévolu, il est à craindre toutefois qu'on n'en constitue comme des divisions provisoires, d'une cohésion imparfaite d'ailleurs pour des missions analogues à celles que l'on confierait aux divisions indépendantes.

Dans le secteur de Belfort la 6^e division de cavalerie est constituée à trois brigades.

Dans le secteur des Vosges l'adjonction d'un régiment d'infanterie permet de grouper toutes les troupes qui sont sur place en une division dénommée division des Vosges.

Les troupes d'infanterie du secteur de la Meurthe forment une brigade.

Dans le secteur de Nancy et dans le secteur de la Meuse (précédemment secteur des côtes de Meuse) les troupes qui n'entrent pas dans la composition du 6^e corps et de la 3^e division constituent les 39^e et 40^e divisions, sans tenir compte des quatre bataillons de chasseurs du secteur de la Meuse qui sont en soutien de la cavalerie : la 39^e division appartient au secteur de Nancy, la 40^e au secteur de la Meuse.

partie des débarquements aura déjà été effectuée sur les bases du plan ferme.

Dans la variante 2 les armées sont réparties plus en arrière encore, mais au lieu d'être resserrées les unes sur les autres et vers le sud, elles se trouvent au contraire étalées en particulier au nord et c'est ainsi que ce dispositif procède en partie de celui que l'on avait adopté pour la variante 3 du plan précédent.

La 1^{re} armée est en avant de Vesoul, la 2^e vers Merrey, la 3^e vers Bologne, tandis que la 4^e s'étend de Vitry-le-François à Reims ayant immédiatement derrière elle la 9^e de Sommesous à Épernay : au centre et à droite la 5^e et la 7^e armées sont concentrées vers Brienne et Gray. C'est là un groupement normal, étant donné qu'il se réalise loin de la frontière et qu'on s'octroie de ce fait plus de temps pour prendre une décision; on peut dès lors envisager une manœuvre quelconque pour laquelle on sera mieux préparé et plus à l'aise, il est illogique, si on prend du champ en arrière, de n'en pas profiter pour se délivrer de la sujétion d'adopter dès le début un véritable dispositif de bataille.

Comme pour la variante 1, aucune étude ferme n'est arrêtée, mais on est obligé de prévoir le recul de trois régulatrices par suite de l'emplacement des armées de seconde ligne.

Le rassemblement de la couverture ne subit pas de changement, seul le groupement des unités n'est pas organisé de la même façon.

Pour la cavalerie indépendante, après l'avoir placée sous un commandement unique depuis Lunéville jusqu'à Dun-sur-Meuse, on se rend compte des inconvénients d'une pareille mesure et on la répartit en deux groupes :

1^o le groupe de Nancy—Lunéville comprenant les 1^{re}, 2^e et 3^e divisions, une brigade de cuirassiers et un bataillon de chasseurs;

2^o le groupe nord comprenant les 4^e et 5^e divisions et quatre bataillons de chasseurs.

On prépare en fait une manœuvre possible par notre flanc gauche avec la 4^e armée, il n'en reste pas moins l'inconvénient déjà signalé d'une absence de liaison effective entre les commandements de ces masses de cavalerie et les commandements des secteurs de couverture, on peut dire pour l'expliquer que les missions ne sont pas les mêmes quoiqu'il soit difficile d'admettre que, sur les secteurs du centre et en contact presque immédiat avec le gros des forces ennemies, nos divisions de cavalerie pourront sortir bien en avant de la zone où opèrent les troupes de couverture proprement dites.

Les brigades de corps sont transportées comme dans le plan précédent, mais elles sont sous les ordres des commandants des secteurs, elles rentrent presque dans le rôle qui doit normalement leur être dévolu, il est à craindre toutefois qu'on n'en constitue comme des divisions provisoires, d'une cohésion imparfaite d'ailleurs pour des missions analogues à celles que l'on confierait aux divisions indépendantes.

Dans le secteur de Belfort la 6^e division de cavalerie est constituée à trois brigades.

Dans le secteur des Vosges l'adjonction d'un régiment d'infanterie permet de grouper toutes les troupes qui sont sur place en une division dénommée division des Vosges.

Les troupes d'infanterie du secteur de la Meurthe forment une brigade.

Dans le secteur de Nancy et dans le secteur de la Meuse (précédemment secteur des côtes de Meuse) les troupes qui n'entrent pas dans la composition du 6^e corps et de la 3^e division constituent les 39^e et 40^e divisions, sans tenir compte des quatre bataillons de chasseurs du secteur de la Meuse qui sont en soutien de la cavalerie : la 39^e division appartient au secteur de Nancy, la 40^e au secteur de la Meuse.

Partout se manifeste l'intention de grouper sous des commandements bien définis tous les éléments jusqu'ici épars en cordon le long de la frontière et parfois sans lien bien sérieux entre eux.

En mars 1893, des études sont entreprises en vue de permettre de passer du plan ferme à une variante ou d'une variante à une autre en cours de transport : il s'agit de déterminer certains points de détails pour que ces changements se fassent sans désordre et sans aucune perturbation dans l'écoulement des courants qui doit rester continu.

En septembre 1893, il est créé une 7^e division de cavalerie indépendante, il en résulte quelques modifications aux transports de couverture ; cette division réunit les éléments non encore endivisionnés du secteur de la Meurthe et du secteur de Nancy.

De même en novembre 1893, des modifications résultent de la formation d'unités nouvelles dans les régiments d'artillerie de campagne pour servir le matériel de 120 léger.

En avril 1894 on substitue dans la couverture la 13^e division (du 7^e corps) à la 15^e (du 8^e).

A la même date on propose d'adopter une variante nouvelle dans laquelle les 1^{re}, 2^e et 3^e armées sont rassemblées suivant les prévisions de la variantes 1, tandis que la 4^e conserve ses emplacements du plan ferme, c'est seulement la concentration des armées principales sur une ligne à peu près parallèle à la frontière ; ce n'est qu'une des nombreuses combinaisons qu'il est possible d'envisager, sans qu'elle soit appuyée sur des raisons bien sérieuses.

Le tracé des lignes de transport du plan XI ne subit dans le plan XII qu'une seule modification, on revient aux idées qui ont prévalu dans les premiers plans et, pour le 1^{er} corps, non seulement on n'utilise pas la ligne de Charleville à Verdun trop exposée aux entreprises de l'ennemi, mais encore on renonce à se servir de la ligne Hirson—Amagne—Chal-

lerange qu'on estime trop menacée, le 1^{er} corps passe donc par Laon.

Le groupement des corps d'armée par ligne de transport est resté le même, mais on n'a pas conservé les mêmes régulatrices : on hésite toujours entre la solution consistant à placer ces organes très près et celle qui les veut très en arrière des zones de débarquement, cette deuxième solution rendant évidemment plus faciles les variantes, mais étant moins susceptible d'assurer la bonne marche du service sur les fins de parcours dans des conditions satisfaisantes.

Les gares régulatrices choisies sont :

Belfort, pour le 7^e corps ;

Gray, pour les 8^e, 13^e corps ;

Is-sur-Tille, pour les 16^e, 17^e corps ;

Troyes, pour les 9^e, 18^e corps ;

Brienne, pour les 25^e, 32^e corps ;

Chaumont, pour les 5^e, 12^e corps ;

Châlons, pour les 4^e, 6^e, 11^e corps ;

Soissons, pour les 3^e, 10^e corps ;

Laon, pour les 1^{er}, 2^e corps.

En cas d'application de la variante 2 les régulatrices de Brienne, Is-sur-Tille et Gray sont remplacées par celles de Saint-Florentin, Dijon et Saint-Jean-de-Losne : dans tous les cas on prend avec raison des gares placées en des points importants du réseau.

On s'est aperçu de l'intérêt qu'il y avait à donner à un réseau transporteur la libre disposition d'une ligne de transport complète, aussi change-t-on la répartition des corps entre les réseaux qui préparent le travail, le système devient plus simple et susceptible d'un meilleur rendement :

Le réseau de l'Est est chargé des 6^e et 7^e corps ;

Le réseau du Nord est chargé des 1^{er}, 2^e, 8^e, 13^e corps ;

Le réseau de l'État est chargé des 19^e, G. M. P., 20^e corps et Marine ;

Le réseau du Midi est chargé des 16^e et 17^e corps ;

Le réseau P.-L.-M. est chargé des 14^e et 15^e corps;

Le réseau de l'Ouest est chargé des 3^e, 10^e, 4^e, 11^e corps;

Le réseau P. O. est chargé des 5^e, 12^e, 9^e, 18^e corps.

Les transports s'effectuent dans les mêmes conditions de temps, néanmoins on étudie l'utilisation complète de quarante-six marches par jour par suppression des marches blanches prévues, mais c'est là une mesure peut-être imprudente, puisqu'on ne conserve aucune disponibilité pour les imprévus et il n'est encore donné aucune suite à ces projets.

En ce qui concerne l'exécution même du service militaire des chemins de fer, on met en vigueur en 1893 un certain nombre de mesures qui ont été envisagées depuis longtemps et que l'on a mises au point.

Les troupes de couverture sont au point de vue des transports divisées en deux catégories : les troupes de couverture de première urgence transportées en fonction d'une heure initiale, c'est-à-dire indépendamment de l'ordre de mobilisation et les troupes de couverture de deuxième urgence transportées en fonction du premier jour de la mobilisation : à cette dernière catégorie appartiennent notamment les brigades de cavalerie de corps.

Les mesures sont réglementées pour la fixation de l'heure initiale suivant l'heure à laquelle est donné l'ordre d'exécution de la couverture, ainsi que pour le libellé du télégramme prescrivant le début des mouvements.

Les transports de couverture de deuxième urgence commencent le deuxième jour à 6 heures du soir.

Le quatrième jour à partir de midi, on met en marche les trains transportant les brigades hâtives des corps d'armée.

Sur la base de concentration des éléments dénommés 2^a, dits éléments précurseurs, précèdent les corps d'armée pour en préparer les cantonnements : ils comprennent le chef d'état-major, des officiers de débarquement, l'intendant, un peloton de cavalerie et un détachement de

Belgique

Plan XII - 1893.

Les GR sont indiquées Gray

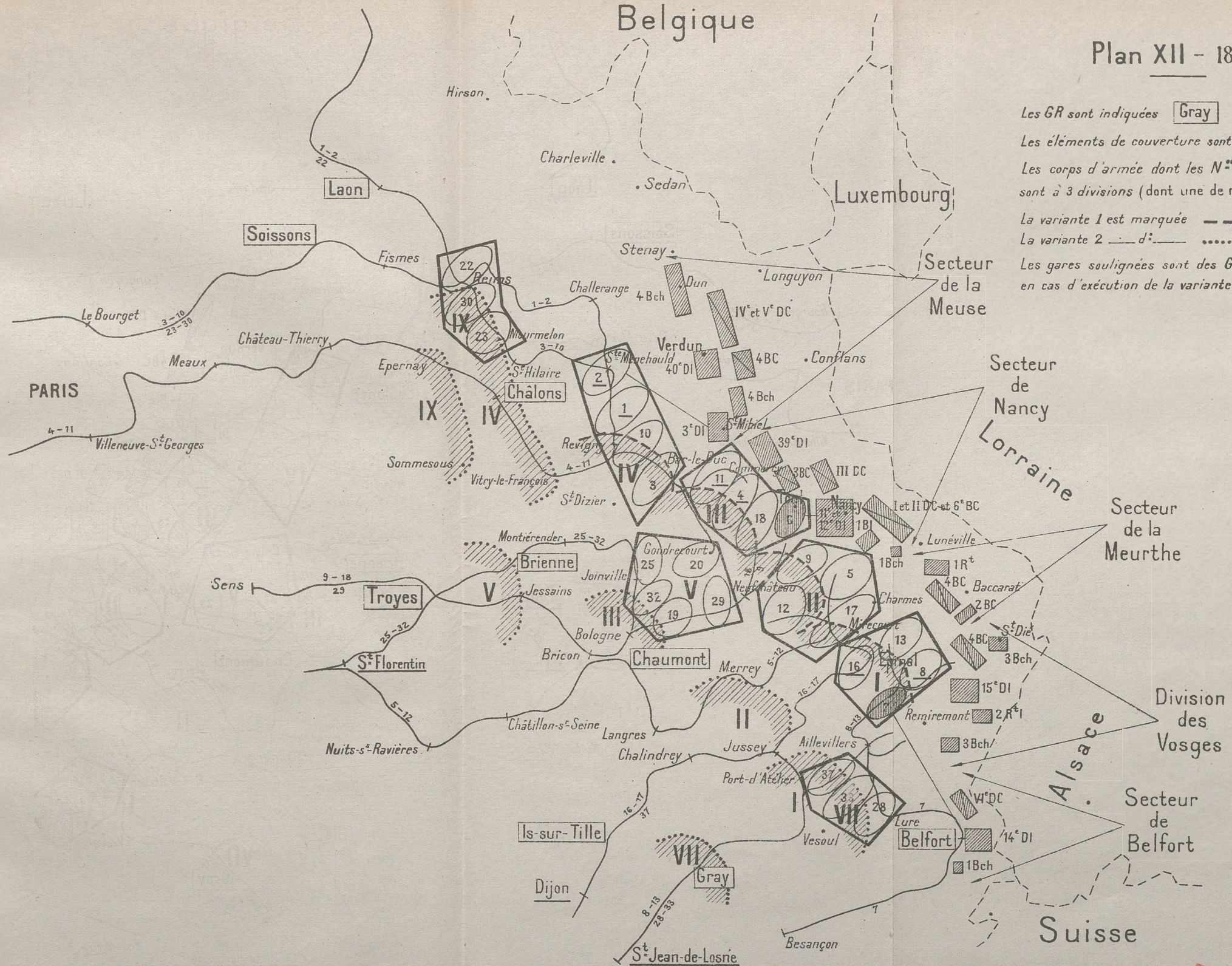
Les éléments de couverture sont marqués

Les corps d'armée dont les N^{os} sont soulignés sont à 3 divisions (dont une de réserve).

La variante 1 est marquée - - - -

La variante 2 est marquée d' : - - - - -

Les gares soulignées sont des GR éventuelles en cas d'exécution de la variante 2.



160 hommes du service d'alimentation : comme matériel cet élément emporte du matériel pour un centre de fabrication de pain et trois centres de distribution.

Les éléments 2^e partent le troisième jour au matin.

Les documents nécessaires pour l'exécution du service du cantonnement sont remis au chef d'état-major par l'officier du 3^e bureau détaché à la gare régulatrice : c'est ce même officier qui, en accord avec le commissaire régulateur, modifie s'il y a lieu les fiches de débarquement, avec détermination des itinéraires à suivre à partir du nouveau point de débarquement et des nouveaux cantonnements à occuper.

Les dossiers des Commissions régulatrices sont complètement constitués, ils comprennent les documents d'exécution pour le plan ferme et pour les diverses variantes étudiées, les instructions réglant les détails du service tant en ce qui concerne le service proprement dit du chemin de fer que les liaisons à établir avec les différents éléments de l'armée, et tous les documents statistiques donnant les renseignements nécessaires pour modifier éventuellement les débarquements prévus.

Ces dossiers pourtant ne sont encore qu'embryonnaires, ce n'est que dans les années suivantes qu'ils seront constitués de tous les éléments indispensables.

Les fiches de transport déjà utilisées dans le plan précédent pour la couverture ne subissent aucun changement, ces fiches peuvent être accompagnées d'un ordre complémentaire faisant connaître aux unités débarquées la conduite à tenir au début des opérations.

Ces documents sous enveloppe jaune ou rouge sont dès le temps de paix entre les mains des autorités intéressées; il en est de même pour les éléments faisant mouvement pendant les quatre premiers jours.

Pour toutes les autres unités appartenant à la concentration, la fiche comprend deux parties :

1^o La fiche de départ réglant le mouvement jusqu'à la gare régulatrice;

2° La fiche de débarquement réglant le mouvement depuis la gare régulatrice jusqu'au cantonnement, il y a autant de paquets de fiches de débarquement qu'il y a de variantes.

Les fiches de départ conservées en temps de paix au 4^e bureau de l'État-major de l'armée sont remises aux intéressés au départ de la garnison, les fiches de débarquement sont remises par le commissaire régulateur, au passage à la gare régulatrice, suivant le dispositif ordonné et après modifications s'il y a lieu.

La fiche de départ comprend trois modèles ou exemplaires :

le modèle A qui reste aux archives du corps ;

le modèle B qui sert de feuille de route et reste entre les mains du commandant de l'unité ;

le modèle C qui sert de bon de chemin de fer, est remis au chemin de fer et sert ultérieurement au paiement des frais de transport.

La fiche de débarquement ne comprend que deux modèles, les modèles B et C destinés l'un au chef de détachement, l'autre au chef de train.

Les demi-fiches sont utilisées comme précédemment.

Plan XIII (1895). — Le plan XII avait été maintes fois modifié dans de nombreux détails et on avait pensé en avril 1894 devoir revenir à une concentration plus groupée, le plan XII fut donc remplacé en 1895 par le plan XIII (Voir carte du plan XIII).

On y revient de façon stricte à la conception de quatre armées rigoureusement égales, étroitement serrées l'une contre l'autre et placées sur une ligne parallèle à la frontière : la 4^e armée est donc rapprochée du groupement principal, les armées ont chacune quatre corps, le front se développe sur la ligne Épinal—Chatel—Vézelize—Commercy—Sainte-Menehould.

Immédiatement en arrière et s'enfonçant presque comme

un coin entre les corps arrière des 2^e et 3^e armées, une armée de seconde ligne, la 5^e, avec, à droite et à gauche, deux autres armées dont celle de droite s'appuie à la droite de la 1^{re} armée, tandis que celle de gauche semble toujours plus directement destinée à étendre vers le nord le front occupé pour parer de ce côté par simple allongement du front à toute tentative d'enveloppement de la part de l'ennemi.

Les armées de première ligne sont uniformément composées de quatre corps à trois divisions dont deux actives et une supplémentaire de réserve.

1^{re} armée; 7^e, 8^e, 13^e, 16^e corps, ce dernier en arrière vers la gauche.

2^e armée; 12^e, 5^e, 9^e, 17^e corps, ce dernier en arrière vers la droite.

3^e armée : 6^e, 4^e, 11^e, 18^e corps, celui-ci en deuxième ligne vers le centre.

4^e armée : 10^e, 3^e, 1^{er}, 2^e corps, à peu près sur le même front.

Les unités de réserve qui n'entrent pas dans la composition des corps d'armée de première ligne constituent des corps destinés à former les 5^e, 7^e et 9^e armées.

La 5^e armée comprend le corps de la marine (n^o 25) à deux divisions actives comme dans le plan XII et une division de réserve, deux corps d'armée supplémentaires (n^{os} 30 et 34) ayant chacun deux divisions et une brigade territoriale.

La 7^e armée est constituée par le 19^e corps augmenté d'une division supplémentaire du 8^e corps et d'une brigade territoriale et par un corps d'armée supplémentaire (n^o 38) à deux divisions de réserve et deux brigades territoriales.

La 9^e armée est formée de deux corps d'armée supplémentaires (n^{os} 27 et 28) constitués chacun par deux divisions supplémentaires et deux brigades territoriales.

A la défense de Paris sont affectées deux divisions sup-

2° La fiche de débarquement réglant le mouvement depuis la gare régulatrice jusqu'au cantonnement, il y a autant de paquets de fiches de débarquement qu'il y a de variantes.

Les fiches de départ conservées en temps de paix au 4^e bureau de l'État-major de l'armée sont remises aux intéressés au départ de la garnison, les fiches de débarquement sont remises par le commissaire régulateur, au passage à la gare régulatrice, suivant le dispositif ordonné et après modifications s'il y a lieu.

La fiche de départ comprend trois modèles ou exemplaires :

le modèle A qui reste aux archives du corps ;

le modèle B qui sert de feuille de route et reste entre les mains du commandant de l'unité ;

le modèle C qui sert de bon de chemin de fer, est remis au chemin de fer et sert ultérieurement au paiement des frais de transport.

La fiche de débarquement ne comprend que deux modèles, les modèles B et C destinés l'un au chef de détachement, l'autre au chef de train.

Les demi-fiches sont utilisées comme précédemment.

Plan XIII (1895). — Le plan XII avait été maintes fois modifié dans de nombreux détails et on avait pensé en avril 1894 devoir revenir à une concentration plus groupée, le plan XII fut donc remplacé en 1895 par le plan XIII (Voir carte du plan XIII).

On y revient de façon stricte à la conception de quatre armées rigoureusement égales, étroitement serrées l'une contre l'autre et placées sur une ligne parallèle à la frontière : la 4^e armée est donc rapprochée du groupement principal, les armées ont chacune quatre corps, le front se développe sur la ligne Épinal—Chatel—Vézelize—Commercy—Sainte-Menehould.

Immédiatement en arrière et s'enfonçant presque comme

un coin entre les corps arrière des 2^e et 3^e armées, une armée de seconde ligne, la 5^e, avec, à droite et à gauche, deux autres armées dont celle de droite s'appuie à la droite de la 1^{re} armée, tandis que celle de gauche semble toujours plus directement destinée à étendre vers le nord le front occupé pour parer de ce côté par simple allongement du front à toute tentative d'enveloppement de la part de l'ennemi.

Les armées de première ligne sont uniformément composées de quatre corps à trois divisions dont deux actives et une supplémentaire de réserve.

1^{re} armée; 7^e, 8^e, 13^e, 16^e corps, ce dernier en arrière vers la gauche.

2^e armée; 12^e, 5^e, 9^e, 17^e corps, ce dernier en arrière vers la droite.

3^e armée : 6^e, 4^e, 11^e, 18^e corps, celui-ci en deuxième ligne vers le centre.

4^e armée : 10^e, 3^e, 1^{er}, 2^e corps, à peu près sur le même front.

Les unités de réserve qui n'entrent pas dans la composition des corps d'armée de première ligne constituent des corps destinés à former les 5^e, 7^e et 9^e armées.

La 5^e armée comprend le corps de la marine (n^o 25) à deux divisions actives comme dans le plan XII et une division de réserve, deux corps d'armée supplémentaires (n^{os} 30 et 34) ayant chacun deux divisions et une brigade territoriale.

La 7^e armée est constituée par le 19^e corps augmenté d'une division supplémentaire du 8^e corps et d'une brigade territoriale et par un corps d'armée supplémentaire (n^o 38) à deux divisions de réserve et deux brigades territoriales.

La 9^e armée est formée de deux corps d'armée supplémentaires (n^{os} 27 et 28) constitués chacun par deux divisions supplémentaires et deux brigades territoriales.

A la défense de Paris sont affectées deux divisions sup-

plémentaires et trois brigades territoriales, à la défense des côtes quatre brigades territoriales.

Le 6^e corps en couverture peut être doublé d'un corps éventuel formé des 39^e, 40^e et 62^e divisions.

On envisage au début les mêmes variantes que dans le plan précédent, mais on ne conserve bientôt plus que la variante 2 dans laquelle la 9^e armée est concentrée un peu plus au sud; les armées occupent le front Lure—Jussey—Merrèy—Joinville—Saint-Dizier—Vitry—Châlons avec la 9^e armée dans la région de Reims.

En couverture le groupement des divisions de cavalerie est modifié; chacun des groupes nord et sud comprend trois divisions de cavalerie, la 6^e restant au détachement de Haute-Alsace.

Quant au reste des troupes de couverture, elles sont réparties en deux secteurs seulement, le secteur des Vosges, de Belfort à Baccarat, le secteur de Lorraine, de Baccarat à Verdun.

Le secteur des Vosges comprend le détachement de Haute-Alsace, la division des Vosges, la 7^e brigade de corps et la 13^e division d'infanterie à la place de la 15^e.

Le secteur de Lorraine est occupé par la brigade de Saint-Nicolas, le 6^e corps à quatre divisions (11^e, 12^e, 39^e, 40^e), la 101^e brigade d'infanterie, la 6^e brigade de corps et la 6^e brigade *bis*, la 3^e division d'infanterie (du 2^e corps) et quatre bataillons de chasseurs.

En 1896 une modification est apportée au plan en vigueur; il en résulte un plan XIII *ter* considéré comme deuxième variante: cette modification a trait à l'utilisation du 39^e corps formé à trois divisions avec les éléments qui dans la période du 15 octobre au 15 avril ne sont pas employés à la défense des Alpes: du 16 avril au 15 octobre ces éléments restent sur les Alpes.

Un double jeu de fiches est préparé pour ces troupes dont l'utilisation ne dépend que de la date de la concentration.

Ce 39^e corps serait débarqué à Lure—Montbéliard—Besançon—Belfort dans le plan ferme, ou Dôle dans la variante.

Les lignes de transport seront dorénavant désignées par des lettres de A à H.

La ligne F (4-11) qui passait par Meaux—Épernay—Châlons, passe maintenant par Flamboin—Troyes : la ligne G (3-10) qui passait par Soissons—Reims, se dirige sur Meaux et Châlons, une branche de Meaux sur Reims servant seulement au transport des corps de la 9^e armée.

Quant au groupement des corps par ligne de transport, on ne s'astreint pas à éviter que deux corps appartenant à des armées différentes utilisent une même ligne de transport, malgré qu'on reconnaisse les inconvénients que présente une pareille façon de procéder.

Les gares régulatrices sont :

Ligne A : Besançon pour les 7^e, 19^e corps;

Ligne B : Gray pour les 9^e, 13^e corps;

Ligne C : Dijon-Perrigny pour les 16^e, 17^e corps;

Ligne D : Chaumont pour les 5^e, 12^e corps;

Ligne E : Troyes pour les 9^e, 18^e corps;

Ligne F : Brienne pour les 4^e, 11^e corps;

Ligne G : Châlons pour les 3^e, 10^e corps;

Ligne G : La Ferté-Milon pour la 9^e armée;

Ligne H : Laon pour les 1^{er}, 2^e corps.

Dans la variante Gray est remplacé par Saint-Jean-de-Losne, Chaumont par Tonnerre, Brienne par Romilly.

Le nombre des marches est quarante-six; les transports sont terminés le douzième jour pour les combattants, le quatorzième pour les trains de combat et les parcs, le dix-huitième pour les convois.

Les brigades de cavalerie de corps transportées en couver-

ture de deuxième urgence ne comportent plus désormais qu'un seul échelon; elles sont considérées comme des échelons avancés de leurs corps d'armée et ont des destinations différentes dans le plan et dans la variante; leur transport commence dans la nuit du troisième au quatrième jour.

Tous les corps sont précédés également par une brigade mixte, infanterie et artillerie, enlevée le quatrième jour.

Les lignes de communication qui jusqu'ici ne servaient qu'aux ravitaillements sont maintenant communes aux ravitaillements et aux évacuations, cette organisation subsistera jusqu'en 1914.

Des études intéressantes sont entreprises : l'une a trait au transport éventuel des 13^e et 16^e corps sur les Alpes, ces corps étant pris dans leurs garnisons et l'ordre étant donné dès le début de les transporter vers le sud-est.

Une deuxième qui date de 1896 détermine les conditions d'un mouvement en avant des armées, dans le cas où il y aurait lieu de pousser les débarquements à partir du onzième jour en vue d'une marche offensive : c'est là la première idée des débarquements dits progressifs et limités aux seuls parcs et convois.

Dans le cas étudié on admet, pour que le mouvement soit possible, qu'il sera nécessaire que le commandement ait résolu la marche en avant le troisième jour; c'était demander des délais qui peuvent être considérablement réduits.

Certaines études relatives à la navigation ont vu le jour avec le plan XII, elles reçoivent en 1895 un commencement d'exécution : on prévoit, après la concentration et indépendamment des transports par voie ferrée, un certain nombre de transports de vivres par les voies navigables.

On ne saurait rien dire du dispositif du plan XIII sans répéter des observations déjà faites; il est d'une ordonnance arithmétique et comme tel exclut certainement toute

Belgique

Plan XIII - 1895

Les GR sont indiquées Gray

Les éléments de couverture sont marqués

Tous les corps d'armée de 1^{re} ligne sont à 3 divisions (dont une de réserve).

La variante est marquée - - - - -

Les gares soulignées sont des GR éventuelles en cas d'exécution de la variante.



idée de manœuvre : on ne peut que marquer encore un amalgame plus complet des unités de réserve et des unités actives, puisque tous les corps d'armée de première ligne comprennent uniformément une division de réserve : on peut même dire que l'adjonction d'une unité de ce genre à certains corps dans le plan précédent n'avait nullement un but d'ordre stratégique tel que l'importance des armées fût adaptée à leur mission, ce n'était qu'un premier pas fait involontairement dans cette voie et le premier résultat d'une organisation progressive.

En ce qui concerne la couverture la question du commandement est encore posée, et après une répartition en secteurs relativement de faible étendue, on se restreint dans le plan XIII à deux secteurs seulement : cette solution ne paraît pas heureuse ; on voit mal une unité de direction et une coordination suffisante des efforts sur des étendues aussi considérables.

CHAPITRE X

PLAN XIV

La période qui s'est ouverte en 1896 est une période de détente relativement aux années qui ont précédé depuis la guerre de 1870-1871 : l'Allemagne a pris son parti de notre relèvement militaire qu'elle n'a pu empêcher, elle travaillera seulement à rechercher une supériorité de moyens destinée en cas de conflit à lui assurer les plus grandes chances de succès : l'existence de l'alliance franco-russe en présence de la triplice établit un équilibre qui ne s'était pas encore manifesté de façon aussi explicite; nous sommes d'ailleurs absorbés par les développements de l'affaire Dreyfus et l'Allemagne ne peut que suivre avec quelque satisfaction cette question susceptible de susciter en France des divisions favorables à ses entreprises éventuelles.

L'affaire de Fachoda amène bien en 1898 une tension franco-anglaise qui prend rapidement une forme aiguë, mais qui se règle finalement sans trop de difficultés par une convention en mars 1899.

Nos rapports avec l'Italie s'améliorent surtout à la suite des graves embarras qu'a suscités à cette puissance son intervention en Abyssinie.

En 1899 et 1900 nos relations avec l'Allemagne subissent une détente appréciable, nous concluons des accords méditerranéens avec l'Italie et l'Espagne d'après lesquels l'Italie retrouve en Tripolitaine toute sa liberté, en même temps que nous pouvons agir à notre gré au Maroc.

Certains événements extérieurs tels que l'insurrection des Boxers en Chine en 1899 facilitent même les rappo-

chements ; d'une façon générale les efforts de toutes les puissances en dehors de l'Europe écartent les soucis de la politique européenne proprement dite.

Ce n'est certes pas une raison pour qu'on se désintéresse de l'avenir et s'il ne survient aucune crise il n'en reste pas moins que la course aux armements se poursuit, elle prend en Allemagne un caractère particulièrement important.

Bien que le second quinquennat militaire n'ait été réellement voté qu'en mars 1899 la période de grande augmentation qu'il caractérise a commencé en fait en 1897.

Le nombre des corps d'armée s'est élevé à vingt-trois correspondant à un effectif de paix de 495.000 hommes et le renforcement du réseau ferré va recommencer car les moyens dont on dispose sont devenus insuffisants à la suite de la création de trois nouveaux corps d'armée.

Le Gouvernement ne va plus présenter de projet d'ensemble, il semble qu'il veut laisser ignorer le but poursuivi, cette façon de procéder lui est facilitée par l'augmentation des recettes des chemins de fer qui permettent de plus en plus d'incorporer au budget les nouvelles dépenses, qu'elles soient d'ordre économique ou d'intérêt militaire.

Toute la période qui va suivre sera dominée, sur la rive gauche du Rhin, par la construction d'une nouvelle ligne stratégique reliant à Metz la région de Francfort et par les travaux que motivera le passage de cette ligne à travers le réseau lorrain : la nouvelle ligne qui devait être immédiatement établie à double voie et demeurer indépendante de toutes les voies traversées était demandée « pour compléter le réseau de l'Empire dans l'intérêt de la défense nationale ».

En même temps se poursuit activement la transformation de la région de Trèves, de même qu'apparaissent dans la région d'Aix-la-Chapelle un certain nombre d'installations importantes.

Quoique avec moins d'activité des améliorations sont apportées au réseau ferré dans la Basse—Alsace, mais princi-

palement dans la région de Strasbourg, ainsi que dans la Haute-Alsace afin d'assurer dans de meilleures conditions les communications avec le Sud de l'Empire.

Tous ces travaux ne prendront fin d'une façon générale que vers 1904.

Plan XIV (1898). — Le plan XIV mis en vigueur en 1898 procède d'idées complètement différentes de celles qui ont eu cours précédemment, il met également en pratique des conceptions différentes en ce qui concerne l'emploi du chemin de fer.

Au point de vue de la concentration il réalise le principe stratégique de l'avant-garde générale et le dispositif comprend une armée de tête derrière laquelle sont rassemblées les forces de première ligne : le groupement est complété par une armée de deuxième ligne.

Cet ensemble très compact ne laisse pas que de donner quelques inquiétudes, notamment au point de vue des ravitaillements, mais on avait cru devoir rompre avec l'ancien dispositif linéaire qu'on avait vu seul depuis 1870 (Voir carte du plan XIV).

Comme on voulait une armée de choc solide on avait décidé que les troupes de réserve n'étaient aptes à entrer en campagne qu'après un certain délai de préparation ; ces troupes ne feront donc plus, en principe, partie des éléments de première ligne qui ne comprendront exclusivement que des troupes actives.

Les quatrièmes bataillons dont la création vient d'être décidée permettront d'augmenter les effectifs des corps d'armée actifs qui seront par suite formés à deux divisions dont les régiments sont mobilisés à quatre bataillons.

Le 20^e corps est créé et comprend les 11^e et 39^e divisions.

La 1^{re} armée concentrée en avant de Toul constitue l'avant-garde, elle comprend les 6^e et 20^e corps qui sont en couverture et le 1^{er} corps dont la mobilisation est très

rapide, dont l'éloignement est relativement faible et qui peut par conséquent rejoindre les troupes de couverture dans un délai assez court : le 6^e corps est à trois divisions.

A cette 1^{re} armée sont adjoints treize bataillons de chasseurs qui au début sont en couverture.

Cette organisation assure évidemment l'unité de commandement, mais on peut se demander si, au moment du besoin, le commandant de la 1^{re} armée aurait pu compter d'une façon bien certaine sur l'action de ces forces disséminées le long de la frontière en essayant de les grouper en une masse.

Derrière cette 1^{re} armée sont concentrées trois armées d'une force égale de quatre corps chacune, bien qu'à la 2^e armée à droite soit rattaché éventuellement le 19^e corps : la 2^e armée comprend le 7^e corps en couverture, les 8^e, 13^e et 16^e en première ligne face au nord-est, le 19^e éventuellement en arrière du centre.

La 3^e armée a trois corps en première ligne, 17^e, 5^e et 9^e, en deuxième ligne vers le centre le 12^e.

La 4^e armée a également trois corps en première ligne face à l'est, 4^e, 10^e, 3^e et le 2^e en arrière de sa droite.

Cet ensemble a son front sur la ligne Épinal—Mirecourt—Vaucouleurs.

En arrière presque derrière la 4^e armée et à hauteur de son corps de deuxième ligne, la 5^e armée, face à l'est, a ses trois corps, 11^e, 18^e et corps de marine à peu près sur la même ligne : il semble que cette armée n'aura guère à s'employer entre les armées de première ligne déjà serrées les unes sur les autres, mais plus vraisemblablement sur leur gauche.

Cet ensemble qui forme à première vue un bloc solide et constitué de bons éléments est doublé de troupes de seconde ligne d'où on s'est attaché à exclure les unités incapables de produire un effort sérieux, on n'a pris que celles qui pouvaient être encadrées d'une façon satisfaisante en tenant compte des ressources en cadres : le supplément est

conservé dans les dépôts pour y augmenter à la fois la quantité et la valeur des éléments de remplacement.

Dans ces conditions on a pu former par région de corps d'armée une division de réserve comprenant trois ou quatre bataillons; on arrive ainsi à dix-sept divisions qui constituent d'abord trois groupes de quatre divisions chacun.

Le groupe du centre concentré vers Troyes—Brienne, c'est-à-dire encore derrière la gauche des armées de première ligne, réunit les divisions de réserve numéros 4, 5, 9, 12.

Plus vers le nord, comme un détachement de flanc, le groupe nord comprenant les 1^{re}, 2^e, 3^e, 10^e divisions est réuni entre Châlons et Reims.

Enfin le groupe sud derrière la 1^{re} armée se concentre dans la région de Vesoul avec les 8^e, 13^e, 16^e et 17^e divisions : les cinq autres divisions fournies par diverses régions sont affectées aux places de l'Est et à Paris.

Le plan XIV ne comporte qu'un seul dispositif de concentration, il n'est prévu aucune variante; la mise en pratique du principe de l'avant-garde générale permet de penser que l'on conservera la liberté de manœuvre la plus absolue, quelles que soient les conditions relatives de temps dans lesquelles s'exécuteront les mobilisations des armées française et allemande.

La couverture est assurée :

par le 6^e corps (12^e, 40^e et 42^e divisions);

par le 20^e corps (11^e et 39^e divisions);

par le 7^e corps et la 41^e division ou division des Vosges.

Ces troupes sont réparties en trois secteurs correspondant chacun à un corps d'armée.

Les divisions de cavalerie occupent les mêmes emplacements que dans le plan XIII.

Le secteur des Vosges est occupé par la 41^e division morcelée, la 13^e qui est concentrée dans la région de

Bruyères et la 7^e brigade de cavalerie; la 14^e division d'infanterie, la 6^e division de cavalerie, le bataillon de chasseurs de Montbéliard constituent le détachement de Haute-Alsace.

Dans le secteur de la Meurthe au sud-est de la zone de la 1^{re} armée, indépendamment des éléments du 20^e corps, opèrent trois divisions de cavalerie et six bataillons de chasseurs constituant une brigade.

Le secteur de Lorraine ou de la Woèvre s'étend au nord de la 1^{re} armée jusqu'à Longuyon, il est occupé par le 6^e corps, par trois divisions de cavalerie ayant en soutien deux bataillons de chasseurs et par sept autres bataillons sur la Meuse : ces derniers, avec ceux des secteurs de la Meurthe, sont rattachés à la 1^{re} armée qui a en outre à sa disposition la 6^e brigade de cavalerie (autrefois 6^e bis) et la 20^e (autrefois 6^e).

Le commandant de la 1^{re} armée se trouve en résumé, en dehors des divisions de cavalerie, le commandant de toute la couverture sur l'étendue d'un secteur important allant de Baccarat à Longuyon.

Les brigades de cavalerie des corps d'armée sont transportées dès le troisième jour pour assurer la sécurité des cantonnements :

Le plan XIII *ter* défini comme précédemment pour l'armée des Alpes reste en vigueur.

Le tracé des lignes de transport ne subit aucune modification, il y a lieu de noter seulement l'allongement de la ligne H par Verdun—Lérouville pour amener vers Toul le 1^{er} corps : celui-ci est à mobilisation hâtive, son transport peut commencer le troisième jour.

Les gares régulatrices sont :

Ligne A : Belfort pour le 7^e corps et les 14^e et 15^e éventuellement;

Ligne B : Gray pour les 8^e, 13^e corps;

- Ligne C : Is-sur-Tille pour les 16^e, 17^e corps;
- Ligne D : Chaumont pour les 5^e, 12^e corps;
- Ligne E : Troyes-Sud pour les 9^e, 18^e corps;
- Ligne F : Troyes-Nord pour les 4^e, 11^e corps;
- Ligne G : Châlons-sur-Marne pour les 3^e, 10^e corps;
- Ligne H : Sainte-Menehould pour les 1^{er}, 2^e corps.

En ce qui concerne les transports de concentration le plan XIV inaugure une innovation importante, c'est la division de ces transports en deux périodes absolument distinctes.

On a constaté qu'une même ligne de transport était souvent affectée à deux corps d'armée n'appartenant pas à la même armée, on pensait qu'il devait en résulter l'interdiction de tout mouvement pour les armées avant la fin de la concentration de tous les éléments, c'est-à-dire avant le dix-huitième jour.

On fut donc conduit à substituer les lignes de communication aux lignes de transport dès la fin des débarquements des combattants et de leurs trains de combat, les mouvements s'effectuant ensuite pour les convois et les éléments d'armée à raison d'une ligne par armée ; toutefois les troupes de deuxième ligne utilisent des lignes de transport spéciales à raison de une par groupe de division de réserve.

Quarante-six marches par jour sont utilisées sur chaque ligne, les corps d'armée sont groupés par ligne comme dans le plan XIII en ce qui concerne l'exécution du transport, mais pour les études et l'établissement des documents on modifie la répartition entre les réseaux transporteurs, notamment pour donner au P.-L.-M. les corps qui s'embarquent en majeure partie sur son réseau.

Le Nord s'occupe des 1^{er}, 2^e, 8^e et 13^e corps;

L'Est s'occupe des 6^e et 20^e corps;

L'État s'occupe des 4^e, 11^e et G. M. P.

Le P.-L.-M. s'occupe des 7^e, 10^e, 39^e (14^e et 15^e éventuellement);

Le P.-O. s'occupe des 5^e, 12^e, 9^e, 18^e corps et corps de marine;

L'Ouest s'occupe des 3^e, 10^e corps;

Le Midi s'occupe des 16^e et 17^e corps.

Les transports de couverture, en ce qui concerne l'infanterie et l'artillerie, sont terminés avant le commencement du deuxième jour; les transports de cavalerie peuvent chevaucher de dix heures au plus sur les transports de concentration.

Une brigade d'infanterie et une batterie d'artillerie par corps d'armée sont enlevées en général le quatrième jour dans l'après-midi.

Le service des lignes de transport finit le onzième jour à 3 heures du matin sur toutes les lignes, il ne reste plus que les lignes :

P	ancienne ligne de transport	C
Q	—	B
R	—	D
S	—	G
T	—	E

Les transports sont terminés les huitième et neuvième jours pour la plupart des corps, le dixième pour quelques éléments des 2^e, 17^e, 19^e corps et corps de la marine, le onzième pour les trains de combat et les parcs, le quinzième pour l'ensemble : l'avance obtenue est due à la fois à une meilleure utilisation des marches sur les lignes de transport et à ce que la mise à l'écart des non-valeurs ayant été sévèrement faite, le nombre des éléments transportés est bien moins grand que dans le plan précédent.

L'instruction de 1897 sur les attributions des sous-commissions de réseau et des commissions régulatrices est mise en vigueur, c'est un progrès important car le fonctionnement de ces organes qui constituent la base de notre service militaire des chemins de fer reposera à l'avenir sur des directives précises.

Une autre instruction règle les attributions des commis-

sions de gares chargées des débarquements et les relations de ces commissions avec les officiers de débarquement, ces derniers étant destinés à assurer les mouvements par voie de terre des unités transportées jusqu'à leurs points de concentration.

Deux instructions règlent le service du cantonnement : le chef d'état-major du corps d'armée est accompagné sur la base de concentration de trois officiers dits officiers de débarquement ; il reçoit à son passage à la gare régulatrice le tableau détaillé des cantonnements de tous les éléments du corps d'armée ; il s'installe au point désigné pour le quartier général, il fait la reconnaissance de la zone en particulier au point de vue des ressources qu'elle offre pour abriter et ravitailler les troupes et peut, à la suite de cette reconnaissance, modifier les indications portées au tableau des cantonnements.

L'officier de débarquement a son poste à la gare de débarquement, il est muni d'un extrait des tableaux de cantonnement, il s'occupe de tout ce qui se passe en dehors du chemin de fer ; s'il est absent, le commissaire de gare le remplace et fait exécuter les consignes reçues du chef d'état-major.

En cas de variante les officiers de débarquement reçoivent de leur chef d'état-major, ou dans les cas urgents de la commission régulatrice, l'indication des nouveaux points de débarquement où ils doivent se rendre, ainsi que de la conduite à tenir pour acheminer les troupes sur les nouveaux cantonnements.

Les dispositions relatives tant à l'établissement qu'à la conservation en temps de paix des ordres de transport restent les mêmes que dans le plan précédent.

Quelques modifications au plan en vigueur sont apportées en 1899 en raison de l'organisation d'un plan dit de protection relatif à la défense des côtes assurée par la marine et par des corps à mobilisation réduite.

En 1901, l'adoption du matériel de 75 pour l'artillerie entraîne quelques remaniements.

D'une façon générale le plan XIV marque sur la série des plans précédents un progrès très important par la mise au point d'études engagées depuis longtemps et aussi par la mise en œuvre d'idées nouvelles qui, si elles sont parfois discutables, n'en sont pas moins intéressantes parce qu'elles font preuve d'une orientation différente des esprits; on conçoit enfin que l'on peut adopter pour la concentration un dispositif autre que celui qui consiste à répartir nos forces uniformément d'une extrémité à l'autre d'une ligne plus ou moins étendue parallèle à la frontière.

Les plans antérieurs au plan XIV procèdent de l'idée du dispositif linéaire avec des réserves que l'on espère pouvoir porter en temps opportun sur les points du front où leur présence sera nécessitée par les circonstances et surtout par les renseignements que l'on pense obtenir dès les premiers jours sur les intentions de l'adversaire; ce sont surtout des dispositifs d'attente, rien dans la composition relative des armées ou dans l'orientation des rassemblements de ces armées les uns par rapport aux autres ne manifeste une idée préconçue nécessaire préalablement à l'intention offensive.

Le plan XIV s'il rompt avec les errements anciens n'en présente pas moins également une concentration d'attente, bien que le soin apporté à augmenter la valeur des armées de première ligne par une sélection sévère des éléments qui les composent laisse à penser que l'offensive est envisagée dans des conditions de temps favorables.

Le dispositif affecte schématiquement la forme grossière d'un carré dont une des diagonales est orientée du sud-ouest vers le nord-est; aux quatre angles de ce carré une armée, une cinquième armée au centre : l'action peut dans ces conditions se développer dans des conditions favorables soit offensive, soit défensive, dans le sens d'une des

diagonales et par conséquent vers le nord-est ou sensiblement vers le nord, le mouvement dans l'une ou l'autre de ces directions étant en outre facilité par le léger désaxement vers la gauche de l'armée placée en troisième ligne :

S'il s'agit d'action défensive face à l'est la 1^{re} armée placée en avant-garde générale combat d'abord et s'emploie, satisfaisant ainsi à sa mission d'avant-garde, à reconnaître les forces et les intentions de l'ennemi pour permettre une décision au sujet de l'utilisation des autres armées; les dispositions prises, réserve de la 4^e armée en arrière et à gauche de cette armée, emplacements de la 5^e armée remontés vers le nord, répondent à l'hypothèse la plus probable de l'attaque ennemie par enveloppement de notre gauche : en même temps peuvent être transportés, suivant la tournure des événements, un ou plusieurs groupes de divisions de réserve.

Si l'ennemi tente une attaque principale en direction de Verdun, tout le dispositif couvert à droite par la 1^{re} armée jouant dès lors le rôle de flanc-garde peut être orienté vers le nord avec deux armées immédiatement en première ligne, la 4^e et la 5^e à sa gauche : les groupes de divisions de réserve centre et nord sont en mesure d'intervenir rapidement.

On comprend ainsi facilement que les auteurs du plan aient cru pouvoir se dispenser de l'étude de variantes correspondant à diverses hypothèses relatives à l'action ennemie.

Si le commandement veut prendre l'offensive l'emploi des forces reste le même que dans le cas de la défensive face au nord-est, avec cette différence que la bataille se développera dans une région plus proche de la frontière.

On a pensé quelquefois que le plan XIV avait été inspiré des doctrines napoléoniennes parce qu'il rappelle le carré stratégique si souvent employé dans les guerres de l'Empire, mais on a oublié que les circonstances étaient loin d'être les mêmes : la formation en carré de Napoléon était

Belgique

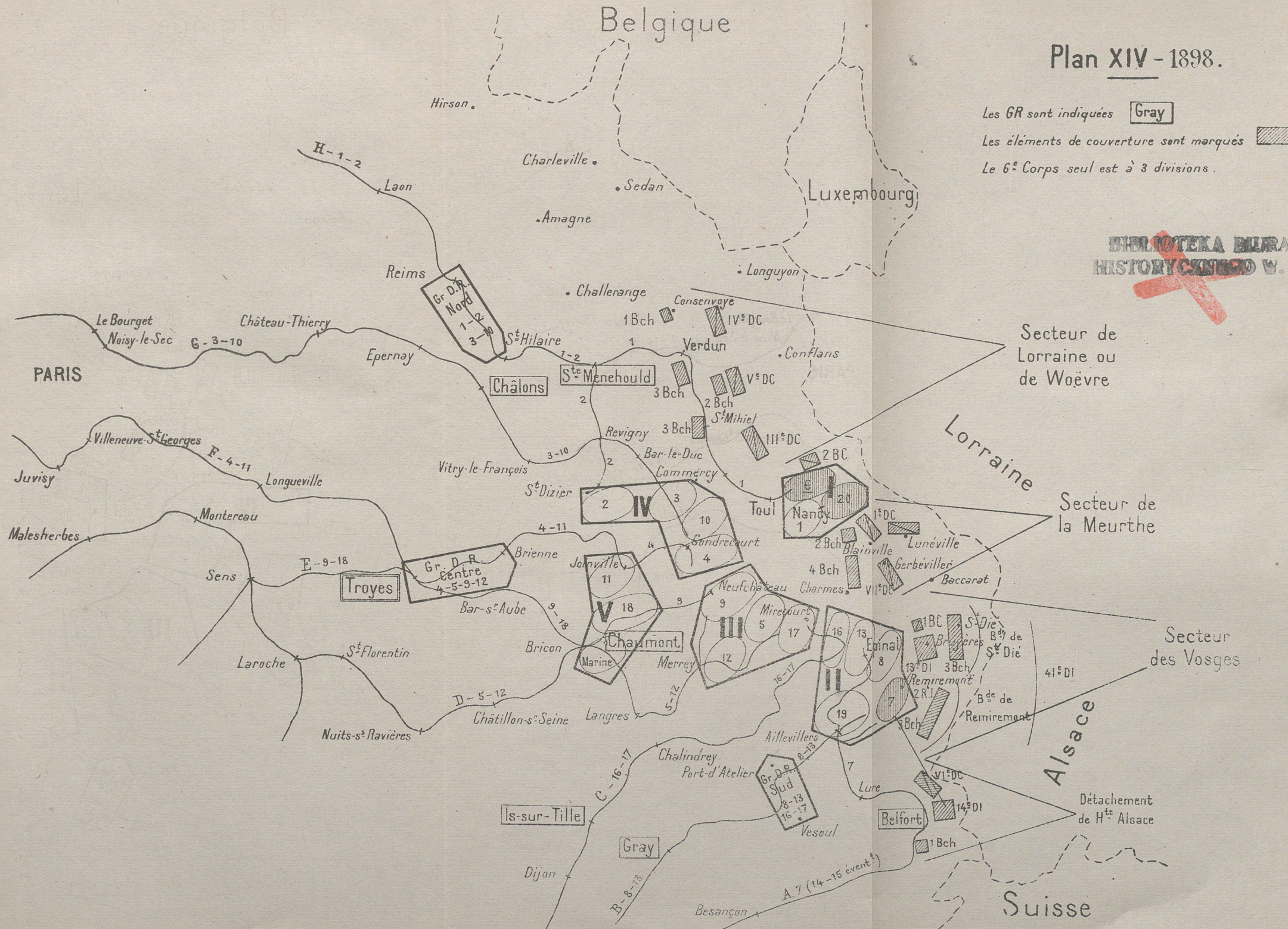
Plan XIV - 1898.

Les GR sont indiquées Gray

Les éléments de couverture sont marqués

Le 6^e Corps seul est à 3 divisions.

~~BIBLIOTEKA MILARA~~
~~HISTORIC W. I.~~



bonne parce qu'on était loin de l'ennemi, parce qu'on ne savait rien de ses rassemblements, et parce qu'il fallait, dès qu'on serait renseigné, se déployer dans la direction voulue avant qu'il fût lui-même en mesure d'accepter la bataille.

Pour une guerre entre la France et l'Allemagne, les conditions sont complètement différentes : dès le début de la concentration, les forces sont au contact, il ne s'agit plus de reconnaître un ensemble, mais seulement de distinguer des détails et la bataille peut commencer alors que les rassemblements ne seront même pas terminés : il résulte de cette situation que la 1^{re} armée n'est plus à vrai dire une avant-garde générale, puisque deux de ses corps sur trois sont déployés avant même l'ouverture des hostilités et qu'en fait le troisième corps n'est plus qu'un renfort de la couverture : il est hors de doute que cette mesure permettra plus facilement le déploiement en arrière, mais il est certain aussi que ce déploiement sera rendu plus difficile du fait de l'accumulation préalable de toutes les forces sur un espace relativement restreint.

On peut donc conclure que si le dispositif adopté répond bien à l'idée de défensive, il est moins heureux au point de vue de l'offensive, car il n'engage la bataille qu'après qu'on aura pu prendre des dispositions nouvelles qui demanderont quelque temps pour se réaliser et laisseront ainsi à l'ennemi la possibilité de manifester son action dans le sens qu'il aura décidé dès le temps de paix : on peut donc répéter que malgré son allure offensive le dispositif du plan XIV n'est qu'un dispositif d'attente.

Pour une bataille face au nord-est, il est particulièrement bien conçu du fait de l'échelonnement de ses forces soit dans l'intérieur des armées, soit dans son ensemble par la position relative des armées, mais il est trop ramassé, se prête mal aux évolutions et favorise l'enveloppement que l'on sait être l'idée dominante de l'adversaire; la 5^e armée est à peu près engagée sans qu'on sache vraiment ce que devra être sa mission.

Il faut ajouter que ce groupement ainsi critiquable au point de vue stratégique l'est aussi au point de vue des ravitaillements et d'une façon générale des communications qui seraient difficiles à assurer : il est à présumer que cette question n'a pas fait l'objet d'une étude très approfondie.

Quoi qu'il en soit le plan XIV recherche plutôt la qualité des troupes de choc que leur quantité, il s'affranchit de façon nette des tendances antérieures en ne prévoyant qu'ultérieurement l'emploi des formations de réserve, il semble être dans la bonne voie : il organise en outre une couverture solide répartie en secteurs dont les commandements sont assurés, le commandement de l'ensemble relevant du chef de la 1^{re} armée; il rend aussi les brigades de corps à leur véritable destination, renonçant à l'utopie d'en faire des éléments d'exploitation ou d'action à grande distance, mission pour laquelle elles ne sont pas faites.

En ce qui concerne le service des chemins de fer, le choix des gares régulatrices est plus judicieux que par le passé, on ne conçoit pas la nécessité de terminer le onzième jour, avant la fin de la concentration, le service en lignes de transport, il ne peut en résulter que complication et désordre : quant à la répartition des corps entre les réseaux transporteurs, elle repose sur une base exacte, nécessité de donner aux réseaux l'étude du transport des éléments s'embarquant sur leur territoire.

LA CONCENTRATION ALLEMANDE VERS 1900

L'Allemagne pourrait mobiliser :

- 1^o Vingt-trois corps d'armée actifs à deux divisions;
- 2^o Des divisions de réserve, pouvant être groupées ou rester isolées et dont le nombre est évalué en 1901 à vingt-quatre environ.

Ces différentes formations seraient prêtes à quitter leurs garnisons à partir du quatrième jour pour les corps actifs, du huitième jour pour les divisions de réserve.

On évalue à cinq corps actifs et huit divisions de réserve le contingent que l'Allemagne opposerait à la Russie sur ses frontières de l'Est, en admettant qu'elle prit une attitude défensive de ce côté.

Le groupement stratégique du côté de la France semble avoir la forme d'une ligne de colonnes, par armées accolées, sans avant-garde générale ni réserve stratégique; dans chaque colonne la profondeur ne dépasserait pas deux corps d'armée; le projet d'opérations comporterait une offensive foudroyante sitôt la concentration terminée et la décision serait recherchée dans une manœuvre d'aile débordante.

L'orientation constante qui a été constatée dans les travaux exécutés sur les voies ferrées confirme la vraisemblance de ces conclusions : l'avance successive des lignes de transport sur une série de directions voisines et parallèles jusqu'à un même alignement entre Metz et Reding est particulièrement propre à la formation d'une ligne de colonnes peu profondes : le rapprochement des quais militaires à une moyenne de deux étapes de la frontière raccourcit le délai qui sépare les débarquements du déploiement stratégique; enfin la progression continue des moyens de transports vers l'ouest jusqu'à atteindre la vallée même de la Moselle, avec maximum de densité vers Metz, semble bien coïncider avec la préparation d'une manœuvre débordante par l'aile droite du dispositif.

Cette attaque enveloppante partant de Metz—Thionville, serait dirigée vers le front de Meuse pour atteindre derrière ce front, le flanc gauche des forces françaises : pendant ce temps une violente attaque de front lancée de la ligne Metz—Sarrebourog aurait pris comme direction la trouée de Charmes, pour atteindre et fixer de front la concentration française.

Le front du déploiement stratégique est supposé s'étendre de Thionville au Donon.

On peut éliminer une hypothèse envisagée en 1899 et suivant laquelle les Allemands partant d'un déploiement

stratégique effectué en Lorraine et en Alsace auraient cherché l'enveloppement de la droite française en franchissant les Vosges au sud du Donon pour aborder la Haute-Moselle à l'est d'Épinal.

Ce projet dans lequel quatre corps d'armée devraient débarquer dans la Haute-Alsace n'est pas confirmé par la construction des fortifications de cette région qui présentent un caractère nettement défensif; en outre rien n'est construit sur les Vosges pour y faciliter les débouchés vers la France; l'idée générale est d'ailleurs en opposition formelle avec les tendances observées dans le développement du réseau ferré.

On suppose donc que la zone des débarquements s'étendra de Thionville, par Sarrebourg et Wasselonne, jusqu'à Mulhouse : sur ce front débarquent les corps actifs, les formations de réserve se réunissent en trois groupes placés respectivement en arrière du centre et des ailes, entre Sarre et Moselle, autour de Neunkirchen et dans la Basse-Alsace.

La zone des débarquements se rapproche très sensiblement de la zone du groupement stratégique et aucune unité active n'est débarquée en dehors du front marqué par Thionville, Metz et Sarrebourg : la ligne de colonnes de deux corps d'armée est toute formée, à l'exception de deux corps débarqués à Sarrebrück : deux groupes à Thionville et à Metz sont prêts à se diriger vers l'ouest, ils peuvent être à volonté renforcés par un corps débarqué à Kreutzwald, ou par tout ou partie du groupe voisin de Courcelles : tous les autres sont placés face au sud-sud-ouest, la manœuvre est donc toute montée d'avance.

Elle peut partir dès que les corps de Sarrebrück seront venus s'intercaler dans le dispositif et comme ils peuvent certainement recevoir, au fur et à mesure de leurs débarquements, des cantonnements appropriés et être répartis, par exemple, derrière deux autres corps de première ligne, on conçoit facilement que leur éloignement relatif n'inflige

pas plus de vingt-quatre heures d'attente à la marche générale en avant.

La manœuvre allemande peut donc être déclanchée vingt-quatre heures après la fin des débarquements, la date de sa mise à exécution ne dépendra que des effectifs dont voudra disposer le commandement.

S'il se juge assez fort pour attaquer avec l'armée de première ligne réduite aux seuls corps actifs, moins le XIV^e corps détaché dans les Vosges, le passage de la frontière peut avoir lieu au plus tôt le quinzième jour de la mobilisation.

S'il veut au contraire ne jouer la partie que toutes cartes en mains, c'est-à-dire avec des corps d'armée munis de tous leurs organes de ravitaillement, avec l'appui des formations de réserve et après installation complète de tous les services de l'arrière, le mouvement en avant serait remis au dix-huitième jour : la concentration française est certainement en avance sur ces prévisions.

Tel qu'il paraît se présenter, le dispositif allemand contrairement au dispositif français ne prévoit qu'une hypothèse offensive, il ne présume pas de la part de l'ennemi une action susceptible de déjouer ses plans et à laquelle il lui serait au surplus peu facile de parer par des modifications d'emplacements : il compte sans doute que son action offensive en serait seulement retardée.

CHAPITRE XI

PLANS XV et XV^{bis}

Les années qui marquent les débuts du siècle voient l'affirmation définitive de l'entente franco-russe et dans le domaine de la politique extérieure, la situation paraît s'être stabilisée jusqu'au moment où naît la politique des accords qui fait craindre à l'Allemagne l'isolement ou ce qu'elle appelle l'encerclement.

En octobre 1903 la visite des souverains italiens à Paris affirme, en ce qui concerne la participation de l'Italie, que la Triplice a perdu son caractère agressif; on tient à ce moment-là pour certain que les deux gouvernements français et italien se sont mis d'accord sur leur politique respective en Méditerranée.

Mais la rivalité maritime et économique s'accuse de plus en plus entre l'Angleterre et l'Allemagne dont les rapports deviennent plus tendus et l'Angleterre après s'être rapprochée du Japon, se rapproche également de la France, quand elle est débarrassée des difficultés que lui a créées la guerre sud-africaine.

Néanmoins une visite d'Édouard VII à Kiel a pour but d'affirmer que l'entente cordiale n'a aucun caractère offensif, mais l'empereur Guillaume dans ses discours ne manque pas de faire retentir à plusieurs reprises une note belliqueuse.

En 1904 l'entente franco-anglaise s'est manifestée par la conclusion d'un certain nombre d'accords relatifs à Terre-Neuve et l'Afrique Occidentale, à l'Égypte et au Maroc, au Siam et à Madagascar : en outre nous pouvons

intervenir efficacement en 1905 dans le règlement de l'incident anglo-russe de Hull.

Le traité franco-britannique du 8 avril 1904 forme un bloc avec l'accord franco-espagnol qui précède et l'accord franco-italien qui suit, l'Allemagne sent dès lors son hégémonie en Europe menacée, elle n'attend que l'occasion pour manifester ses intentions belliqueuses.

Cette occasion lui est offerte à propos du Maroc en 1905, alors que la guerre russo-japonaise de 1904-1905 vient de voir l'écrasement de nos alliés en Extrême-Orient et qu'on peut supposer qu'ils sont hors d'état de nous aider efficacement en cas de conflit européen.

L'Empereur Guillaume débarque à Tanger et les affaires prennent rapidement une tournure inquiétante : Delcassé qui ne croit voir dans cette affaire qu'un « bluff » est d'avis de résister, car il compte sur l'Angleterre, mais il est obligé de donner sa démission, le Gouvernement estimant être en mauvaise situation par suite de la défaite russe et aussi par suite de notre politique intérieure dominée par la politique religieuse et par l'affaire Dreyfus : bien que pendant l'alerte on ait dépensé pour l'armée et la marine 225 millions, on pense que nous ne sommes pas prêts à soutenir la lutte.

On décide donc de participer à la conférence d'Algésiras, mais l'attitude de l'Allemagne est telle que les liens anglo-français se resserrent et qu'il est même question d'un accord anglo-russe : le triomphe de l'Allemagne est de courte durée.

Entre temps la France a adopté par la loi militaire du 26 mars 1905 le service de deux ans : dans l'esprit des auteurs de la loi, la réduction de service est compensée par l'absence de toute dispense et par plus d'homogénéité dans les réserves résultant d'une organisation et d'une instruction meilleures de ces éléments : on utilise en outre l'armée auxiliaire, on procède à un relèvement des cadres en officiers et sous-officiers de réserve : cette loi entraîne la réfection de tous nos règlements militaires pour les mettre en

harmonie avec l'organisation nouvelle si différente de la précédente.

Dans le domaine extérieur la politique des accords se continue en 1907 par la conclusion de trois conventions russo-japonaise, franco-japonaise et anglo-russe : l'Allemagne sentant plus prononcé son isolement remet incessamment en question l'acte d'Algésiras, elle crée même un incident à propos d'une question de déserteurs à Casablanca : sur intervention modératrice de l'Autriche l'incident reçoit une solution pacifique : l'Angleterre a même mis à cette occasion cinq divisions à notre disposition pour opérer sur le continent.

Il faut noter en effet que l'armée anglaise a été réorganisée en 1901 : cette réorganisation a créé six circonscriptions territoriales de corps d'armée, les trois premiers de ces corps pourvus chacun d'une division de cavalerie constituent des troupes de ligne tenues constamment prêtes à être employées tant à l'intérieur du pays qu'à l'extérieur.

Après ces diverses alertes il se produit entre la France et l'Allemagne une détente qui est consacrée par la convention de février 1909.

Pendant toute cette période l'Allemagne a continué à manifester son activité dans les travaux relatifs à l'amélioration de son réseau ferré, elle a procédé en maints endroits à des installations coûteuses que ne semble justifier aucun intérêt économique, en particulier dans la région Thionville—Metz ; dans la région de Trèves qui se trouve complètement transformée et qui peut être abordée par deux lignes distinctes, les moyens de débarquements qu'on ne cesse d'y créer, joints aux ressources commerciales des gares, mettent ces deux lignes à même de desservir trois zones différentes de débarquement.

Enfin dans les environs d'Aix-la-Chapelle apparaissent des installations militaires telles que garages pour grands trains, quais militaires, chantiers de débarquement, hangars pour machines de réserve, alimentations d'eau ; la ligne

d'Aix-la-Chapelle à Trois-Vierges, en même temps qu'entièrement refaite, est munie en 1904 du block-system : on a même à ce moment commencé à poser la double voie entre Trois-Vierges et Luxembourg.

En résumé l'activité est caractérisée par une augmentation continue du rendement du réseau ferré dans son ensemble et par la multiplication des combinaisons possibles de courants : les grandes transversales traversant l'Empire sont terminées : sur la rive gauche du Rhin les lignes existantes ont été améliorées.

Mais tandis qu'aucune grande installation n'a été réalisée dans la Haute-Alsace, des dispositions ont été prises pour que toutes les voies ferrées issues de la ligne marquée par Aix-la-Chapelle—Cologne et le cours du Rhin jusqu'à Kehl aboutissent en Lorraine à l'exception de la ligne de Wissembourg à Strasbourg : ces lignes sont au nombre de onze.

Des installations denses de débarquement bordent immédiatement la frontière française dont elles ne sont éloignées que de une à trois journées de marche pendant que d'autres sont réparties plus en arrière entre le Rhin moyen et la Belgique.

Enfin, les diverses zones de débarquement ont été couvertes par les nouvelles fortifications élevées en Alsace-Lorraine et dont la construction coïncide avec les travaux de voie ferrée : la zone frontière lorraine, dont le flanc occidental bordant la Moselle n'était séparé de la France que par une demi-journée de marche, est complètement protégée de ce côté par la région fortifiée Thionville—Metz.

Les Allemands ont pas à pas suivi pour l'augmentation du rendement du chemin de fer les lois militaires qui ont successivement augmenté les effectifs de façon à adapter à tout moment les moyens à leurs besoins.

Plan XV (1903). — Après avoir dans le plan XIV adopté la formation en profondeur avec cinq armées, on la

conserve en partie avec le plan XV, mais en réduisant à quatre le nombre des armées qui ne seront plus uniformément composées du même nombre de corps (Voir carte du plan XV).

Une armée au centre est poussée très en avant dans la région de Nancy; à sa droite et à sa gauche, deux autres sont en échelon refusé mais couvertes chacune par un corps qui était en couverture; la quatrième des armées est en arrière du centre.

Le centre de gravité de l'ensemble était vers la gauche en 1898, il semble aujourd'hui reporté vers le sud puisque les armées d'ailes comprennent chacune cinq corps mais que l'on prévoit derrière la 2^e le transport de nouveaux éléments tirés des 14^e et 15^e corps ainsi que le transport du 19^e.

Pensant avec quelque raison que la fin de la concentration dépend non seulement de la rapidité des transports mais aussi de la rapidité de la mobilisation, on groupe les corps par armée de telle façon que les armées aient le plus tôt possible un noyau solide organisé et que, dans tous les cas, leur constitution se poursuive parallèlement depuis le début et progressivement.

La 1^{re} armée comprend un corps de couverture, le 20^e, deux corps à mobilisation rapide, les 2^e et 8^e, un corps à mobilisation accélérée, le 5^e.

A sa droite, la 2^e armée comprend un corps de couverture, le 7^e, et comme on admet que dans les Vosges l'ennemi peut être facilement retardé, on ne met de ce côté aucun corps à mobilisation rapide; il y a un corps à mobilisation accélérée, le 16^e et trois corps à mobilisation normale, 12^e, 13^e et 17^e : derrière le 7^e corps l'armée se concentre avec le 16^e corps formant avant-garde suivi des 12^e et 17^e, tandis que le 13^e est laissé assez loin à droite constituant une sorte de solide flanc-garde.

A gauche de la 1^{re} armée, la 4^e est couverte par le 6^e corps largement étalé, elle comprend un corps, le 1^{er}, à mobili-

sation rapide, un corps, le 3^e, à mobilisation accélérée, deux corps, le 10^e et le corps colonial, à mobilisation normale : le 1^{er} corps est rassemblé partie en avant de l'armée, partie sur la gauche, le corps colonial est en deuxième ligne.

Les armées d'ailes se trouvent dans la région d'Épinal—Mirecourt d'une part et Bar-le-Duc—Saint-Dizier d'autre part, celle de gauche étant ainsi un peu en arrière de celle de droite.

Enfin la 3^e armée est réunie dans la région de Neufchâteau; elle comprend deux corps à mobilisation accélérée, 4^e et 9^e, deux corps à mobilisation normale, les 11^e et 18^e, trois de ces corps sont en première ligne.

Une fraction d'armée est prévue à une journée de marche en arrière de la droite du dispositif général et doit comprendre, en cas d'application de la variante 1, les 14^e, 15^e et 19^e corps d'armée.

Dans tous les cas on pense pouvoir la constituer avec le 19^e corps et au minimum deux divisions prélevées sur l'ensemble des troupes affectées à la défense des Alpes.

Les troupes de seconde ligne comprennent trois groupes de divisions de réserve disposés dans les régions de Lure—Vitry à droite, Troyes—Vitry au centre, Châlons-sur-Marne à gauche : on voit que si les forces actives semblent plutôt massées vers le sud, il n'en est pas de même des réserves : d'ailleurs ces éléments sont rassemblés de façon à pouvoir manœuvrer éventuellement en utilisant les voies ferrées.

Chaque groupe est constitué par quatre divisions portant le numéro de leur région d'origine augmenté de 50.

La variante 1 admet le transport par ligne A dans le nord-est des 14^e et 15^e corps, qui forment dans la zone Vesoul—Luxeuil—Lure la masse principale de la 5^e armée : cette variante comporte ensuite en 1906 une modification dans la composition des armées.

Il est constitué alors cinq armées, les 1^{re}, 2^e et 4^e en première ligne, la 4^e s'étendant de Sorcy à Challerange,

tandis que la 1^{re} a son front sur la ligne Toul—Nancy et la 2^e d'Épinal à Luxeuil : en arrière, les 3^e et 5^e armées se trouvent derrière le centre et la gauche de la première ligne dans les régions de Neufchâteau pour la 3^e, de Bar-le-Duc pour la 5^e.

Les groupes de divisions de réserve ne changent ni de constitution ni de zone de concentration.

Les armées ont la composition suivante :

1^{re} armée : 20^e, 2^e, 5^e, 8^e corps d'armée;

2^e armée : 7^e, 13^e, 14^e, 15^e, 16^e corps d'armée;

3^e armée : 11^e, 12^e, 17^e, 18^e corps d'armée;

4^e armée : 6^e, 1^{er}, 3^e, 9^a corps d'armée;

5^e armée : 4^e, 10^e corps d'armée et corps colonial.

Les conditions de transport des 19^e et 21^e corps sont réglées de façon à pouvoir porter ces forces, en tout ou en partie, au centre ou à droite du dispositif : le 19^e corps vient d'Algérie, le 21^e est formé d'éléments venus des Alpes et n'appartenant pas organiquement aux 14^e et 15^e corps.

Les troupes de couverture sont réparties en trois secteurs correspondant aux 7^e, 6^e et 20^e régions.

Conformément aux principes posés autrefois mais abandonnés depuis longtemps, le commandement des secteurs est assuré par les commandants des corps d'armée correspondants sous la haute direction des commandants des armées dont ils dépendent.

On y admet le principe de l'échelonnement en profondeur des divisions de cavalerie, des bataillons de chasseurs et du gros des troupes de couverture.

La cavalerie (divisions ou brigades de corps) est mobilisée dans les mêmes conditions que dans le plan précédent.

Les troupes de couverture sont réparties de la façon suivante :

a) Secteur des Vosges, 7^e région, 2^e armée : 7^e corps avec la 41^e division sur les Vosges et la 13^e vers Rambert.

villers : le 7^e corps dispose de la 7^e brigade de cavalerie à trois régiments.

Vers Belfort, la 14^e division d'infanterie, la 8^e division légère de cavalerie et un bataillon de chasseurs forment toujours un groupement séparé; la 8^e division de cavalerie est de formation toute récente.

b) Secteur de Lorraine, 20^e région, 2^e armée : 20^e corps formé des 11^e et 39^e divisions et 20^e brigade de corps à deux régiments, avec les 3^e, 9^e et 15^e divisions d'infanterie mobilisées hâtivement.

Ce secteur comprend en outre cinq bataillons de chasseurs dont quatre à l'est de Lunéville et trois divisions de cavalerie, une légère, la 2^e et deux lourdes, les 6^e et 7^e.

c) Secteur de Woëvre, 6^e région, 4^e armée : 6^e corps à trois divisions, 40^e, 42^e et 12^e de Commercy à Consenvoye et 6^e brigade de corps;

1^{re} division d'infanterie hâtive;

huit bataillons de chasseurs, trois au sud, trois au centre et deux séparés au nord;

quatre divisions de cavalerie dont deux légères, les 3^e et 4^e en avant du front et deux lourdes, la 5^e en avant et à gauche, la 1^{re} complètement sur le flanc nord.

Les lignes de transport du plan XIV ne sont pas modifiées, certaines seulement sont allongées afin de transporter les 2^e, 5^e, 8^e et 1^{er} corps jusque dans les zones respectives de la 1^{re} et de la 4^e armées.

Aussi organise-t-on une ligne de transport nouvelle, la ligne I, transportant par Hirson, Vouziers, Sainte-Menehould, le 1^{er} corps.

On a voulu sauvegarder le principe d'après lequel une ligne ne doit transporter que des corps appartenant à une même armée, mais ce principe ne peut se concilier facilement avec la constitution des armées basée sur la rapidité de mobilisation des divers corps, aussi est-on obligé de l'abandonner tout en s'en rapprochant le plus possible.

Dans tous les cas on n'applique plus l'idée mise en pratique dans le plan précédent, d'après laquelle l'utilisation des lignes de communication était prévue immédiatement après le transport des combattants.

Par ailleurs on veut profiter de l'amélioration de la mobilisation de certains corps d'armée, aussi l'enlèvement des corps à mobilisation rapide ou accélérée doit-il, en principe, être effectué sur chaque ligne avant l'enlèvement du corps à mobilisation normale; cette disposition n'est pas cependant sans souffrir de nombreuses exceptions car il faut utiliser tout le rendement possible des lignes et ne laisser sur chacune d'elles aucune marche perdue.

Les gares régulatrices sont :

Ligne A : Besançon, 7^e corps;

Ligne B : Gray, 8^e, 13^e corps;

Ligne C : Is-sur-Tille, 16^e, 17^e corps;

Ligne D : Bricon, 5^e, 12^e corps;

Ligne E : Troyes-Sud, 9^e, 18^e corps;

Ligne F : Troyes-Preize, 4^e, 11^e corps;

Ligne G : Châlons, 3^e, 10^e corps;

Ligne H : Sainte-Menehould, en première période,
2^e corps;

Laon, en deuxième période;

Ligne I : Hirson, en première période, 1^{er} corps;

Laon, en deuxième période.

Le 1^{er} corps en deuxième période passe par la ligne H, le corps colonial emprunte les lignes F et G.

Quant aux réseaux transporteurs le G. M. P. est donné au P.-O., le P.-L.-M. transporte les 7^e, 14^e et 15^e corps.

Le nombre des marches utilisées est de quarante-six dont deux blanches, les marches ne sont plus spécialisées par corps d'armée, toute latitude est laissée aux transporteurs pour obtenir le maximum de rendement.

Les transports finissent, pour la première période, le dixième jour au soir, la deuxième période commence le onzième jour à midi et se termine le seizième jour soir.

En première période sont transportés les combattants, en deuxième période les parcs et convois ainsi que les éléments combattants qui pour une cause quelconque n'auraient pu passer en première période.

Le service du cantonnement sur la base de concentration est assuré dans chaque corps d'armée par le sous-chef d'état-major qui s'installe dans la localité affectée au quartier général et par trois officiers qui sont en principe à la première gare de débarquement : ils reçoivent un exemplaire du tableau des cantonnements de concentration à leur passage à la gare régulatrice.

Chaque jour ils reçoivent de la commission régulatrice un tableau des débarquements pour le lendemain : les cantonnements étant fixés dès le temps de paix ainsi que les itinéraires pour s'y rendre, les officiers de cantonnement n'interviennent qu'en cas de modification et portent alors, s'il y a lieu, les indications nouvelles voulues sur les documents détenus par les unités.

Une étude a été faite sur les lignes de communication au delà des gares régulatrices à partir du dix-septième jour.

Cette étude est faite dans quatre hypothèses :

1^o Les armées n'ont fait le dix-septième jour aucun mouvement important (hypothèse qui semble peu probable);

2^o Action des Allemands sur notre droite, dans ce cas la 3^e armée passe sur la droite de la 1^{re} ;

3^o Action des Allemands sur notre gauche (cette hypothèse est la plus vraisemblable);

4^o Hypothèse de l'offensive par notre droite : dans ce cas, comme dans la deuxième hypothèse, la 3^e armée se porte en avant et sur la droite.

Cette étude est intéressante en ce qu'elle laisse percer la pensée du commandant en chef au point de vue des éventualités qu'il envisage pour la suite des opérations.

Bien que le dispositif du plan XV présente un groupement ayant quelque analogie avec celui du plan précédent, les principes directeurs sont complètement différents, ce n'est plus un dispositif d'attente mais bien plutôt un dispositif de bataille immédiate qui répond bien aux hypothèses que le commandement a envisagées pour la suite des opérations.

Hypothèses défensives, action des Allemands sur notre droite ou sur notre gauche; dans le premier cas, la masse est prête à combattre, l'échelonnement seul des corps de la 2^e armée est de nature à leur permettre de prendre leur place de bataille suivant les renseignements reçus, mais il est vraisemblable que le 13^e corps restera dans sa région de rassemblement, le déploiement se ferait donc en appuyant vers le sud et c'est ce qui explique l'intention de porter la 3^e armée entre la 1^{re} et la 2^e.

Dans le deuxième cas, attaque des Allemands sur notre gauche, la 4^e armée est largement articulée pour lui permettre d'effectuer son déploiement suivant les circonstances à l'abri des 6^e et 1^{er} corps; dans ces conditions la mission de la 3^e armée est de se porter vers le nord-est pour agir en liaison soit avec la 4^e soit avec la 1^{re} armée : le rassemblement des troupes de seconde ligne est en outre favorable à une autre action de notre gauche.

Le resserrement de la 3^e armée à proximité du front qui, dans d'autres cas était une erreur, se conçoit ici aisément puisqu'il favorise son entrée en action.

Le plan comportait aussi une hypothèse offensive, action par notre droite, et la destination éventuelle donnée aux 14^e, 15^e et 19^e corps était réglée en conséquence : mais il est certain que cette offensive ne devait pas donner de résultats appréciables : ou bien il s'agissait d'un mouvement de petite envergure, la 2^e armée opérant en direction nord-est au nord d'Épinal, ce n'était dès lors que le développement d'une bataille de front entamée par la 1^{re} armée ;

ou bien il s'agissait d'un mouvement vers les plaines d'Alsace pour remonter ensuite vers Strasbourg.

Cette éventualité qui paraissait être dans l'esprit des auteurs du plan, puisqu'on prévoyait la venue de la 3^e armée entre la 1^{re} et la 2^e, conduisait à opérer d'abord dans une région montagneuse où nos forces eussent été facilement retardées sinon arrêtées, et ensuite dans un couloir où elles n'auraient pas pu déployer utilement tous leurs moyens d'action.

Une offensive par notre droite, ne pouvant donc avoir d'effet utile, si elle en avait un, que tardivement, laissait à l'ennemi la possibilité de poursuivre sa manœuvre d'enveloppement sur notre gauche et d'en espérer des résultats favorables, du fait que le gros de nos forces était orienté au sud, avant que nous ayons pu vers l'Alsace obtenir une solution satisfaisante.

Ces critiques ne manquent pas d'ailleurs d'être formulées après la mise en vigueur du plan et en 1906 on apporte au dispositif des modifications profondes, tenant compte des dispositions de la loi militaire nouvelle de 1905 ainsi que de notre situation extérieure qui nous permet d'envisager la possibilité de transporter, dans le plan ferme et non plus éventuellement, les 14^e et 15^e corps vers le nord-est.

La 2^e armée à droite reste bien constituée à cinq corps d'armée, mais il est créé une 5^e armée de trois corps en deuxième ligne à gauche, en même temps que la 4^e armée est portée en entier en avant; en outre les deux corps réservés, le 19^e et le 21^e, sont prévus comme devant être transportés non seulement à droite mais aussi vers le centre si les circonstances l'exigent : c'est en fait l'acceptation de la bataille que les Allemands comptent livrer, avec une certaine prédominance de nos forces à droite pour nous permettre d'engager de ce côté une action sinon décisive, du moins dérivatrice.

Cette variante constitue réellement un plan nouveau qui est seul envisagé à partir de 1906.

L'idée suivant laquelle sont répartis dans les armées les corps en raison de leur date de préparation semble à première vue séduisante, car on présente ainsi plus rapidement aux premiers coups de l'ennemi des éléments de quelque valeur; mais elle est plus théorique que pratique car chaque armée forme un tout qui ne paraît pas devoir s'engager aisément par fractions successives sous peine de désordre; il est d'ailleurs à présumer que les Allemands eux-mêmes n'agiront pas avant la fin de leur concentration, tout au moins en ce qui concerne les éléments combattants : l'application de cette mesure présente en outre de sérieux inconvénients en ce qui concerne l'organisation des transports en raison de l'enchevêtrement des courants à prévoir, de plus ces transports sont dans leur ensemble moins rapides car on ne peut utiliser tout le rendement des lignes : il ne faut pas oublier dans cet ordre d'idées que toute mesure spéciale est de nature à nuire à l'ensemble, il ne faut donc y recourir que dans des circonstances parfaitement justifiées.

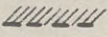
Les éléments de couverture sont réellement rentrés dans leur rôle de protection de la concentration, toute autre mission à grande envergure étant, tout au moins sur le front, rendue impossible par la proximité même des rideaux tenus par des forces importantes dès le début de la mobilisation : l'organisation du commandement de la couverture répond bien à son but quand elle fait dépendre le commandement de chaque secteur du commandant de l'armée qui se concentre en arrière, au lieu de le faire dépendre d'un chef unique dont l'action efficace sur un front aussi étendu eût été plus théorique que réelle.

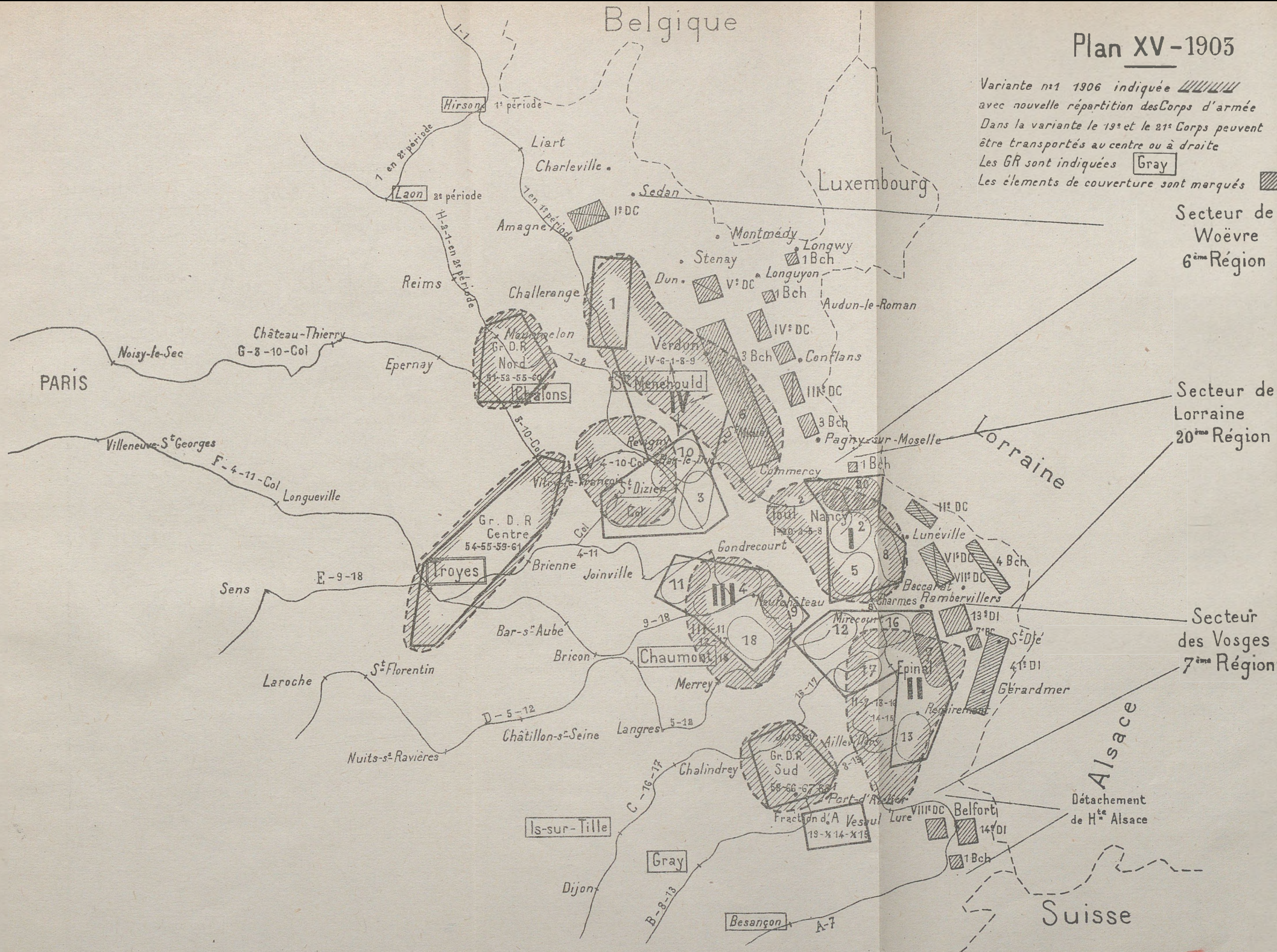
Plan XV bis (1907). — Le plan *XV bis* qui, par sa dénomination, ne paraît être qu'une variante du plan *XV*, est en réalité un plan complètement nouveau (Voir carte du plan *XV bis*).

Il utilise les résultats de diverses études faites depuis

Belgique

Plan XV - 1903

Variante n°1 1906 indiquée 
avec nouvelle répartition des Corps d'armée
Dans la variante le 19^e et le 21^e Corps peuvent
être transportés au centre ou à droite
Les GR sont indiquées 
Les éléments de couverture sont marqués 



1903 et consacre d'une façon très nette un certain nombre de principes parfois énoncés antérieurement mais toujours abandonnés.

1^o Constitution d'armées d'un nombre variable de corps d'armée;

2^o Concentration des armées en des zones assez étendues pour permettre à la fois des ravitaillements plus faciles et des manœuvres plus souples.

Quant à la couverture on n'y met plus qu'une proportion très faible de cavalerie : les divisions dites indépendantes font partie intégrante des armées et sont même concentrées parfois à la partie arrière de la zone de ces armées.

On part de cette idée qu'il n'y aura pas place sur la frontière et dès le début entre les armées en présence pour des actions de cavalerie, et qu'il vaut mieux conserver cette arme pour sa participation dans la bataille.

Enfin le plan nouveau prévoit un large emploi du chemin de fer pendant les opérations, pour transporter des masses assez importantes sur un point quelconque du théâtre d'opérations déterminé au moment du besoin par le commandement suivant les circonstances; il en résulte des variantes préparées dès le temps de paix et des variantes improvisées.

Abandonnant la formation en losange du plan XV, le dispositif de 1907 comprend cinq armées échelonnées à peu près parallèlement à la frontière.

Une masse de deux armées de cinq corps fait face à la région Metz—Thionville appuyée à droite par une armée de quatre corps; à l'extrême droite une armée de quatre corps est dans la région des Vosges tandis qu'à gauche une armée de deux corps et deux divisions de cavalerie couvre l'ensemble vers le nord; chacune des trois armées du groupe principal dispose d'une division de cavalerie.

Il reste deux corps disponibles, le 19^e et le 21^e, et les dispositions sont prises pour qu'ils puissent être transportés sur un point quelconque du théâtre d'opérations.

Les armées du centre sont de la droite à la gauche, les 1^{re}, 3^e et 4^e :

La 1^{re} comprend le 20^e corps en couverture, les 8^e et 16^e en première ligne, le 17^e en deuxième avec la 6^e division de cavalerie.

La 3^e armée est constituée par le 6^e corps en couverture, les 5^e et 9^e en première ligne, les 12^e et 18^e en deuxième, ainsi que la 7^e division de cavalerie.

La 4^e armée est formée du 3^e corps constituant comme une avant-garde, les 4^e, 11^e et 10^e corps en première ligne, le corps colonial et la 3^e division de cavalerie en deuxième.

Au sud la 2^e armée comprend le 7^e corps en couverture, en arrière et accolés les 15^e, 14^e et 13^e corps : au nord la 4^e armée a les 2^e et 1^{er} corps sur une même ligne et sur le flanc gauche les 1^{re} et 5^e divisions de cavalerie.

Les armées occupent ainsi le front Épinal—Verdun avec, en échelon refusé de part et d'autre, la 2^e armée dont le gros est dans la région Lure—Luxeuil et la 5^e dans la région de Vouziers.

En arrière les troupes de seconde ligne sont réparties en trois groupements comprenant chacun quatre divisions de réserve; le groupe de droite (58^e, 63^e, 66^e, 67^e divisions) est dans la région Is-sur-Tille—Langres—Gray, le groupe du centre (54^e, 55^e, 59^e, 61^e divisions) vers Troyes, le groupe de gauche (53^e, 60^e, 51^e, 52^e divisions) vers Reims et Laon.

Ces groupes sont largement échelonnés et suffisamment en arrière des armées de première ligne pour n'être pas nécessairement employés, quelles que soient les circonstances, dans le sillage direct des corps d'armée qui les ont précédés.

Il est possible de prévoir leur transport par voie ferrée pour des zones nouvelles et des mesures sont prises pour assurer ces mouvements par variantes improvisées : il ne faut pas oublier que les moyens dont dispose le service des chemins de fer ainsi que les méthodes d'emploi se sont

notablement améliorés et qu'on peut commencer à envisager avec quelques chances de succès de pareils transports au moment du besoin.

Le plan XV *bis* comporte un plan ferme complété :

1^o Par le dispositif de concentration en vigueur avec le plan XV en ce qui concerne l'armée des Alpes, et dit de première série; l'ordre d'exécution de la concentration première série doit être donné, comme dans le plan XV, avant le deuxième jour midi :

2^o En cas de non exécution de la première série, par un dispositif dit de deuxième série, dans lequel les 14^e, 15^e, 19^e et 21^e corps sont transportés vers le nord-est, les 19^e et 21^e corps dans les mêmes conditions que celles prévues à la variante du plan XV : en même temps des troupes territoriales sont envoyées sur Marseille à destination de l'Algérie et de la Corse.

L'ordre d'exécution de la concentration deuxième série doit être donné avant le deuxième jour, 6 heures soir.

Pour les 19^e et 21^e corps le plan ne prévoit ni l'armée d'affectation, ni la zone de concentration.

Les unités de ces corps proviennent des 14^e et 15^e régions, de l'Algérie, de la Tunisie, et aussi des 7^e, 8^e, 9^e, 13^e, 16^e, 17^e et 18^e régions.

Les transports sont fermes jusqu'à Dôle à raison de trente trains par jour : l'arrivée à Dôle a lieu du treizième au vingtième jour pour le 19^e corps, du seizième au vingt et unième pour le 21^e.

Les itinéraires sont ensuite continués :

1^o Sur Besançon, gare régulatrice;

2^o Sur Dijon et Le Bourget avec embranchements de Saint-Florentin sur Troyes, gare régulatrice, ou du Bourget sur Laon, gare régulatrice.

Les débarquements peuvent ainsi s'opérer en avant d'une des trois régulatrices indiquées, ou bien entre Moret et

Bercy, soit que ces éléments se rendent par voie de terre entre la Marne et l'Aube, soit qu'ils soient réembarqués en chemin de fer pour une destination ultérieure vers une région quelconque : dans ce cas, ce deuxième transport ne pourrait s'effectuer qu'après la concentration, c'est-à-dire après le dix-septième jour.

Les divisions de cavalerie qui ne sont pas en couverture sont transportées à partir du troisième jour 6 heures soir; la 1^{re} division d'infanterie n'a pas été maintenue parmi les éléments à transporter hâtivement, de ces unités il ne reste que les 9^e et 15^e divisions.

Le secteur des Vosges est occupé par le 7^e corps et le détachement de Haute-Alsace dont la composition reste la même que précédemment.

Le secteur de Lorraine est tenu par le 20^e corps, cinq bataillons de chasseurs et la 2^e division de cavalerie, le secteur de Woëvre par le 6^e corps, huit bataillons de chasseurs et la 4^e division de cavalerie.

Dans chaque secteur le commandement est exercé par le commandant du corps d'armée correspondant.

Pendant quelques mois avant la mise en vigueur du plan XV *bis* ces dispositions relatives à la couverture sont appliquées au plan XV. Ce ne pouvait être une mesure heureuse en raison des répercussions qu'elle avait sur les transports de concentration, en y comprenant le mouvement d'éléments tels que les divisions de cavalerie qui dans le plan primitif avaient été prévues en couverture.

Aucune modification n'est apportée aux lignes de transport avant le passage aux gares régulatrices qui ne sont pas changées.

Mais au delà des régulatrices, le centre de gravité des forces se déplaçant vers le nord, les lignes de transport s'infléchissent dans le même sens.

La ligne C de Chalindrey se dirige sur Merrey, la ligne

D de Chaumont sur Neufchâteau, la ligne E de Troyes sur Brienne, la ligne F de Troyes sur Vitry, la ligne G de Châlons sur Sainte-Menehould, la ligne H de Reims sur Challerange.

Les conditions de transport restent les mêmes qu'en 1903, les seules modifications apportées concernant certains éléments qui ne sont plus en couverture.

Une note de 1907 détermine l'utilisation de documents nouveaux dénommés feuillets fin de parcours : ces feuillets sont établis dès le temps de paix, ils règlent le mouvement au delà des gares régulatrices jusqu'au point de débarquement et, pour les éléments de couverture de deuxième urgence, ainsi que pour les compléments de couverture, jusqu'au cantonnement.

Pour les éléments de concentration, les mouvements par voie de terre pour se rendre de la gare de débarquement jusqu'aux cantonnements sont réglés par les tableaux de cantonnement.

Les officiers de cantonnement fonctionnent suivant les mêmes principes qu'en 1903, mais depuis 1906 il existe des officiers de cantonnement opérant pour les troupes de couverture.

Les feuillets fin de parcours sont collés sur l'ordre de transport au moment du passage de l'élément à la régulatrice, ils ont pu être modifiés si les circonstances l'ont exigé.

Les demi-fiches sont supprimées, les documents à établir ne sont plus que la feuille de route et le bon de chemin de fer.

Comme dans le plan XV les lignes de communication ne fonctionnent qu'après la concentration, c'est-à-dire après le dix-septième jour.

Le plan XIV avait apporté des conceptions toutes nouvelles que le plan XV n'avait pas cru devoir renier de façon complète, mais lorsque le côté séduisant en avait disparu pour ne laisser transparaître que le côté tout théorique, on

était rapidement revenu à des notions plus pratiques et le plan XV lui-même avait vu naître des variantes basées sur des principes complètement différents.

Le plan XV *bis* revient à l'idée que les zones de concentration des belligérants sont tellement proches l'une de l'autre que le dispositif réalisé immédiatement après le débarquement doit être à proprement parler un dispositif de bataille, tel que les opérations soient entamées sans tarder et sans manœuvre préalable destinée à constituer un groupement nouveau; ce dispositif doit donc avoir pour base l'idée que, dès le temps de paix, le commandant en chef se fait pour le début des opérations, idée qui ne peut être arrêtée que dans son ensemble et que la constitution de réserves plus ou moins importantes permet de modifier au moment de l'exécution pour tenir compte des circonstances réelles qui se seront dévoilées.

De ce que le plan XV *bis* adopte un dispositif de bataille il résulte que les armées se présentent le long de la frontière, mais les effectifs en sont différents suivant les missions projetées pour chacune d'elles et dans chaque armée les corps d'armée, répartis le plus souvent sur des zones assez vastes, sont groupés suivant des modalités différentes.

L'étendue de la zone de rassemblement d'une armée est favorable aux ravitaillements toujours difficiles à assurer pendant les premiers jours, alors que tous les organes de l'arrière n'ont pas encore eu le temps de s'organiser, mais elle est favorable surtout pour répondre mieux au dernier moment aux besoins qui se manifesteront et elle est de nature à laisser plus longtemps l'ennemi dans l'incertitude au sujet des dispositions de détail que nous aurons adoptées.

En fait des trois armées massées au centre, la 3^e est disposée en profondeur et forte de cinq corps, celle de droite qui ne compte que quatre corps peut facilement se déployer sur sa droite pour réaliser peut-être une manœuvre d'enveloppement, ou tout au moins une action sur le flanc gauche d'un ennemi pris à partie de front par la 3^e armée.

Quant à la 4^e armée, elle est disposée pour une action face à l'est en liaison avec la 3^e, ou pour une extension vers le nord en liaison avec la 5^e.

L'armée d'extrême gauche constitue une flanc-garde qui peut avoir un caractère offensif, elle est concentrée en conséquence, tandis que la 2^e armée à droite n'aura sans doute qu'une mission défensive, ce qui justifie le rassemblement de son gros assez loin de la frontière.

Cette mesure laisse à penser que le commandant en chef pourra utiliser certains de ces corps d'armée pour les porter s'il le faut sur un autre point du théâtre d'opérations. Il faut remarquer en effet qu'en dehors des groupes de divisions de réserve, le commandant en chef ne garde à sa disposition que les 19^e et 21^e corps dont l'arrivée peut être tardive, il peut donc se trouver démuné de toute réserve active pour les toutes premières opérations et il n'a plus que la ressource de puiser dans une des armées de première ligne : c'est là une mesure fâcheuse, car on peut se heurter à des questions d'ordre personnel qu'il ne faut pas négliger; au surplus, le rassemblement d'une réserve à une aile extrême du front n'est pas à recommander car il en résultera, si on veut la déplacer, des mouvements de rocade, c'est-à-dire parallèles au front, toujours de grande envergure, et présentant surtout l'inconvénient de couper des lignes de transport ou de ravitaillement, ce qui est particulièrement à éviter pour le service du chemin de fer pendant les premiers jours où se poursuit une mise en train difficile.

Il semble donc bien qu'une des critiques que l'on peut formuler au sujet du plan XV *bis*, c'est l'absence de troupes actives réservées en quantité suffisante à la disposition exclusive du commandant en chef : on voit d'ailleurs immédiatement que si la 4^e armée est obligée de s'orienter vers le nord-est il en résultera entre elle et la 3^e armée un vide que seules pourront venir combler des divisions de réserve.

Un autre point d'interrogation qui se pose au sujet du

rassemblement des armées est le fait que le centre de rassemblement est en face de la région Metz—Thionville qui présente une valeur défensive appréciable, en raison de l'existence seule de la place de Metz : mais comme on n'est pas sans avoir quelques indications sur les projets de l'ennemi, on peut penser que le choix de la zone de rassemblement est dicté par l'idée que l'action se développera rapidement par notre gauche où se trouve en réalité massée la proportion la plus forte de nos corps d'armée.

Le rassemblement des divisions de cavalerie indépendantes montre bien qu'on a voulu réaliser dès les débarquements un dispositif de bataille, mais n'y a-t-il pas là une conception un peu restrictive du rôle de la cavalerie ? car sur le front il y a toujours la cavalerie ennemie et si on veut soit interdire ses incursions, soit surtout la mettre partiellement au moins hors de cause, il serait bon de pouvoir lui opposer des masses de cavalerie assez importantes.

Les emplacements prévus pour la concentration des divisions de cavalerie laissent à penser qu'on les emploiera surtout en les réservant, c'est trop peu et c'est d'ailleurs en contradiction avec la mesure prise de les transporter dès le troisième jour : une pareille priorité ne s'explique pas si on veut les grouper en arrière des corps d'armée de première ligne.

LA CONCENTRATION ALLEMANDE VERS 1905

Depuis 1900, l'Allemagne a créé un certain nombre d'unités nouvelles provenant des troisièmes divisions et des cinquièmes brigades d'infanterie en excédent dans quelques corps d'armée : on peut penser qu'il en résulte pour les troupes de première ligne une augmentation de huit divisions d'infanterie, soit quatre corps.

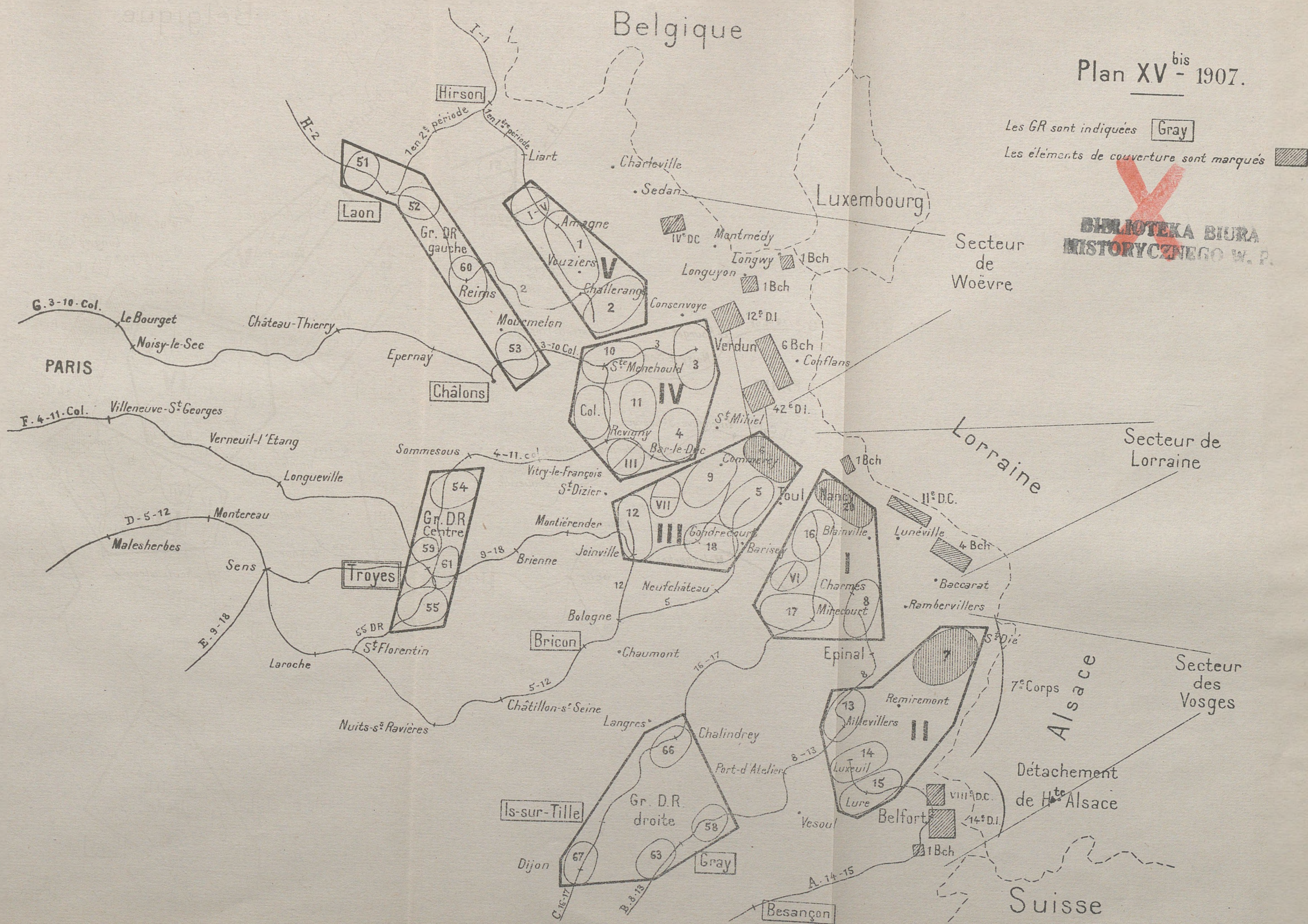
Les armées de première ligne s'élèveraient donc au total de vingt-sept corps d'armée à deux divisions, disposant

Plan XV^{bis} - 1907.

Les GR sont indiquées Gray

Les éléments de couverture sont marqués 

BIBLIOTEKA BIURA
HISTORYCZNEGO W. P.



en arrière d'elles, soit pour les appuyer, soit pour être chargées de missions spéciales, de vingt-quatre divisions de réserve; celles-ci pourraient être soit isolées, soit réunies en groupements spéciaux, soit rattachées à des corps actifs.

Les forces disponibles contre la France peuvent être évaluées à vingt-quatre corps actifs soutenus par quatorze divisions de réserve (Voir carte).

La mobilisation serait couverte par les corps frontière :

le XIV^e corps tenant la ligne des Vosges du Donon à la frontière suisse;

les XV^e et XVI^e corps occuperaient le long de la frontière lorraine le secteur compris entre Metz et Sarrebourg, cette dernière ville étant sans doute entourée d'ouvrages de fortification du moment;

la 16^e division stationnée à Trèves s'établirait aux environs de Thionville, se reliant par sa gauche à un détachement fourni par le XV^e corps au nord de Metz.

L'ensemble des troupes de couverture correspondrait ainsi à trois corps d'armée et demi.

Il semble que le projet d'opérations allemand doit comporter une offensive générale par le sud et par le nord de Verdun, refusant sa gauche en Lorraine, et cherchant par sa droite l'enveloppement des forces françaises : le front du déploiement serait étendu de Sarrebourg par Metz jusqu'aux environs de Trèves.

Ce projet ne diffère de celui précédemment admis que par l'amplitude du mouvement débordant qui doit amener la décision et par suite par la différence des groupements stratégiques préliminaires.

On pense que le passage de la frontière peut avoir lieu le treizième jour de la mobilisation si l'État-major allemand commence les opérations avec ses seuls corps actifs, ou le seizième jour s'il attend que toutes ses forces et tous leurs services soient réunis.

Une telle concentration, opérée à une étape de la frontière en vue d'une manœuvre arrêtée d'avance, n'est possible

qu'à une condition, c'est que l'adversaire ne viendra pas la troubler : aussi la fortification a-t-elle fait son apparition pour garantir la sécurité déjà assurée par la couverture.

La fortification a dès lors pour but :

de réduire le théâtre d'opérations à la zone de groupement stratégique, en faisant une impasse de la Haute-Alsace abandonnée à des troupes de couverture;

de faciliter le débouché simultané et rapide des forces lancées à l'ouest de la Moselle;

de protéger les débarquements, directement sur la Moselle, indirectement de Metz à Sarrebourg.

Il en résulte que les Allemands ont pu de la sorte gagner au moins les deux jours qui leur étaient précédemment nécessaires pour disposer les colonnes de marche sur le même front de déploiement et pour former à l'aile droite l'armée de manœuvre destinée à opérer le mouvement décisif.

D'une étude très serrée il résulte que cette armée de manœuvre doit comprendre au moins six corps actifs, renforcés par quatre divisions de nouvelle formation ou de réserve pour la protection des lignes de communication ou des flancs; cette armée pourrait ainsi amener 200.000 hommes sur un champ de bataille.

D'une façon générale les points de débarquement, surtout en Lorraine, coïncident avec la zone de concentration : le maximum de densité se trouverait encore entre Metz et Sarrelouis où la concentration s'effectuerait sur une profondeur de 50 à 60 kilomètres convenant aux colonnes de marche formées par deux corps placés l'un derrière l'autre.

En Alsace ne débarqueraient que des divisions de réserve.

Au nord de Trèves les corps débarqués dans l'Eifel seraient séparés au maximum de quatre journées de la zone où doit s'effectuer vraisemblablement au delà des frontières la concentration préparatoire à la manœuvre, alors qu'en Lorraine le dispositif, avec un groupe tout préparé entre Metz et Thionville, est prêt à donner immé-

diatement naissance à une marche de front des deux côtés de Metz : le signal du mouvement serait sans doute donné par l'arrivée en ligne de l'aile droite afin que les actions soient simultanées, c'est-à-dire à partir du dix-neuvième jour.

Auparavant, à partir du onzième jour, les forces débarquées en Lorraine resteraient sur la défensive.

En résumé, jusqu'au dix-huitième jour, défensive stratégique en Lorraine avec un effectif de 470 bataillons, les Vosges et Metz—Thionville couvrant les deux flancs.

A partir du dix-neuvième jour offensive générale après l'arrivée en ligne sur la frontière française de l'aile droite forte de 192 bataillons.

Si les forces françaises, devançant les Allemands, prennent l'initiative d'une attaque en Lorraine, l'aile droite, à l'abri de Metz, peut saisir cette offensive dans son flanc gauche dès les dix-neuvième ou vingtième jour.

Il est certain que ces projets que l'on prête aux Allemands ne correspondent qu'à une des hypothèses qu'il est permis d'envisager, mais il faut reconnaître qu'ils correspondent bien aux tendances maintes fois manifestées, notamment dans les développements apportés au réseau ferré : la région de Metz devient bien vraiment le centre naturel de la concentration des forces allemandes.

D'ailleurs le rôle capital attribué à la région fortifiée Thionville—Metz montre qu'elle représente un point sensible du dispositif allemand et le soin apporté à la renforcer en est la meilleure preuve.

La manœuvre allemande est basée sur la résistance de ce camp retranché jusqu'au jour de l'offensive générale ; si donc nous décidons d'attaquer les premiers, c'est de ce côté qu'il faut porter nos efforts.

LA CONCENTRATION ALLEMANDE VERS 1908

Les tendances qui paraissaient prévaloir dans l'établissement du dispositif de concentration allemande en 1905

se manifestent de façon plus sensible encore par la suite et les travaux de voie ferrée exécutés ou en cours renforcent la vraisemblance des hypothèses envisagées.

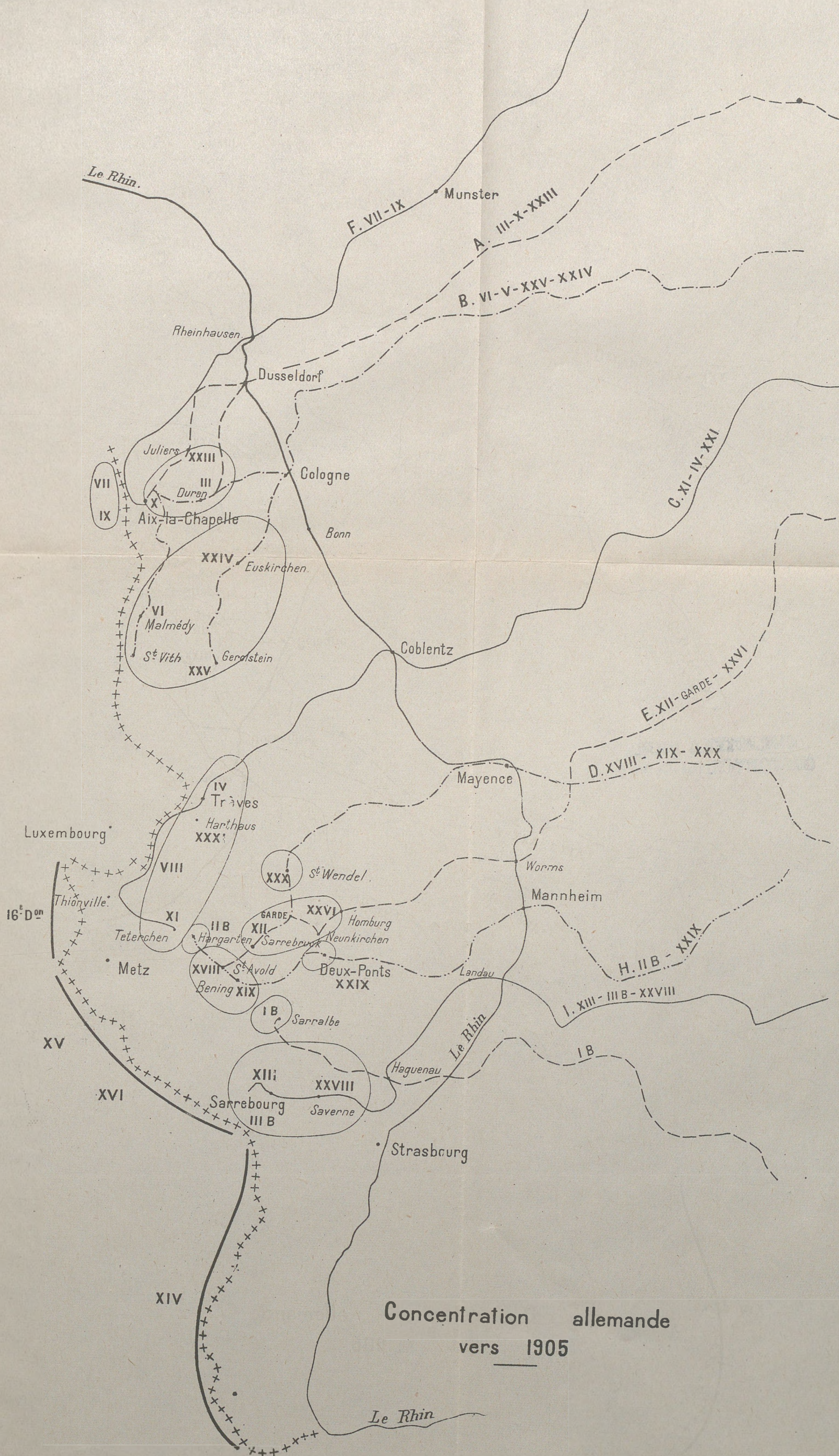
La construction de quatre nouveaux ponts sur le Rhin inférieur a été commencée et lorsque ces ponts seront achevés, il existera sur le Rhin, entre les frontières hollandaise et suisse, dix-huit ponts fixes pour voies ferrées, deux à quatre voies, quinze à deux voies, un à une voie.

Les installations de la région d'Aix-la-Chapelle sont développées ; en particulier, avec la ligne de Malmédy à Stavelot, il existera deux lignes de communication pour une armée allemande opérant sur la rive droite de la Meuse, lignes qui échapperont complètement à l'action des places de Liège et de Namur.

En 1907 on avait reconnu une activité très grande autour de Metz et de Sarrebrück, comme dans la région de Trèves et au nord, alors que les travaux se ralentissaient ou s'arrêtaient au sud de Strasbourg.

En 1908 on constate qu'au centre du dispositif les travaux sont peu considérables, tandis qu'aux deux ailes, surtout à l'aile droite, des améliorations très notables sont apportées au réseau ferré allemand.

L'augmentation du nombre des lignes possibles de transport vers le nord peut d'ailleurs ne pas correspondre à une augmentation de l'effectif à concentrer, mais seulement à un gain de temps permettant à l'armée de manœuvre de droite d'être plus rapidement prête à se porter à hauteur du groupement central, ce qui avancerait la date de l'offensive générale.



CHAPITRE XII

PLAN XVI ET SES VARIANTES

Après les derniers incidents du Maroc, la déclaration franco-allemande de février 1909 marque dans nos relations extérieures une détente qui coïncide avec le voyage à Berlin du roi Édouard VII.

En 1909 et 1910, pendant que nous sommes préoccupés de notre situation intérieure marquée par quelques graves événements comme la grève des cheminots et des inscrits maritimes de 1910, les visites de souverains et de chefs d'États se succèdent pour affirmer nos bonnes relations extérieures.

Les souverains russes sont reçus à Cherbourg, les rois d'Espagne et de Portugal se rendant aux funérailles du roi Édouard VII passent à Paris et ont de longs entretiens avec le Président de la République : celui-ci reçoit ensuite le tsar des Bulgares et le roi des Belges, il est lui-même l'hôte du président de la Confédération helvétique.

L'Allemagne, inquiète de toutes ces manifestations, reprend sa querelle au sujet du Maroc où elle nous reproche de vouloir établir un véritable protectorat, tandis que nous entendons bien rester dans les limites de l'acte d'Algésiras.

En juillet 1911 une canonnière allemande est envoyée à Agadir sous prétexte de défendre les intérêts allemands menacés, la question du Maroc est rouverte, les négociations qui envisagent des cessions de notre part au Congo sont si longues et si laborieuses qu'on peut craindre à un moment un conflit armé.

Nous sommes vivement appuyés par la Russie et par l'Angleterre et le calme renaît à la fin de 1911.

En mars 1912 et pour compléter les accords intervenus, la France précise sa situation vis-à-vis du sultan par un traité franco-marocain.

Après 1911 la situation extérieure redevient calme malgré quelques malentendus qui s'élèvent entre la France et l'Italie, mais qui sont réglés sans difficulté. Les guerres balkaniques qui éclatent en 1912 et rouvrent la question d'Orient paraissent même devoir rester localisées.

En France l'alerte de 1911 a amené plus de cohésion entre les partis, on en profite pour améliorer le commandement et les cadres, on réorganise l'État-major général, on réglemente l'aéronautique militaire, on promulgue une loi sur les cadres de l'infanterie, on perfectionne l'armement et le matériel et en particulier le service automobile.

En même temps on poursuit la mise au point de tout notre système de fortifications en portant tout l'effort financier sur le remaniement des grandes places telles que Verdun, Toul et Belfort qui, munies d'une ceinture de forts détachés, deviennent de véritables camps retranchés; il est bien dans les projets de remanier aussi les fortifications de Paris et de la région du Nord, mais les crédits nécessaires dépassent les possibilités.

L'Allemagne d'ailleurs ne reste pas inactive, elle adopte en 1912 un vaste programme militaire qui nous impose de revenir au service de trois ans : dans cet ordre d'idées on ne se préoccupe d'abord que du service de trois ans dans la cavalerie et de l'augmentation des effectifs de l'infanterie par l'emploi de la main-d'œuvre civile, mais ce ne sont là que des demi-mesures et la loi de trois ans est finalement votée en 1913, d'ailleurs après des difficultés sérieuses et une agitation regrettable.

Plan XVI (1909). — Le 25 février 1908 le ministre décide qu'il sera procédé à l'établissement d'un nouveau plan

dénommé plan XVI; ce plan, qui devait être mis en vigueur avant la fin de 1908, ne sera exécutoire que le 1^{er} mars 1909 (Voir carte du plan XVI).

Il comprend :

a) le transport ferme vers le nord-est de dix-neuf corps d'armée (y compris le 19^e corps), de huit divisions de cavalerie, de douze divisions de réserve et des éléments d'armée de six armées;

b) le transport éventuel de trois corps d'armée (14^e, 15^e et 21^e corps) et de deux divisions territoriales (121^e et 136^e).

Le nouveau plan ne comporte plus comme le plan XV *bis* une première et une deuxième série; on a reconnu en effet qu'il y avait des inconvénients graves à enserrer la concentration dans ces deux dispositifs distincts, dont l'un ou l'autre devait être choisi dès le début de la mobilisation, et on a estimé qu'il convenait au contraire de donner à la concentration une souplesse suffisante pour permettre au ministre de doser, à un moment quelconque de la mobilisation et suivant les événements ou les éventualités politiques ou militaires, la quantité de forces à maintenir dans la région du Sud-Est.

En conséquence la mobilisation des troupes actives des 14^e et 15^e régions est prévue de telle sorte que ces troupes puissent être indifféremment transportées vers le nord-est ou sur les Alpes : les deux transports doivent être préparés dans tous leurs détails, ils seront subordonnés à un ordre explicite du ministre.

L'enlèvement des 14^e et 15^e corps doit pouvoir, à partir du cinquième jour de la mobilisation, commencer à minuit 01 minute d'un jour quelconque, dans un délai à fixer à partir du reçu de l'ordre du ministre, sans que d'ailleurs cet ordre préjuge en rien de la décision à prendre pour le 21^e corps : ce 21^e corps est formé d'éléments qui sont en surplus des troupes faisant partie organiquement des 14^e et 15^e corps mobilisés, et qui sont affectés à la couverture ou à la défense de la région des Alpes.

L'enlèvement du 21^e corps pour le nord-est doit pouvoir s'effectuer dans les mêmes conditions, sur un ordre du ministre, à partir du treizième jour : il reste entendu que le transport du 21^e corps ne pourra suivre celui des 14^e et 15^e corps qu'après un délai dont la durée et la définition seront fixées dans des conditions telles que le premier transport ne soit pas gêné par le second.

Les transports vers le nord-est des 14^e, 15^e et 21^e corps sont dénommés « transports normaux ».

Les transports de concentration des troupes des 14^e et 15^e régions (14^e et 15^e corps compris) sur les Alpes prennent le nom de « transports spéciaux ».

Enfin on entendra par « mouvements fermes du sud-est » les mouvements qui doivent s'effectuer en tout état de cause dans l'intérieur des 14^e et 15^e régions sans autre ordre que celui de mobilisation.

Le dispositif de concentration adopté dans le plan XVI semble être, par sa dispersion relative et par son éloignement de la frontière, plus grand dans son ensemble que pour le plan précédent, un dispositif d'attente susceptible de se prêter à de nombreuses combinaisons, pour ne donner naissance à un dispositif ferme de bataille qu'après une période plus ou moins longue permettant de recueillir les renseignements nécessaires pour asseoir une décision sur des bases solides.

Le groupement central qui comprenait dans le plan XV *bis* deux armées de cinq corps est disloqué ; il est remplacé par un ensemble de trois armées, l'une de cinq corps dans la région Nancy—Toul et au sud avec deux corps en première ligne et trois en deuxième.

Une autre de trois corps dans la région Verdun—Commercy avec un corps en deuxième ligne.

Une troisième armée de deux corps est réunie un peu en arrière dans la région de Saint-Dizier—Gondrecourt, elle est susceptible d'appuyer suivant les événements l'action de l'armée de droite ou celle de l'armée de gauche.

Ce groupement est couvert à droite vers les Vosges par une armée de deux corps qui peut éventuellement être renforcée par tout ou partie des 14^e et 15^e corps, le transport de ces unités étant également prévu vers la région Chaumont—Langres pour être dirigé ultérieurement, s'il le faut, en renforcement des armées du centre.

A gauche, vers Amagne—Challerange, une armée de deux corps et trois divisions de cavalerie couvre le dispositif au nord.

Enfin en arrière une sixième armée est rassemblée en deux groupes de deux corps chacun, l'un vers Châlons, l'autre vers Brienne, pour constituer une réserve de forces à diriger soit vers le centre, soit vers la gauche, soit entre le centre et la gauche.

En deuxième ligne les douze divisions de réserve constituent quatre groupes de trois divisions, l'un vers Dijon, l'autre vers Troyes, les deux derniers vers Soissons.

Le transport des 14^e et 15^e corps (transports normaux) et des éléments d'armée correspondants est prévu jusqu'à Dôle où fonctionnera une commission de déviation : de ce point le courant de transport sera dirigé, suivant les ordres donnés à ce moment, soit sur Besançon, soit sur Châtillon-sur-Seine où fonctionnent des commissions régulatrices.

Les débarquements seront effectués dans le premier cas vers Lure et Vesoul, dans le second vers Brienne—Langres; les débarquements sont préparés dans les deux hypothèses, mais les ordres de transport ne sont établis que jusqu'à Dôle.

Le 19^e corps sera débarqué à Orléans, Les Aubrais, le 21^e corps dans la région Moret—Fontainebleau—Melun.

Les armées du centre sont la 1^{re} et la 3^e en première ligne, la 2^e en arrière.

La 1^{re} comprend le 20^e corps en couverture, le 8^e au sud, les 17^e, 12^e, 13^e en arrière, la 6^e division de cavalerie vers Toul.

La 3^e armée qui a le 6^e corps en couverture et le 5^e en première ligne comprend en outre le corps colonial ne arrière et la 7^e division de cavalerie au nord de Mussey.

La 2^e armée a ses deux corps, 4^e et 11^e, accolés.

L'armée de droite, la 4^e, dans les Vosges, est constituée par le 7^e corps en couverture suivi du 16^e, elle peut être renforcée au sud par les 14^e et 15^e; un détachement de une division du 7^e corps et la 8^e division de cavalerie est rassemblé vers Belfort.

L'armée de gauche, la 5^e, a deux corps accolés, le 1^{er} et le 2^e, et derrière la gauche un groupe de trois divisions de cavalerie, 1^{re}, 3^e et 5^e.

La 6^e armée a les 3^e et 10^e corps vers Châlons, les 9^e et 18^e vers Brieenne.

Le plan XVI qui présente ainsi un dispositif largement échelonné ne comporte aucune variante; il est admis que les mouvements des armées de deuxième ligne, des groupes de divisions de réserve, ou des corps tels que le 19^e et le 21^e, s'effectueront suivant les circonstances soit par voie de terre, soit par transports improvisés par voie ferrée.

Aussi est-il constitué, à partir du douzième et du treizième jour de la mobilisation, des réserves de trains du type combattants pourvus de doubles équipes de personnel technique (120 trains au total) : les doubles équipes permettent l'acheminement des trains sur un itinéraire quelconque et pour une durée de trajet quelconque sans qu'on ait à se préoccuper de procéder à la relève du personnel de conduite ou d'accompagnement.

Ces trains sont répartis en trois groupes de quarante rames, le groupe sud dans la région de Besançon—Gray—Vesoul, le groupe centre à Pantin—Troyes et Romilly, avec majorité de trains à Pantin, le groupe nord dans les régions Châlons—Reims et Soissons—Tergnier avec majorité de trains dans cette dernière gare.

Les groupes sont rattachés à chacune des sous-commis-

sions de réseau de Vesoul, Troyes et Reims qui pourront les utiliser pour le transport des divisions de réserve, mais seulement après autorisation de la Commission de réseau de l'Est, celle-ci étant seule qualifiée pour en déterminer l'emploi suivant les instructions du commandant en chef.

La couverture est constituée comme dans le plan XV *bis* : indépendamment des 6^e, 7^e, 20^e corps, 2^e et 4^e divisions de cavalerie qui sont sur place, la 8^e division de cavalerie seule est transportée en première urgence.

En deuxième urgence, c'est-à-dire après le premier jour de la mobilisation, sont transportés les compléments des unités déjà en couverture ainsi que les divisions de cavalerie, ces dernières à partir du troisième jour, 6 heures soir : en même temps sont acheminées trois divisions d'infanterie dénommées divisions hâtives, la 15^e, la 9^e et la 1^{re}, la 15^e vers Charmes, la 9^e vers Saint-Mihiel, la 1^{re} vers Dun-Doulcon.

Les transports de ces éléments de couverture, ou transports des quatre premiers jours, sont réglés par quatre délégations :

Délégation de la sous-commission de Nancy à Épinal, Darnieulles.

Délégation de la sous-commission de Nancy à Neufchâteau.

Délégation de la sous-commission de Châlons à Revigny.

Délégation de la sous-commission de Reims à Sainte-Menehould.

La première pour le secteur des Vosges, la deuxième pour le secteur de Lorraine, les deux autres pour le secteur de Woëvre : ces délégations disposent chacune d'une zone sur laquelle elles ont autorité complète, elles se replient le cinquième jour sur les régulatrices désignées.

Il est tracé dix lignes de transport au lieu de neuf dans le plan précédent : dans ces conditions il n'y a que deux

corps d'armée par ligne au maximum, et les lignes F et G notamment sont allégées.

Il est tracé sur chacune des lignes (courant principal) quarante-six marches non compris les trains de service journalier : sur toutes les lignes sans exception toutes les marches doivent être utilisées, sauf quatre qui devront rester blanches et qui seront consécutives de façon à donner un blanc de deux heures chaque jour pour liquider les condensations s'il y a lieu.

La ligne K n'est utilisée qu'en première période pour les transports de troupes, mais les trains de vivres continueront à l'emprunter en deuxième période : les parcs et convois du 1^{er} corps qui n'ont pu être transportés en première période sont acheminés ensuite par la ligne I.

Les divisions de réserve sont transportées par les mêmes lignes que les corps d'armée qui les forment.

La première période de concentration se termine le onzième jour à midi, la deuxième période commence le onzième jour à 11^h 59 du soir, ces heures sont comptées au départ des gares régulatrices; les marches restant disponibles en première période après le transport des combattants et des trains de combat des corps d'armée sont utilisées pour les premiers éléments des parcs et convois en évitant d'affecter aux deux périodes des fractions d'une même unité.

A) Sont transportés en première période :

- les combattants et les trains de combat des corps d'armée actifs;

- les quartiers généraux d'armée, aéroliers et sapeurs télégraphistes;

- les artilleries lourdes d'armée lorsque leur date de préparation permet de les enlever en première période;

- les hôpitaux d'évacuation et trains sanitaires correspondant aux 6^e, 7^e et 20^e régions;

- l'élément précurseur de chaque division de réserve; cet élément précurseur, qui existe également pour chaque corps

d'armée, comprend un personnel d'état-major qui se rend à l'avance dans la zone de stationnement des troupes pour y préparer leur cantonnement, en tenant compte du dispositif de concentration final et des circonstances locales : il fixe en particulier les itinéraires à suivre par les diverses unités à partir de leur point de débarquement, il donne à chacune d'elles au passage à la régulatrice toutes les instructions militaires ou autres nécessaires pour fixer leur conduite et pour assurer leur existence après le débarquement;

les divisions de réserve affectées à la défense de Paris;

les unités affectées à la défense des places fortes de première urgence.

B) Sont transportés en deuxième période :

les hôpitaux d'évacuation et trains sanitaires correspondant aux régions autres que les 6^e, 7^e et 20^e, en tête des parcs;

les brigades de réserve des corps d'armée actifs dès le début de la deuxième période;

les quartiers généraux des groupes de divisions de réserve au début de la deuxième période;

les parcs et convois des corps d'armée actifs;

les divisions de réserve;

les parcs et convois d'armée;

les convois des divisions de réserve;

les éléments de groupe de divisions de réserve.

C) Toutefois les éléments suivants sont enlevés d'urgence à leur date de préparation :

1^o Pendant les quatre premiers jours;

les compléments de couverture et les éléments de couverture de deuxième urgence;

les sections d'hôpitaux d'évacuation mobilisées hâtivement et destinées notamment à assurer le service des évacuations à la gare régulatrice pour les troupes de couverture;

les premiers échelons du G. Q. G. et des quartiers généraux d'armée;

l'échelon précurseur du deuxième groupe des quartiers généraux d'armée;

les brigades de cavalerie de corps;

les divisions hâtives des 1^{er}, 5^e et 8^e corps;

une brigade d'infanterie et une batterie d'artillerie par corps d'armée autres que les 1^{er}, 5^e et 8^e, pour constituer comme une couverture locale de la zone de concentration;

les premiers échelons des compagnies de sapeurs de chemins de fer qui sont mis à la disposition des régulatrices pour assurer les réparations en cas d'accident sur les lignes de transport;

les hôpitaux d'évacuation et les trains sanitaires correspondant aux 6^e, 7^e et 20^e régions;

les personnels des stations-magasins prêts avant le cinquième jour;

les éléments des places fortes de première urgence prêts avant le cinquième jour.

2^o A partir du cinquième jour,

le 2^e échelon du G. Q. G. et des quartiers généraux d'armée; les deuxièmes échelons des compagnies de sapeurs de chemin de fer;

les éléments des 6^e, 7^e et 20^e corps qui sont transportés en fonction du premier jour de la mobilisation;

les échelons de gare régulatrice et de station-magasin des grands parcs d'artillerie;

les personnels des entrepôts de bétail et des gares de groupement de bétail des stations-magasins;

les personnels des stations-magasins prêts après le cinquième jour;

le premier échelon du personnel des commandements d'étapes;

un ou deux bataillons d'étapes de gare régulatrice;

le personnel administratif des étapes.

Les boulangeries de campagne de tous les corps d'armée

sont transportées de manière à être débarquées au plus tard le huitième jour à midi; le premier train du convoi de chaque boulangerie est enlevé d'urgence à sa date de préparation, les autres trains à la fin de la concentration : les boulangeries de campagne des divisions de réserve sont enlevées à leur date de préparation, leurs convois en fin de concentration.

On ne transporte qu'éventuellement :

les convois auxiliaires;

les hôpitaux d'évacuation et les grands parcs d'artillerie des groupes de divisions de réserve;

le deuxième échelon du personnel des commandements d'étapes.

On ne transporte pas les réserves d'arsenal des grands parcs d'artillerie, ni les organes sanitaires à la disposition du groupe d'armées.

Un certain nombre de principes sont appliqués pour l'enlèvement des unités.

On doit concentrer les troupes par unités constituées immédiatement utilisables, c'est ainsi que la division dont une brigade est enlevée dans les quatre premiers jours doit être complétée le plus tôt possible.

Les points de débarquements sont choisis de façon à permettre la reconstitution rapide des différentes unités, sans toutefois imposer aux éléments qui en font partie des trajets trop différents par voie de terre; c'est ainsi que les éléments d'un même régiment d'infanterie sont débarqués sinon au même point, du moins à des points peu éloignés les uns des autres; le nombre et la distance de ces points peuvent être augmentés pour les éléments d'artillerie ou de cavalerie faisant partie d'une même unité (artillerie divisionnaire ou de corps, échelon de parc d'artillerie, régiment de cavalerie).

Dans le cas où il est prévu deux zones distinctes (zone avant et zone arrière) pour le débarquement d'une unité,

le débarquement de tous les éléments dont la destination est susceptible d'être modifiée est arrêté dans les deux hypothèses.

Les combattants passent avant les trains de combat, les trains de combat avant les parcs, les parcs avant les convois.

Les éléments (combattants, parcs, convois) du corps actif le plus rapproché de la base de concentration sont enlevés en principe avant les éléments similaires du corps actif le plus éloigné.

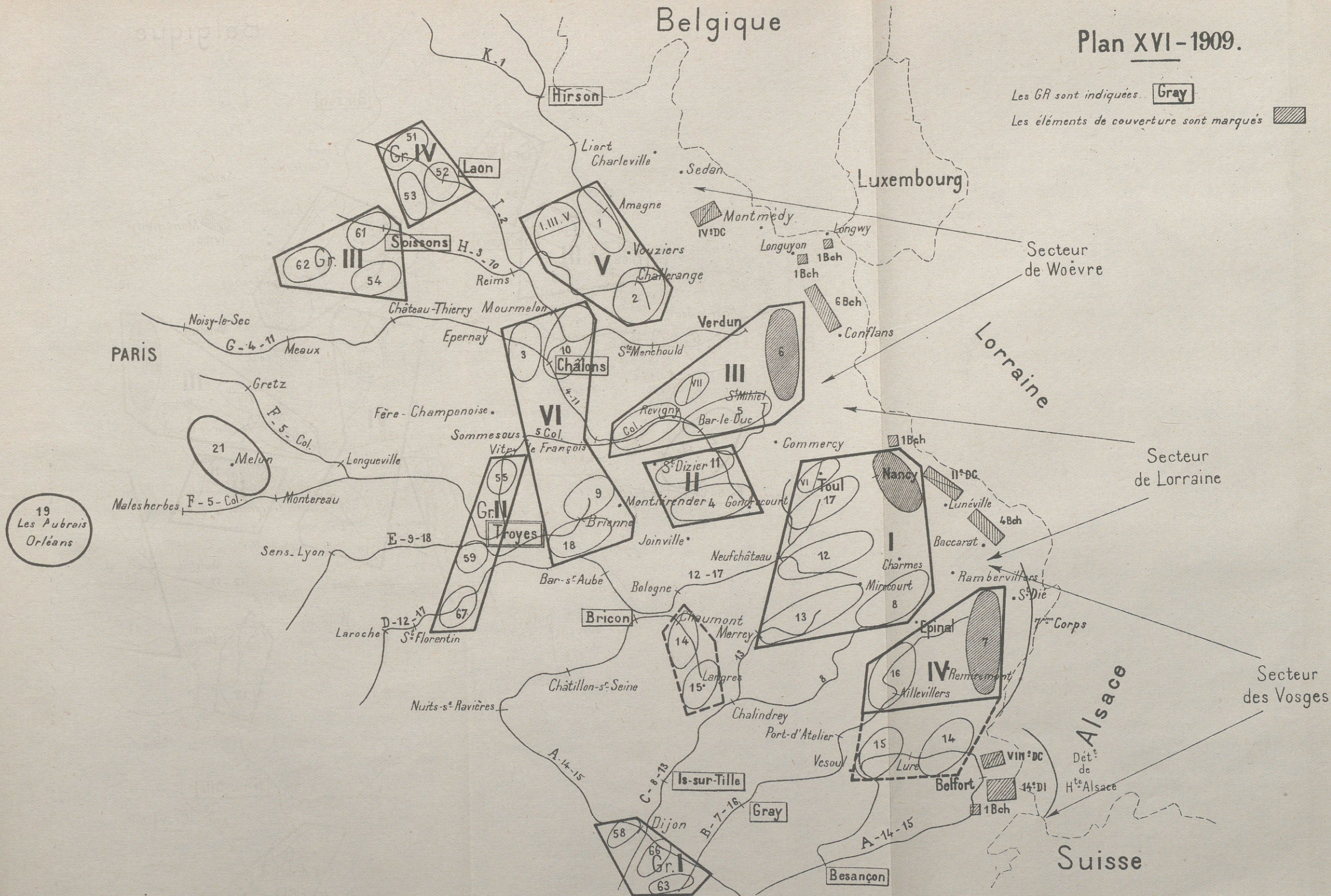
Les combattants des divisions de réserve sont transportés en même temps que les parcs et convois des corps actifs, afin de mieux utiliser les lignes de transport; les convois des divisions de réserve passent après ceux des corps actifs.

Les trains de vivres sont prévus fermes pendant la concentration, chaque train transportant le ravitaillement nécessaire pour les effectifs débarqués l'avant-veille : le premier train pour chaque corps d'armée arrive donc à destination le surlendemain du jour où arrivent les premières troupes débarquées qui utilisent en attendant leurs deux jours de vivres de débarquement.

On ne se préoccupe pas d'alimenter isolément les effectifs inférieurs à 500 hommes et 100 chevaux qui pourraient être débarqués avant le cinquième jour.

La farine nécessaire aux boulangeries d'armée pour la fabrication des deux jours de pain d'avance est expédiée par chacun des trains de vivres prévus pour les huitième et neuvième jours à destination des régulatrices des lignes de transport, futures lignes de communication, où sont concentrées les boulangeries.

Les lignes de communication entrent en vigueur le dix-septième jour à midi (date de départ des gares régulatrices); les lignes de transport tombent à cette même date.



1^{re} armée, ligne O, gare régulatrice Is-sur-Tille;

2^e armée, ligne P, gare régulatrice Châlons;

3^e armée, ligne Q, gare régulatrice Troyes;

4^e armée, ligne R, gare régulatrice Gray;

5^e armée, ligne S, gare régulatrice Laon.

Il est préparé pour la 6^e armée plusieurs lignes de communication (T_1 à T_4) parce que la zone de concentration n'étant pas fixée avant le début des opérations, la ligne de communication doit pouvoir aboutir à Troyes ou à Soissons fonctionnant comme régulatrices : il faut prévoir en outre que chacun des groupes de deux corps, 3^e et 40^e d'une part, 9^e et 18^e d'autre part, peut être rattaché à une ligne de concentration voisine au cas où la composition de la 6^e armée serait modifiée.

Les 14^e et 15^e corps sont desservis par la ligne AO ayant comme régulatrice Besançon ou Châtillon-sur-Seine, suivant la zone de débarquements adoptée : la ligne L M pour les 19^e et 21^e corps a comme régulatrice Moret.

Sur chaque ligne de communication sont réservées des marches pour le ravitaillement direct de l'armée, personnel et colis des corps ou expéditions des stations-magasins, pour le transport éventuel des convois auxiliaires, pour le ravitaillement des stations-magasins en munitions, pour les évacuations.

Le ravitaillement des stations-magasins en bétail et en foin pressé est indépendant des lignes de communication dans le but de rendre plus facile le changement d'affectation des stations-magasins aux diverses armées pendant les opérations.

Plan XVI, variante I (septembre 1911). — Dans le but de parer à certaines éventualités, le plan XVI comportait le débarquement de quelques unités, corps actifs ou divisions de réserve, dans des zones assez en arrière des éléments de première ligne pour qu'il fût possible de les transporter ultérieurement, soit par voie ferrée, soit par voie de terre,

en des points variables du front suivant les événements. (Voir carte des variantes du plan XVI.)

La variante I mise en vigueur en septembre 1911 constitue en fait un plan nouveau, ce n'est pas à proprement parler une variante laissant subsister le plan primitif et qui pourrait être appliquée au moment de l'exécution suivant des instructions de la dernière heure.

Dans cette variante les corps ou unités réservés sont débarqués en avant de la zone même des corps de première ligne, leur action est donc prévue ferme pour la bataille dans une région déterminée, ou tout au moins dans des conditions plus précises que précédemment.

Au point de vue des transports rien n'est changé en amont des régulatrices, les lignes de transport restent les mêmes et servent pour les mêmes éléments que dans le plan XVI, les modifications ne visent que les zones de débarquement et sont par conséquent sans grande importance sur la préparation pour le service des chemins de fer.

Les 1^{re} et 3^e armées ne sont modifiées, ni comme composition ni comme débarquements, mais la 2^e, placée entre la 1^{re} et la 3^e, débarque dans une zone légèrement avancée; elle est constituée par les corps 9 et 18 arrivant par ligne E, au lieu des corps 4 et 11 arrivant par ligne G, ces derniers se substituent aux précédents dans la composition de la 6^e armée : ce changement est adopté pour éviter un enchevêtrement des lignes de transport.

La 5^e armée est légèrement remontée vers le nord dans la région Amagne—Liart—Charleville, couverte vers le nord par le corps de cavalerie des divisions 1, 3, 5 et par une division d'infanterie du 2^e corps vers Sedan, le corps de cavalerie et cette division étant transportés dans les quatre premiers jours.

Dans ces conditions le vide laissé entre la 5^e et la 3^e armée est comblé par la 6^e armée qui a un corps en première ligne, le 10^e vers Sainte-Menehould et trois corps, les 3^e, 11^e et 4^e en arrière sur la ligne Reims—Saint-Hilaire.

Dans la région Sud la déviation éventuelle des 14^e et 15^e corps vers Chaumont et Langres n'est plus envisagée et les deux corps débarqués vers Lure et Belfort font partie de la 4^e armée.

Quant aux 19^e et 21^e corps qui devaient être débarqués vers Orléans et Moret, leur transport est prévu ferme jusqu'aux régulatrices de Laon et de Châlons, ils seront ensuite débarqués suivant les circonstances.

Enfin les divisions de réserve seront débarquées dans les mêmes zones que les corps actifs, le 1^{er} groupe vers Vesoul, le 2^e vers Lérrouville—Toul, le 3^e vers Dun—Châtel-Chéhéry—Revigny, le 4^e vers Charleville—Reims—Liart.

Rien n'est changé dans le dispositif et l'acheminement des troupes de couverture.

Il est prévu la constitution d'un détachement de la 4^e armée comportant un quartier général dont le débarquement doit s'effectuer à Belfort le quatrième jour.

Les nouvelles dispositions conduisent à des intensités qui, pour certains jours sur ligne G, dépassent le chiffre prévu de 42 : on atteint 45 pour le treizième jour, 53 pour le quatorzième, 47 pour le quinzième, 44 pour le seizième ; au point de vue du mouvement des trains il n'en résulte aucune difficulté, mais au point de vue de la traction il faut avoir recours à une partie des machines réservées pour la remorque des trains type-combattants rassemblés à Pantin, trains dont l'utilisation n'est pas à prévoir avant la fin de la deuxième période, les mouvements envisagés dans le plan XVI étant considérés désormais comme fermes au delà des gares régulatrices : le prélèvement de machines est cependant fâcheux car on ne sait pas si, même avant la fin de la concentration, on n'aura pas à faire des transports de troupes d'une armée à une autre pour changer le dispositif.

Les lignes de communication sont modifiées : la ligne A O pour les 14^e et 15^e corps se confond avec la ligne R de

la 4^e armée; la ligne T₁ prévue éventuellement dans une des hypothèses d'emploi des 9^e et 18^e corps devient ligne de communication de la 2^e armée avec Troyes comme régulatrice commune avec la ligne Q; la ligne P devient ligne de communication de la 6^e armée avec Châlons comme régulatrice : la ligne T₁ desservira également la 6^e armée et sera prolongée de Troyes sur Châlons : la ligne L M pour les 19^e et 21^e corps est prolongée sur Châlons pour le 21^e corps et sur Laon pour le 19^e.

Plan XVI, variante 2 (février 1913). — Une variante n° 2 du plan XVI remplace en février 1913 la variante 1 : elle est motivée exclusivement par des considérations d'ordre chemin de fer et ne change que très légèrement le dispositif de concentration.

Des travaux ont été terminés permettant un double courant de transport sur la section de Reims à Bazancourt, il est possible dès lors de prévoir des débarquements dans la région de Challerange et la 6^e armée a ainsi deux corps en première ligne, le 4^e et le 3^e sur la ligne de Sainte-Menehould—Challerange et deux corps en arrière le 11^e et le 10^e sur la ligne Saint-Hilaire—Reims.

La variante 2 ne comporte aucun autre changement.

Plan XVI, variante 3 (octobre 1913). — En octobre 1913 les études du plan XVII sont assez avancées pour qu'on se rende compte de la faiblesse de notre couverture : par ailleurs on vient de créer deux nouvelles divisions de cavalerie, le 9^e à Tours, la 10^e à Limoges et, sur la frontière, le 21^e corps d'armée à Épinal; on décide donc d'assurer sans plus tarder l'exécution de la couverture suivant les directives du plan XVII.

Suivant ces directives la couverture comprendra quatre corps d'armée, les 7^e, 21^e, 20^e, 6^e, une division d'infanterie du 2^e corps et huit divisions de cavalerie n^{os} 1 à 8, les 9^e et 10^e étant transportées dans les quatre premiers jours.

Le dispositif de couverture est ainsi constitué en cinq secteurs :

Hautes-Vosges, 7^e corps, 8^e division de cavalerie;

Haute Meurthe, 21^e corps, 6^e division de cavalerie;

Basse Meurthe, 20^e corps, 2^e division de cavalerie, augmenté ensuite de la 10^e division de cavalerie;

Woëvre méridionale, 6^e corps, 7^e division de cavalerie;

Woëvre septentrionale, une division du 2^e corps, 4^e division de cavalerie.

Le corps de cavalerie composé des 1^{re}, 3^e et 5^e divisions est rassemblé en couverture à l'aile gauche de l'ensemble; la 9^e division de cavalerie transportée dans les quatre premiers jours est acheminée vers Châlons pour entrer dans la composition de la 4^e armée.

Au point de vue des transports il est créé, pour cet ensemble, des courants de couverture aboutissant à des délégations de sous-commissions de réseau qui modifient, s'il y a lieu les débarquements primitivement prévus :

Hirson, pour la 3^e division de cavalerie;

Liart, pour les 1^{re} et 4^e divisions de cavalerie;

Reims, pour les 5^e et 9^e divisions de cavalerie;

Revigny, pour le 6^e corps d'armée;

Joinville, pour la 7^e division de cavalerie;

Neufchâteau, pour les 20^e corps et 10^e division de cavalerie;

Darnieulles, pour les 6^e division de cavalerie et artillerie du 21^e corps;

Épinal, pour le 21^e corps (moins son artillerie de corps);

Besançon, pour le 7^e corps et 8^e division de cavalerie.

Les 2^e et 4^e divisions de cavalerie sont sur place.

Ces remaniements imposent un travail considérable, en même temps qu'on prépare le plan XVII, puisque tous les mouvements de la couverture et des quatre premiers jours sont à modifier : ce travail ne pourra même pas servir pour le plan XVII car il subira obligatoirement des modifications de détail importantes.

La variante 3 ne constitue qu'une disposition transitoire que la mise en vigueur du plan XVII fera bientôt disparaître.

Le plan XV *bis* correspondait presque à un dispositif de bataille constitué dès les débarquements, dans le plan XVI au contraire le commandant en chef se réserve un nombre important d'unités destinées à lui permettre de modifier son plan d'opérations suivant les circonstances; si on peut s'étonner de ces fluctuations il faut dire que les décisions de cet ordre dépendent essentiellement de la personnalité du commandant en chef et aussi de la confiance qu'on peut avoir dans la sûreté et la rapidité des transports par voie ferrée d'unités importantes, transports revêtant un certain caractère d'improvisation : à ce sujet les idées ne sont pas encore très assises, on a confiance dans le chemin de fer quand on a pu procéder à une préparation minutieuse préalable, on est plus réservé s'il s'agit de transports improvisés qui devraient au surplus s'exécuter dans une période troublée et sur des lignes parfois déjà surchargées.

Aussi voit-on dans le plan XVI les diverses troupes réservées échelonnées sur divers points du front, de façon à avoir toujours une partie des unités susceptibles de se porter à l'endroit voulu par voie de terre : les 14^e et 15^e corps sont sur la droite, la 6^e armée est au centre et à gauche et pour cette armée d'ailleurs on peut se demander s'il était bien nécessaire de grouper ses quatre corps en une armée, puisque aussi bien cette armée paraissait devoir vraisemblablement se disloquer.

Quant aux groupes de divisions de réserve ils sont débarqués assez loin en arrière et il est à présumer qu'au moment de leur arrivée la situation se sera suffisamment éclaircie pour qu'on puisse les pousser plus en avant s'il le faut par simple allongement du parcours par voie ferrée.

En fait nous trouvons deux armées principales, la 1^{re} et la 3^e largement échelonnées pour que leurs corps puissent

au dernier moment gagner les emplacements de combat correspondant aux directives dernières données pour la bataille : entre ces deux armées une troisième un peu en arrière, propre à appuyer l'action dans un sens ou dans un autre.

Vers les Vosges la 4^e armée, considérablement réduite, fera l'office de flanc-garde.

Vers le nord la 5^e armée constitue soit une flanc-garde, soit l'embryon d'un groupement important destiné à s'opposer à toute tentative d'enveloppement de l'ennemi sur notre gauche ou à alimenter une manœuvre contre le flanc droit de l'adversaire.

D'une façon générale dans le plan XVI la manœuvre est largement réservée, toute la question est de savoir si le temps suffira et si la couverture sera assez résistante pour qu'on puisse dans des conditions satisfaisantes réaliser les groupements qui devront répondre au plan de bataille conçu à la dernière heure : la conception se ressent du calme dans lequel se développent nos relations extérieures et de la quiétude relative qui les accompagne.

Aussi, quand, en 1911, le danger s'est fait plus menaçant, a-t-on senti le besoin de moins atermoyer, et la variante 1 du plan XVI présente au premier chef un ensemble propre sans grands changements à entrer immédiatement en action : les réserves à la disposition du commandant en chef se réduisent à deux corps d'armée, les 19^e et 21^e, et encore les dirige-t-on d'une façon ferme vers notre gauche : le 14^e et le 15^e corps entrent dans la composition normale de la 4^e armée, quant aux divisions de réserve elles sont poussées très en avant dans les régions mêmes où auront débarqué les corps actifs, régions que l'on suppose devoir être libres du fait d'une marche en avant des éléments de première ligne.

Cette disposition ne laisse pas que d'être un peu hasardeuse si l'on tient compte de ce que le débarquement des unités de réserve suit celui des unités actives sans aucune

interruption et se mêle même, à ses débuts, avec les débarquements des derniers éléments actifs; on peut craindre que ceux-ci n'aient pas encore eu le temps de se porter suffisamment en avant pour dégager le terrain nécessaire : vers le nord, en particulier, on constate que le 3^e groupe de divisions de réserve débarque en avant des points prévus pour la 6^e armée, il est vrai que de ce côté on est séparé des rassemblements ennemis par l'étendue du Luxembourg et que ce 3^e groupe peut être appelé à constituer entre la 3^e et la 5^e armée une liaison momentanée permettant à la 6^e armée de manœuvrer si elle doit notamment agir de concert avec la 5^e pour étendre notre front vers le nord; il n'en reste pas moins que ces mesures peuvent conduire à quelque désordre sinon même présenter quelque danger.

La variante 1 offre ainsi un groupement de deux masses, l'une au centre comme dans le plan XVI, l'autre à gauche, dont l'importance est représentée par huit corps d'armée, six divisions de réserve et un corps de cavalerie, l'ensemble étant appuyé fortement à droite par quatre corps et trois divisions de réserve, sans compter le détachement de Haute-Alsace dont la mission est à peu près indépendante et répond à un but d'ordre plutôt moral.

La variante 3 ne change rien à ces groupements, elle revient à une conception déjà antérieurement adoptée en ce qui concerne l'affectation des divisions de cavalerie à la couverture : elle est surtout motivée par cette observation juste qu'une couverture solide est d'autant plus nécessaire que les débarquements se font plus près de la frontière et que les zones de débarquement se confondent davantage avec les zones de concentration, les unités ayant moins de terrain devant elles pour se porter sur leurs positions premières de combat après avoir été tactiquement reconstituées, c'est-à-dire après avoir été mises en état de subir sans dommage les atteintes d'un ennemi même peu nombreux mais entreprenant.

Nous arrivons ainsi à la fin de cette longue évolution

Belgique

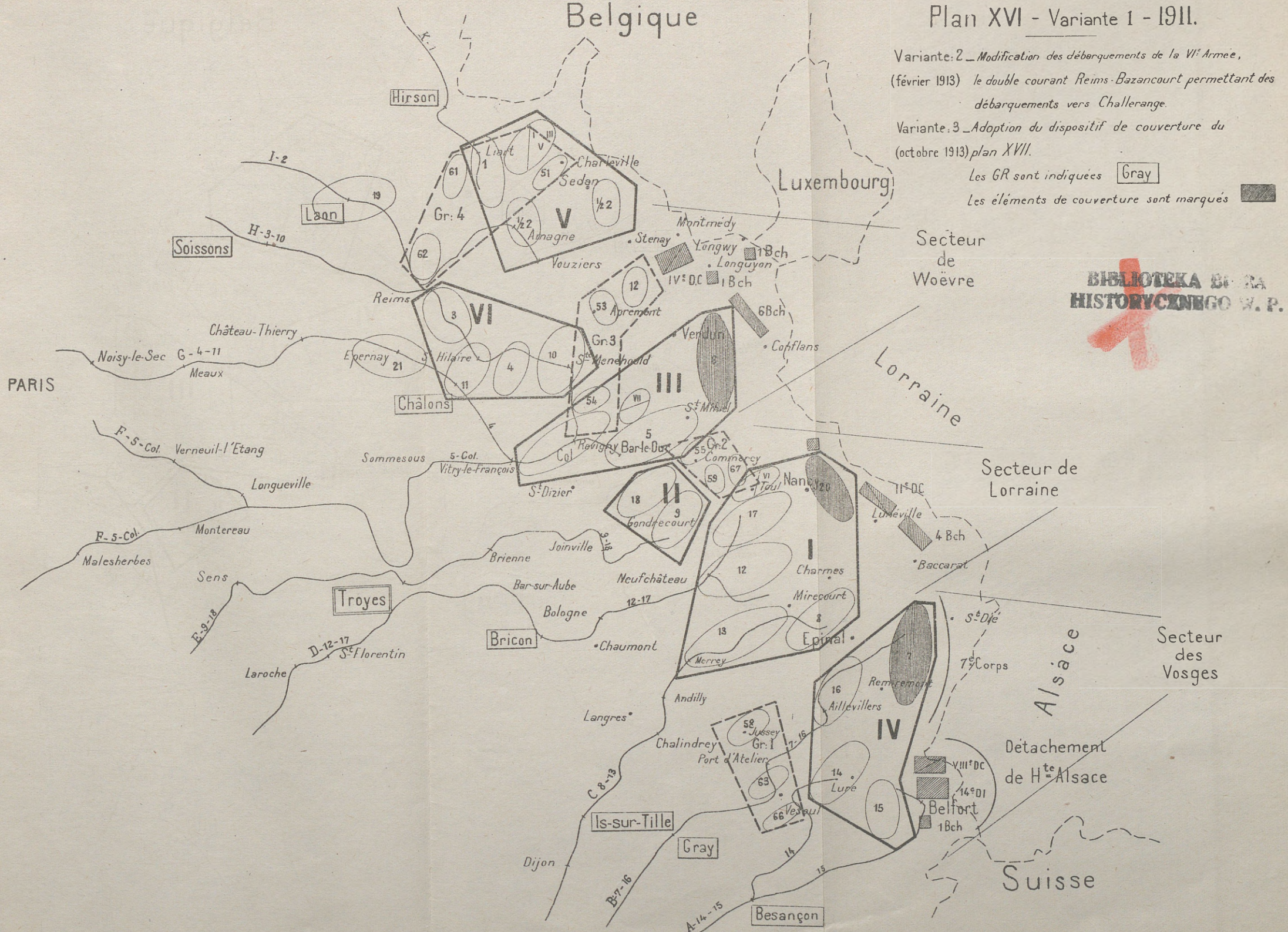
Plan XVI - Variante 1 - 1911.

Variante: 2 - *Modification des débarquements de la VI^e Armée,*
 (février 1913) *le double courant Reims-Bazancourt permettant des*
débarquements vers Challerange.

Variante 3 - Adoption du dispositif de couverture du
(octobre 1913) plan XVII.

Les GR sont indiquées Gray

Les éléments de couverture sont marqués



qui nous conduit au plan XVII avec lequel nous avons engagé la guerre de 1914-1918.

LES PROJETS ALLEMANDS VERS 1911 ET 1912

Il est difficile d'avoir des renseignements certains sur le plan de concentration allemand car tout ce qui s'y rapporte est conservé au grand état-major de Berlin et ne doit être notifié aux commandants de corps d'armée et au service des chemins de fer qu'au moment de la mobilisation : les articles parus dans diverses revues nous disent bien les tendances de l'ennemi, mais nous ne savons guère quelle sera la répartition des forces entre les divers théâtres d'opérations, une étude serrée du réseau ferré permet seule d'envisager un certain nombre d'hypothèses.

Des travaux de chemin de fer reconnus en 1910 et 1911 il ressort diverses observations.

La Haute-Alsace, qui jusqu'à cette époque ne pouvait être qu'un théâtre d'opérations défensif, s'est transformée et tend à devenir une zone de débarquement susceptible de servir à une armée dont la mission serait de contourner Belfort par le sud et d'inquiéter le flanc droit des forces principales françaises : la région de Mulhouse peut, dès 1911, être desservie par trois lignes à double voie et par une quatrième ligne en grande partie à voie unique.

La région centrale, avec ses trois bases de débarquement, Sarrebourg — Metz, Sarreguemines — Thionville, Sarrebruck — Trèves et les six lignes indépendantes à double voie qui y convergent entre le Rhin et la Moselle, constitue toujours la zone principale de concentration pour la majeure partie des forces allemandes.

Remarquablement outillée au point de vue des transports, pourvue de quais militaires dont le nombre peut se prêter à des variantes nombreuses de débarquement, cette région n'est plus l'objet que de travaux d'une importance

secondaire, ayant pour la plupart un but économique, et poursuivis d'ailleurs avec lenteur.

Par contre presque toute l'activité se concentre dans la région de l'Eifel, peu peuplée, peu fertile, et qui, au point de vue économique, pourrait se contenter d'un réseau ferré médiocre.

Cette région qui ne disposait en 1896 que de deux lignes à double voie avec quatre quais militaires à Trèves et au nord, possède en 1911 quatre lignes dont trois à double voie et une en partie doublée avec seize quais militaires et neuf chantiers : une cinquième ligne à voie unique est en construction depuis 1910 et les travaux sont poussés activement.

Entre Trèves et Aix-la-Chapelle existe donc une zone très importante de débarquement où peuvent se concentrer des forces importantes qui peuvent s'évaluer à sept corps d'armée et plusieurs divisions de réserve.

Cette transformation rapide de l'Eifel, au point de vue transports stratégiques, donne la possibilité aux Allemands de concentrer à proximité des frontières belge et luxembourgeoise une armée dont la mission serait, en traversant le territoire belge, d'attaquer de flanc l'aile gauche des armées françaises du nord-est.

La violation par les Allemands de la neutralité belge, qui jusqu'en 1910 pouvait prêter à discussion, devient donc une éventualité de plus en plus vraisemblable.

On admet cependant que le centre de gravité des moyens de débarquement de l'Eifel se trouvant vers Gerolstein et en l'absence de tout quai ou chantier au nord d'Aix-la-Chapelle, les forces allemandes opéreront au sud de la Meuse, entre Liège et Namur et hors de la portée des canons des forts.

Les Allemands paraissent trop pénétrés de la nécessité de la convergence des efforts et de la recherche rapide de la décision pour lancer au nord de la Meuse une partie de leurs forces qui, même en supposant la retraite immédiate

de l'armée belge dans le camp retranché d'Anvers, demanderaient du temps pour arriver en ligne : la bataille générale en serait retardée d'une manière qui pourrait être dangereuse.

Les forces allemandes semblent devoir être réparties de la façon suivante entre les deux théâtres d'opérations russe et français :

Contre la Russie : 3 divisions de cavalerie, 5 corps actifs, 1 corps de dédoublement, 10 divisions de réserve mobiles, 3 divisions de réserve de place et des brigades mixtes de landwehr mobile soit au total, et comme troupes de campagne, la valeur de 24 divisions d'infanterie.

Contre la France : 8 divisions de cavalerie, 20 corps d'armée actifs (dont 2 de dédoublement), 10 corps de réserve 3 divisions de réserve de place, des brigades de landwehr mobile ; sur les côtes (ou forces provisoirement réservées) : 4 divisions de réserve et des troupes de landwehr.

Cette répartition est naturellement susceptible de varier suivant l'attitude des troupes russes.

Dans les quatre premiers jours auraient lieu les transports de première urgence (renforts de couverture, divisions de cavalerie, éléments transportés immédiatement sur la base de concentration).

Les transports de mobilisation des premier et deuxième jours sont réduits au minimum, la période intensive commence le troisième jour matin, finit le sixième jour soir et reprend le treizième jour pour les dépôts, la landwehr mmobile, etc...).

La majeure partie des éléments combattants des corps d'armée actifs peut être débarquée du dixième au onzième jour soir ; la première partie des parcs et convois, l'artillerie lourde des corps d'armée, les corps de dédoublement et une partie des divisions de réserve, le douzième jour soir ; le deuxième échelon des parcs et convois et les autres divisions de réserve les treizième et quatorzième jours ; tous les trans-

ports de concentration seraient terminés dans la journée du quinzième jour.

De ces données il faut conclure que la couverture disposera d'effectifs considérables dès le sixième jour : à partir du septième elle sera renforcée par les brigades mixtes dites hâtives, dont le transport s'effectue à partir du sixième jour, 8 heures soir.

Le onzième jour matin les Allemands auront sur leur base de concentration occidentale la valeur de seize à dix-huit corps actifs ; à partir du treizième jour ils disposeront de tous les corps actifs ou de dédoublement et de celles de leurs divisions de réserve destinées à participer immédiatement aux opérations et réunies pour la plupart en corps de réserve (environ cinq corps).

Il est vraisemblable que les Allemands ne commenceront pas leur mouvement général avant le treizième jour : mais quel que soit leur plan offensif ils doivent se réserver les moyens de faire face à une attaque éventuelle de notre part se produisant avant cette date.

On peut donc distinguer trois périodes entre le premier jour de la mobilisation et la réalisation de la manœuvre offensive préparée :

- 1^o Avant le dixième jour : mobilisation et couverture, puis concentration de la majeure partie des corps actifs ;
- 2^o Du dixième au treizième jour, période de défensive stratégique et préparation de la manœuvre offensive ;
- 3^o A partir du treizième jour, exécution de la manœuvre offensive prévue.

Si on étudie le réseau ferré allemand on peut relever quatorze voies ferrées (treize à deux voies et une à voie unique) qui viennent aboutir aux vingt et un ponts du Rhin entre Wesel et Huningue ; huit de ces courants partent de la base Hambourg—Berlin—Dresde, quatre viennent de l'Allemagne du Sud.

On peut compter en outre comme lignes de transports

la voie ferrée qui remonte la rive droite du Rhin et peut permettre d'amener en Alsace sans gêner les lignes précédentes les nombreuses formations de réserve et de landwehr du nord, ainsi qu'une autre voie également indépendante passant par Wetzlar—Francfort—Darmstadt—Karlsruhe et Strasbourg : ces deux artères peuvent également servir de lignes de rocade.

Les quatorze courants envisagés peuvent franchir le Rhin sur des ponts différents, ils sont reliés par des transversales importantes et les points où ils sont rencontrés par ces transversales sont en général de grandes gares puissamment outillées, véritables centres de dispersion des courants.

La vallée du Rhin constitue en particulier une rocade précieuse; elle est suivie par deux voies à grand débit entre Bâle et Dusseldorf et par trois voies entre Strasbourg et Francfort et les gares de Cologne, Mayence et Mannheim permettent facilement de varier les courants avant de les prolonger à l'ouest vers la base de concentration.

La caractéristique principale du réseau ferré allemand est donc une extrême souplesse qui permet de modifier l'ordre de bataille sur la base même de rassemblement des armées au point qu'il est impossible de déduire de l'étude de ce réseau et de la répartition des régions de corps d'armée aucune prévision certaine sur les zones de débarquement des unités allemandes à l'ouest du Rhin.

Toutefois le nombre des variantes dans la répartition des zones de débarquement n'est pas infini et on peut les ramener à quatre types déterminés en particulier par le rendement du réseau ferré.

Le type I présente une densité maxima de rassemblement sur le glacis lorrain entre la ligne Metz—Thionville et la transversale Hombourg—Sarreguemines—Berthelming ; le treizième jour à midi, dix corps pourraient être rassemblés derrière la « Mosel-Stellung », sans compter la couverture correspondant à trois corps.

A gauche de cet ensemble seraient groupés cinq corps vers Strasbourg—Saverne avec un corps en couverture, et à l'Alsace seraient affectés quatre corps dont un en couverture. A droite dans la région de Trèves et au nord jusqu'à hauteur de Malmédy seraient rassemblés huit corps dont deux seraient vraisemblablement débarqués un peu en arrière dans la région de Cologne.

Étant données les tendances allemandes il est à présumer que ce type ne répond pas à la réalité; non seulement il présenterait des difficultés au point de vue de l'utilisation des lignes, mais encore et surtout il ne fait pas état des ressources créées à grands frais dans la région nord; il est donc à écarter.

Le type II (Voir carte) permet l'utilisation à plein rendement du réseau ferré; comme dans le type I il est maintenu trois armées de quatre corps en Lorraine, mais à droite une armée d'observation est rassemblée vers Aix-la-Chapelle, sa liaison avec le groupe central s'effectuant par une armée de quatre corps vers Gerolstein :

Le type II dérive du type I, il suppose la violation par les Allemands du territoire belge dans la partie au sud de la Meuse.

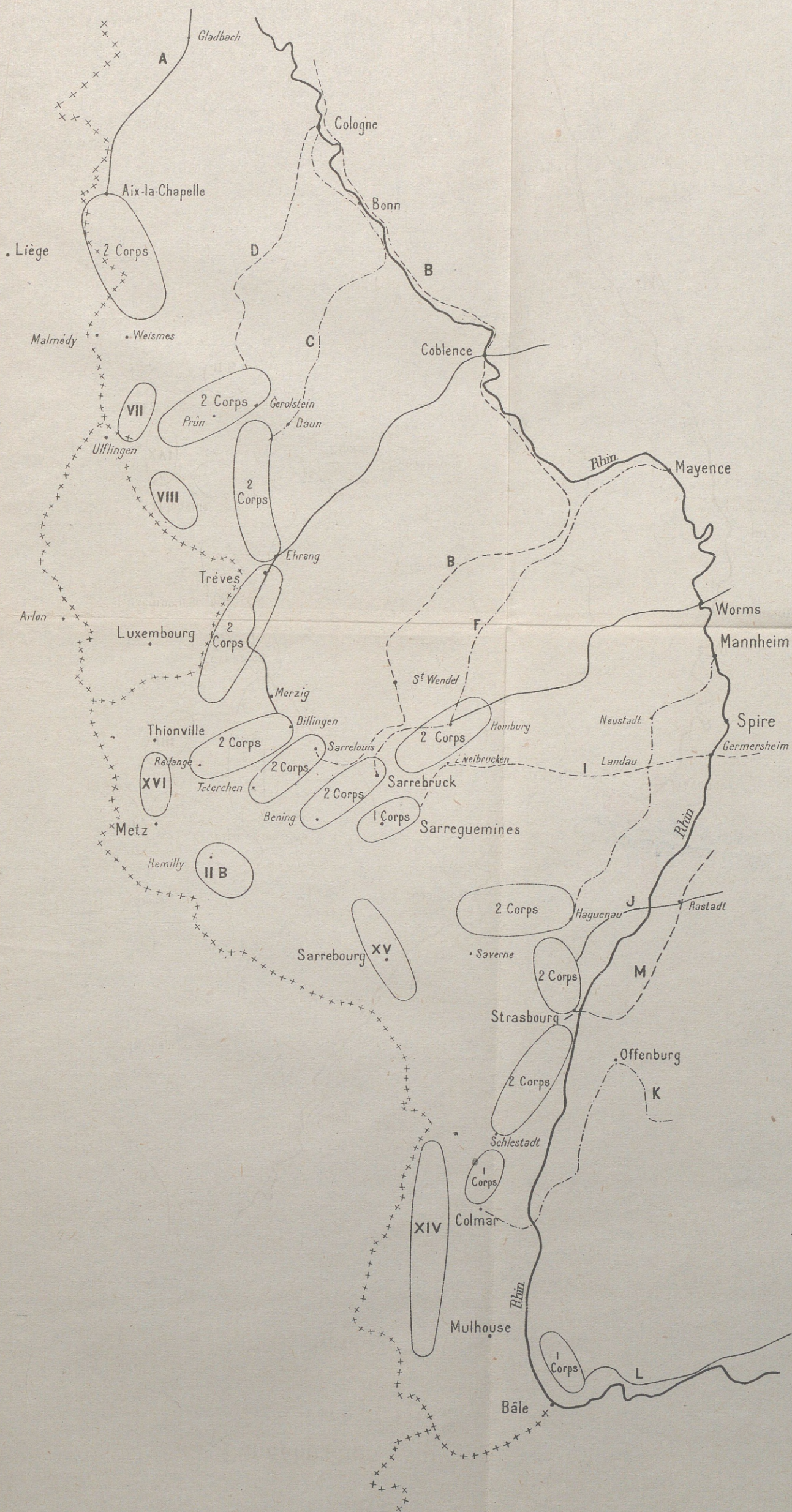
Les types III et IV (Voir carte type III), portant l'aile droite du dispositif au nord d'Aix-la-Chapelle supposent l'invasion par la vallée de la Meuse et la violation de la Belgique par les deux rives du fleuve.

Le type IV correspond au nombre maximum de corps d'armée pouvant être transportés par voie ferrée au nord de la ligne Cologne—Aix-la-Chapelle sans charger les coureurs de plus de deux corps : il ne serait dès lors plus possible d'avoir que deux armées sur la Mosel-Stellung, l'armée de Strasbourg serait réduite à quatre corps.

Il ne semble pas que cette hypothèse doive être admise, elle ne fait pas état de transformations importantes récentes dans la région de Gerolstein, elle présenterait en outre des difficultés d'exécution assez sérieuses.

vers 1912.

Hypothèse II.



Si donc on s'en tient aux considérations relatives à l'utilisation du réseau ferré, il semble que le type II est celui qui doit se rapprocher le plus du plan réel de concentration, d'autant plus qu'en 1912 le réseau ferré indique nettement une attraction vers la base Sarrebruck—Strasbourg et les plans offensifs des récents ouvrages de von Falkenhäusen et de von Bernhardt, qui orientent le centre de gravité des attaques par la vallée de la Meuse vers nos communications et Paris, ne répondent pas au réseau stratégique.

Le déploiement des armées que les types I et II accumulent en Lorraine dans une région admirablement desservie par les routes et les voies ferrées présente un nombre de variantes tel que nous sommes forcés de rester jusqu'à la dernière heure dans l'incertitude au sujet du groupement des forces ennemies; c'est pour les Allemands un avantage considérable en raison de la faible distance à laquelle ils peuvent ainsi se concentrer et nous pensons qu'ils ne doivent pas manquer d'en profiter : c'est ainsi que nos études concluent à une concentration ennemie ne s'étendant guère au nord de Malmédy avec une armée de deux corps en observation vers Aix-la-Chapelle.

On peut seulement se demander si nous avons suffisamment tenu compte de la ligne de conduite bien précise que fait ressortir d'année en année l'étude du réseau stratégique allemand, ligne de conduite qui marque une extension progressive et continue vers le nord, alors que cette extension correspond bien à une des doctrines favorites de l'état-major allemand, la doctrine de l'enveloppement; ne nous sommes-nous pas laissé hypnotiser par des considérations qui pour être importantes n'en étaient pas moins secondaires?

Il apparaît donc en 1912 que, dans ces conditions, l'attaque allemande, en cas de violation du territoire belge, se présentera sous la forme d'une attaque de deux masses, l'une dans la région centrale, vers Metz et au sud

en direction de Nancy—Toul, l'autre au nord partant de la région comprise entre Gerolstein et au nord en direction générale de Charleville-Givet; ces deux masses seraient reliées par une armée partant de la région de Trèves et destinée à réaliser la continuité du front.

Au nord une armée d'observation de deux corps protégerait le dispositif sur sa droite contre toute intervention de l'armée belge; au sud des forces peu importantes évaluées à un corps actif et deux ou trois corps de réserve opéreraient défensivement en Alsace afin de s'opposer à toute menace un peu grave des forces françaises dans cette région.

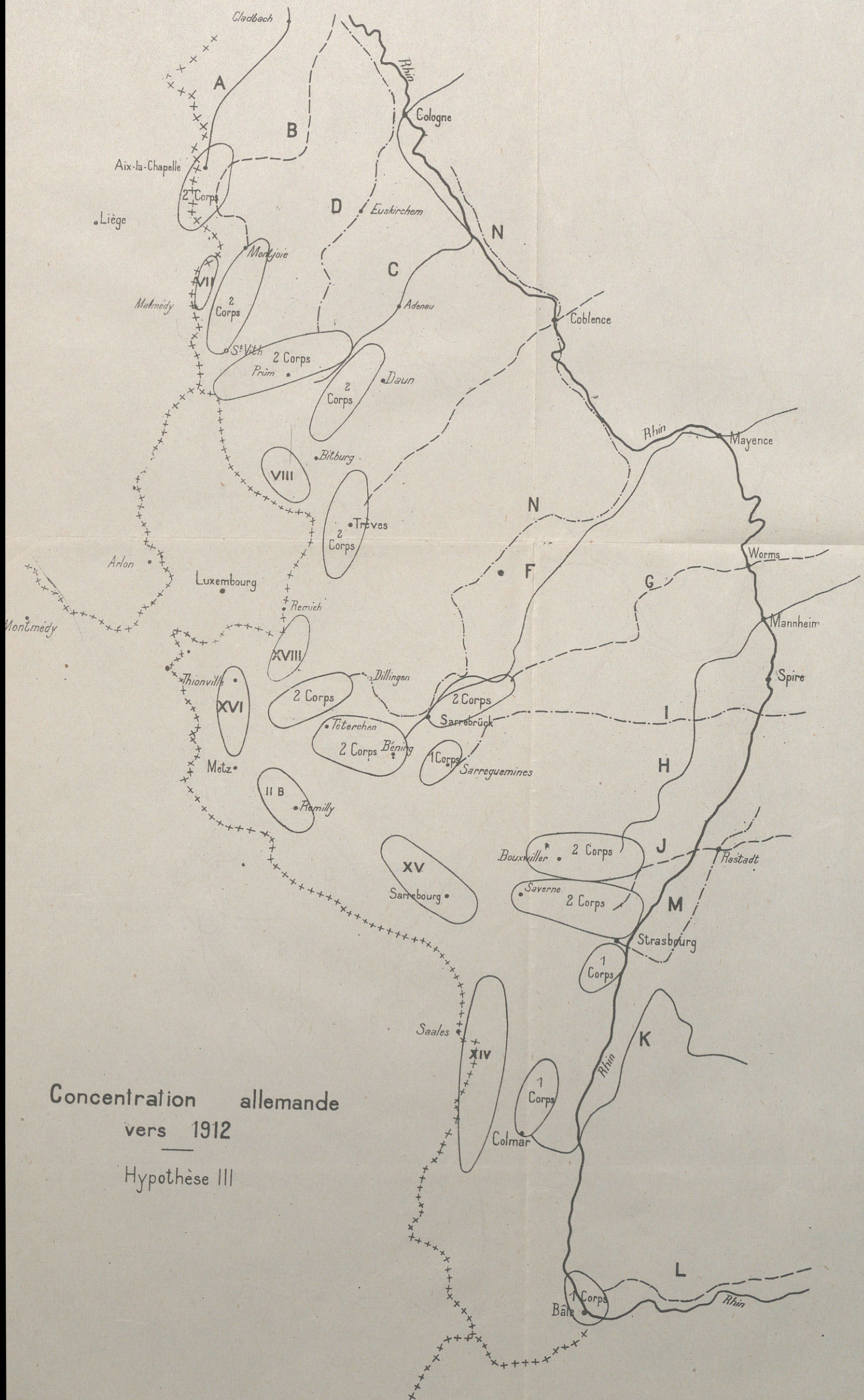
La masse centrale rassemblée derrière la Mosel-Stellung devrait agir défensivement pendant tout le temps que les armées du nord mettraient à se concentrer et à atteindre la frontière française; les organisations défensives de la région permettraient sans doute cette situation qui pourtant correspond à une période critique que les Allemands auraient intérêt à abréger et c'est là une raison de plus qui nous incitait à penser que le mouvement des Allemands au nord ne dépasserait pas la Meuse.

La Mosel-Stellung devait permettre en outre, au moment où toutes les armées seraient en ligne, de déboucher soit au nord de Metz, soit au sud suivant les circonstances, il y avait là pour les Allemands un avantage certain.

Quant à la masse de droite elle semblait devoir être constituée assez fortement pour permettre, après un engagement de front sur la gauche de nos armées, d'alimenter une manœuvre enveloppante dont le but était à la fois de couper nos forces de Paris et de les rejeter vers le sud de la France.

On peut d'ailleurs admettre que, pour préluder à la violation du territoire belge, les Allemands cherchent dès les premiers jours de la mobilisation à dégager leur gauche en prononçant une attaque brusquée centrale sur Nancy.

Si nous comptons procéder par une offensive entre Metz et Sarrebourg, cette offensive devrait être liée à une attaque



en Alsace vers Colmar, Schlestadt et Schirmeck couvrant le flanc droit de l'offensive principale; il faut tenir compte d'ailleurs de ce que les fortifications allemandes permettraient sans doute d'enrayer avec des forces réduites les progrès trop menaçants de cette attaque en Alsace conduite avec des forces peu importantes.

Si l'on pense, hypothèse très improbable, que les Allemands ne violeront pas le territoire belge, il est certain que, pendant la période de couverture, la protection demandée à la place de Metz sera la même que dans l'hypothèse précédente.

La concentration allemande terminée, une attaque principale serait prononcée dans le couloir entre Épinal et Toul, accompagnée et couverte à gauche par une attaque secondaire au sud-est d'Épinal et par une autre attaque partie de Strasbourg et de Brisach à travers la Haute-Alsace.

Une offensive partant de Metz sur Saint-Mihiel prolongerait au nord l'attaque principale, pendant qu'une armée tenue prête vers Thionville serait disposée pour déboucher dans le flanc de toute contre-attaque française partie de la région de Verdun.

Dans cette éventualité les opérations se trouvent concentrées sur un espace relativement restreint et il n'y a pas lieu de s'y appesantir : d'ailleurs le système fortifié d'Alsace-Lorraine joue un rôle plus important et plus justifié dans la première hypothèse et ce rôle ainsi agrandi explique mieux les dépenses engagées sans compter depuis dix ans pour le développement du groupe Thionville—Metz, comme pour les améliorations du réseau ferré au nord de Trèves.

Dans tous les cas la présence de ce massif fortifié oblige le commandement français, s'il recherche l'initiative de l'offensive, ou bien à engager la majeure partie de ses forces dans le champ clos machiné entre Metz et Strasbourg, ou bien à violer la neutralité belge en orientant au nord de Thionville le centre de gravité de l'offensive française; sinon il doit rester sur la défensive stratégique.

CONCLUSIONS

La série des plans qui se sont succédé de 1871 à 1914 montre bien l'évolution des idées qui, pendant cette période, ont présidé à l'étude ou à l'élaboration des formules stratégiques à mettre en œuvre en cas de guerre avec l'Allemagne ou avec les puissances voisines.

Si cette évolution paraît avoir subi des à-coups nombreux et ne s'être pas poursuivie avec une unité de vues permettant quelque continuité, il faut en accuser non pas tant les hommes que les circonstances.

Nous sortions en effet vaincus de la guerre de 1870-1871, avec l'idée juste et bien précise que nous devons surtout notre défaite à une organisation défectueuse dans toutes les branches de notre appareil militaire : il fallait donc jeter bas tout ce que nous avions et tout ce que nous savions, nous affranchir d'idées anciennes et de mentalités périmées qui avait fait leur temps et ne devaient plus trouver place dans les jours à venir, il fallait tout recréer et nous lancer dans des voies complètement nouvelles.

Que nous ayons eu dans le choix de ces voies des hésitations nombreuses et longues il faut s'en étonner d'autant moins qu'aucune expérience précédente ne nous aidait de ses sanctions et que la vérité ne pouvait sortir que du choc des idées, sans qu'aucun criterium certain pût intervenir pour départager des opinions souvent contradictoires et défendues de part et d'autre par des arguments qui pouvaient paraître de même valeur : seule la réflexion avec le temps était susceptible de conduire à une communauté de vues.

Dans ces mises au point successives les individualités devaient certainement jouer leur rôle, avec leur mentalité et leur tempérament propre, et, en particulier, la personnalité du général commandant en chef responsable en dernière analyse devait peser d'un poids important dans les décisions.

En outre la situation extérieure, particulièrement instable en Europe du fait des tractations qui se poursuivaient en vue d'alliances diverses, ne recouvrait quelque équilibre qu'après de longues années, et pendant cette période troublée les alertes successives dues aux agissements de l'Allemagne ajoutaient à nos préoccupations; une des bases fondamentales d'un plan de concentration, la situation diplomatique, était ainsi soumise à des transformations incessantes, en même temps que l'attitude de l'Allemagne nous imposait d'avoir à tout moment, et au milieu même de la marche progressive de nos organisations militaires, un plan d'emploi de nos troupes adapté autant que possible à ces organisations en même temps qu'à l'état des alliances du moment.

Les études des plans demandent du temps et pourtant il faut savoir ce qu'on fera si une guerre éclate, il y a à chaque instant la solution à arrêter pour la menace qui surgit : on n'est pas dans une atmosphère propice aux réflexions.

En résumé c'est à nos recherches des meilleures solutions à appliquer dans notre travail de réorganisation, à l'évolution même de cette réorganisation, et au soin de nous trouver prêts à tout moment à subir sans dommage une agression allemande, qu'il faut attribuer une succession de plans qu'en d'autres circonstances on aurait pu trouver trop rapide sinon désordonnée.

On remarquera d'ailleurs pour justifier cette assertion que si nous avons eu effectivement quatorze plans de 1880 à 1898 soit en dix-huit ans, nous n'en avons eu que six de 1898 à 1914, c'est-à-dire en seize ans.

Ce fut donc une tâche immense à entreprendre à tout moment et cette tâche n'a abouti qu'avec la volonté de tous dans tous les milieux militaires ou politiques; parce que nous avons été battus tout le monde sentait la nécessité d'une armée forte et prête à toutes les éventualités, cette armée, si nous l'avions possédée avant 1870, nous eût sans doute sauvés du désastre.

On ne peut s'empêcher de rapprocher cet état d'esprit de celui qui se manifeste aujourd'hui et, par un étrange paradoxe, c'est parce que nous avons été victorieux en 1918 que les questions militaires subissent à l'heure actuelle un discrédit regrettable.

La succession des plans mis en vigueur de 1871 à 1914 représente ainsi un ensemble quelque peu touffu qui s'éclairera par un examen sommaire des dispositions adoptées au cours de cette période pour un certain nombre d'éléments constitutifs essentiels qui sont :

- a) Le dispositif général de concentration;
- b) La composition des armées et l'emploi des troupes de seconde ligne;
- c) L'organisation de la couverture et l'emploi de la cavalerie;
- d) L'emploi du chemin de fer.

a) *Le dispositif général de concentration.* — Si les dix premières années qui suivent la guerre de 1870-1871 ne voient pas l'éclosion complète d'un plan de concentration, cette période est fertile en études de toutes sortes, des principes y sont entrevus sinon posés, dont l'application dans tous leurs détails se manifestera par la suite et qui subsisteront même jusqu'en 1914; nos devanciers avaient dès le début travaillé utilement.

Certes on envisage immédiatement notre défense, c'était normal et les conclusions de la commission Séré de Rivières sont à retenir; malheureusement la mise en pratique de ces conclusions demande du temps et de l'argent et, dans

une période où les progrès se poursuivront rapidement, la fortification n'évolue pas avec la même vitesse, car la fortification par son essence même est éminemment stable; elle sera toujours en retard sur les idées et même sur les faits qui caractérisent le développement des autres armes, et en particulier de son ennemie-née, l'artillerie, nous en avons eu maints exemples à l'origine de la guerre de 1914-1918.

Aussi ne faut-il pas s'étonner si dès le début les dispositifs de concentration ne suivent que de très loin les propositions de la Commission Séré de Rivières, on n'a pas le temps d'attendre une réalisation qui est trop longue à venir.

Le plan I qui paraît en 1880 n'est pas un plan de concentration complet, ainsi que seront établis les suivants, il n'est qu'une première réalisation des études relatives à l'emploi de nos forces, mais à un moment où les organisations prévues, et en particulier les travaux d'amélioration du réseau ferré, ne sont pas encore terminés; il en résulte des débarquements très éloignés des zones de concentration et par suite un retard considérable du début de nos opérations.

Ce plan qui envisage comme un carré de quatre armées en face de la trouée Toul—Épinal est, par sa singularité même, à rapprocher du plan XIV qui marque dans l'histoire de notre stratégie une phase particulièrement remarquable : comme le plan XIV et dix-huit ans avant il admet la nécessité de la manœuvre antérieure à tout déploiement; il faut avouer que cette conception toute théorique était plus normale en 1880 qu'en 1898, car le temps de la réflexion était à ce moment encore trop bref pour corriger par une conception pratique les conclusions d'une période de dix ans consacrée uniquement à l'étude.

Le plan II n'étant en fait qu'une variante du précédent, ce n'est qu'avec le plan III, en 1882, que commence une première série de plans qui s'étend jusqu'au plan VII en

1886 : nous avons une organisation à peu près ferme, qui pourtant demande encore des mises au point, et des idées assez arrêtées, mais dont l'application est nécessaire à des cas concrets pour qu'elles se précisent dans leur fond et dans leurs détails; et c'est ainsi que jusqu'au plan VII nous ne voyons que des réalisations d'idées émises entre 1871 et 1880.

Il ne s'agit à ce moment que d'opposer une barrière à l'invasion ennemie; le plan III place cette barrière près de la frontière mais laisse un vide entre les deux masses de nos forces, le plan III R comble ce vide, mais par contre, dans une de ses variantes sanctionnée par le plan IV, il prévoit le cas de la violation par les Allemands du territoire belge, et ne trouve encore pour y parer que la constitution d'une armée complètement séparée de l'ensemble et accompagnée d'une masse de cavalerie importante; étant donnée l'importance encore numériquement faible de nos forces eu égard à l'étendue considérable de la zone qu'il eût fallu couvrir, cette solution était peut-être préférable à celle qui eût consisté à s'étirer de Belfort à Charleville en un cordon trop mince pour être suffisamment résistant.

Le plan VI qui succède au plan III R n'apporte aucune innovation, il tient compte seulement de ce que les travaux prévus sont terminés, et il profite de cet état de choses pour offrir une barrière plus compacte que précédemment et plus proche de la frontière; il est sans doute un peu imprudent dans cet ordre d'idées, mais il faut songer qu'à cette époque il faut faire front sur bien des théâtres d'opérations à la fois et qu'on préfère dès lors se masser en formation dense en face de l'attaque principale.

Quant au plan V on ne saurait trop l'étudier, il contient en germe bien des idées que nous retrouverons par la suite jusqu'au plan XVII mais dont l'application se fera suivant des procédés différents.

Le plan VII marque l'aboutissement des tâtonnements qui ont précédé, il est en réalité le premier plan complet

qui envisage toutes les hypothèses d'emploi de nos forces et fait établir les documents correspondants : les idées du commandant en chef pour le début des opérations sont nettement exprimées, on prévoit même une action offensive, bien que le dispositif adopté paraisse correspondre assez peu à cette éventualité : on peut penser que ce n'est qu'à partir de ce moment que nous pouvons être sûrs de la valeur de notre travail de préparation, parce qu'il a eu le soin de ne négliger aucun détail et parce qu'il repose sur des bases bien précises.

C'est du plan VII que procèdent ceux qui suivent jusqu'au plan XIV : Avec le plan VIII on adopte un dispositif défensif très égal mais avec un échelonnement judicieux dans chaque armée; en présence des événements extérieurs on se préoccupe surtout de hâter les opérations de mobilisation et de concentration.

Les plans IX et X procèdent des mêmes principes mais reportent l'ensemble un peu plus en arrière en le desserrant, de façon à permettre quelques manœuvres préparatoires si les circonstances le nécessitent; le plan X pourtant a un caractère un peu plus offensif.

Avec les plans XI et XII on entre dans une période plus calme et on se reporte en avant, enfin le plan XIII nous ramène au plan VIII.

Le plan XIV en 1898 rompt avec les errements anciens, il revient même aux bases de 1880 avec des moyens plus perfectionnés, il présente un carré compact et il ne comporte aucune variante, affirmant la nécessité d'une manœuvre préliminaire préparatoire à la bataille et propre à disposer les armées, ainsi que leurs éléments constitutifs, suivant une décision de la dernière heure faisant état des renseignements recueillis sur les formations de l'ennemi et sur leur orientation.

Si ce principe n'est pas à retenir, et s'il ne fut pas réellement maintenu par la suite, il n'en reste pas moins que le plan XIV a marqué le début d'une ère nouvelle caractérisée

par cette idée qu'il faut en dernière analyse aboutir à un dispositif de bataille où les forces sont dosées suivant les régions et suivant les missions qui incomberont aux diverses armées : ce dosage qui dans le plan XIV devait se faire postérieurement à la concentration est préexistant dans les plans suivants et se fait automatiquement au fur et à mesure que se développe la concentration elle-même.

Comme cette répartition des forces ne peut se faire *à priori* avec toute la précision désirable parce qu'on manque d'une partie des renseignements nécessaires pour étayer la décision, renseignements qui ne seront recueillis qu'après le début de la concentration, il en résulte comme conséquence obligée, la nécessité pour le commandant en chef de conserver à sa disposition des éléments propres à modifier suivant les circonstances l'importance des moyens à mettre en œuvre dans chacune des zones du théâtre d'opérations.

Le plan XV marque la transition entre le plan XIV et le plan XV *bis* qui voit ses armées suffisamment articulées pour se disposer ultérieurement conformément aux besoins et qui adopte avec les variantes fermes ou improvisées la manœuvre par chemin de fer.

Le plan XVI accentue encore ses principes par la mise à la disposition du commandant en chef de réserves importantes que l'on voit, dans le plan XVI *bis*, se réduire légèrement, dans ce sens que, dès le début, ces réserves sont orientées vers des régions assez étendues mais néanmoins limitées, on a peur de ne pas arriver assez tôt. Le plan XVII ne sera qu'une application de ces mêmes idées.

b) *Composition des armées et emploi des troupes de seconde ligne.* — Ce n'est qu'en 1883 avec le plan III R que nous trouvons l'organisation effective des troupes de seconde ligne : il n'en est question ni dans le plan I ni dans le plan II, dans le plan III on prévoit bien la formation de deux armées de réserve de deux corps chacune, mais cette mesure

est prématurée, elle n'eût pu recevoir aucune réalisation pratique.

Dans le plan III R on constitue trois corps de réserve suivant les principes qui ont présidé à la formation des corps actifs, ces corps ne sont pourtant pas encore dotés de leurs services, ils ne pourraient en somme que fournir un appoint de combattants : les zones mêmes de concentration, Vernon et Bourges, prouvent bien qu'il ne peut s'agir pour ces éléments d'intervenir avant un certain délai nécessaire pour les mettre en état de combattre.

En 1884, avec le plan VI, on peut utiliser les corps de réserve qui ont été dotés de tous leurs services au même titre que les corps actifs : on a bien l'intention d'avoir des armées de réserve comprenant chacune deux corps à deux divisions, mais en fait, comme dans le plan VII, on ne se trouve qu'en présence de trois groupes de quatre divisions; ces groupes sont d'ailleurs rassemblés à proximité même des armées de première ligne, leur intervention peut être rapide, mais seulement dans la zone de leurs débarquements.

Le plan VIII ne présentant avec le précédent aucune différence en ce qui concerne l'emploi des éléments de réserve, c'est donc jusqu'en 1888 que s'étend une première phase correspondant à l'organisation des troupes de seconde ligne et à leur emploi éventuel pour soutenir les armées de première ligne placées directement en avant : ces armées constituées toutes uniformément de quatre corps de même composition ne pourront voir leur force numérique modifiée suivant les circonstances que par l'apport ultérieur d'un nombre plus ou moins grand de divisions de réserve, dont la disposition en arrière répond précisément aux hypothèses les plus vraisemblables relatives au développement des opérations.

Le plan IX en 1888 marque le début d'une deuxième période qui s'étend jusqu'en 1898 et pendant laquelle, accordant aux formations de réserve une valeur telle qu'on

pense pouvoir les employer même en première ligne, on les incorporera dans les armées de choc : celles-ci comprennent toujours quatre corps actifs, mais on adjoint d'abord deux divisions de réserve à chacune des armées d'aile.

Puis les armées de première ligne, sauf la 2^e, sont dotées d'un corps supplémentaire de réserve; ensuite on adopte une autre solution qui conduit à constituer à trois divisions, dont une de réserve, d'abord certains corps actifs, et dans le plan suivant tous les corps actifs sans exception.

Dans tous les plans correspondants les éléments de seconde ligne qui restent disponibles sont groupés en armées placées en arrière; c'est l'époque où on s'hypnotise sur la puissance du nombre et où on essaie de mettre en ligne des effectifs plus importants que ceux dont l'Allemagne disposerait.

Le plan XIV en réagissant contre cette tendance marque le début d'une autre période, il revient à la conception qui place tous les éléments de réserve en seconde ligne, ces éléments ne présentant pas d'unité supérieure à la division, de sorte que, jusqu'en 1914, nous avons toujours derrière les armées de première ligne trois groupes de quatre divisions de réserve : ce n'est que dans le plan XVI que la répartition légèrement modifiée correspondra à quatre groupes de trois divisions.

Le plan XIV s'affranchit de la préoccupation du nombre pour ne tenir compte que de la valeur des forces à engager à la première bataille, il fait une sélection sévère, même et surtout pour les troupes de choc : c'est ainsi qu'il incorpore dans les armées qui auront à entrer en action dès le début des corps à mobilisation rapide, de façon à constituer dans ces armées le plus tôt possible une ossature présentant quelque résistance.

Il inaugure une ère nouvelle qui, revenant par une mise au point nécessaire à une plus juste appréciation des facteurs entrant en jeu, s'étendra jusqu'en 1914.

Le plan XV constitue la transition entre le plan XIV et ceux qui se succèdent jusqu'au plan XVII : il poursuit même la mesure qui fait usage, suivant leur délai de préparation, des corps à mobilisation rapide puisque chaque armée est dotée d'un de ces corps, mais cette disposition, qui présente des inconvénients sérieux au point de vue des mouvements de concentration sans être compensée par des avantages appréciables puisque la réunion de tous les corps de première ligne est indispensable pour que les armées soient aptes au combat, est abandonnée à partir du plan XV *bis*.

Quant aux groupes de divisions de réserve il les considère comme réserves disponibles et les rassemble assez loin en arrière pour faciliter leur transport par voie ferrée sur une région quelconque du front.

Les plans XV *bis* et XVI s'engagent dans la même voie. ils nous conduisent à six armées de composition différente, dosée suivant leur mission respective, et à quatre groupes de divisions de réserve sans mission bien définie au début.

C'est sur des bases analogues que sera conçu le plan XVII.

c) *Organisation de la couverture et emploi de la cavalerie.*
— Comme dans les autres ordres d'idées nous n'arrivons à une conception rationnelle de la couverture qu'avec le plan III : dans les précédents la zone de nos débarquements est trop éloignée de la frontière pour qu'on puisse craindre de la voir atteinte par les incursions ennemies et les éléments avancés représentés par le corps d'armée de Nancy, encadré par deux groupements égaux de cavalerie et soutenu par une masse centrale en arrière, répond plutôt à un rassemblement qui se disloquera suivant les circonstances; on n'a encore pratiquement aucune directive sur la mission des troupes de couverture.

Avec le plan III nous voyons constitués des ensembles correspondant à des secteurs de défense, ensembles formés

d'éléments de cavalerie soutenus par des troupes d'infanterie; il reste bien une division de cavalerie en réserve pour des motifs que l'on ne discerne pas, mais la couverture offre dès maintenant une valeur propre et constitue bien, sans que ce soit explicitement défini, un rideau défensif susceptible d'assurer la liberté des mouvements de concentration.

Aucune mesure n'est prise pour assurer le commandement en vue des opérations, chaque unité restant sous l'autorité seule de son chef direct.

Jusqu'en 1887 on vit sous l'empire d'une idée précise relative à l'emploi de la cavalerie, on donne à cette arme la mission de porter la lutte au delà des frontières pour gêner et retarder la concentration adverse soit par ses attaques sur le front, soit par ses incursions sur les arrières : nous savons ce qu'il faut penser des résultats pratiques d'une pareille mission, le peu de distance qui sépare les zones de concentration l'une de l'autre, l'existence chez l'ennemi d'une couverture solide et dense laissent à penser qu'il s'agit là d'une mission toute théorique : dans tous les cas on est conduit, pour étayer ces masses de cavalerie susceptibles d'agir au loin, à renforcer les soutiens d'infanterie qui leur sont affectés.

Mais en même temps on se rend compte de la nécessité de se prémunir contre les attaques de l'ennemi pendant la période critique de la concentration, aussi augmente-t-on progressivement l'importance des unités d'infanterie affectées à la couverture : on a oublié seulement de donner à ces unités les moyens d'investigation nécessaires en ne les dotant d'aucune cavalerie, puisque pour leur permettre de mieux remplir leur mission « extérieure » les divisions de cavalerie sont renforcées de toutes les brigades de corps : ces brigades sont d'ailleurs à un certain moment groupées en divisions provisoires afin d'assurer mieux la coordination des efforts : de même on envisage le commandement d'unités de cavalerie supérieures à la division.

Le plan VIII rompt en partie avec ces errements : s'il conserve aux divisions de cavalerie leur mission lointaine il rend les brigades de corps à leur destination vraie et il supprime les divisions provisoires dont la valeur était au surplus discutable, en raison de leur formation à la dernière heure peu susceptible de leur donner une cohésion suffisante.

Il se préoccupe plus qu'on ne l'a fait dans les années précédentes de la question du commandement des secteurs, ou tout au moins du groupement des unités de faible importance réparties le long de la frontière : c'est ainsi qu'il constitue une brigade des Vosges.

Dans les plans suivants on renforcera l'infanterie soit par l'adjonction des régiments régionaux, soit par l'arrivée avant la concentration de divisions mobilisées hâtivement, on aura ainsi l'embryon du système d'échelonnement nécessaire à toute action défensive, avec cet inconvénient toutefois que cet échelonnement est obtenu dans le temps, mais pas dans l'espace au moyen d'éléments rassemblés presque au même moment à leur place respective.

Les plans X et X M verront même ce principe poussé plus loin encore puisque chaque armée sera précédée de divisions d'infanterie transportées en avant du reste des troupes; c'était aller trop avant dans cette voie et le plan suivant supprimera cette dernière disposition.

Au point de vue du commandement nous arrivons en 1889 à l'organisation de secteurs ayant chacun un commandement spécial relevant du général commandant l'armée rassemblée en arrière : on continue le groupement en brigade des éléments d'infanterie épars, mais la cavalerie en entier reste sous un commandement unique.

Si le plan XI revient momentanément à la conception ancienne qui admet le renforcement des divisions de cavalerie par les brigades de corps, le plan XII concentre bien ces derniers éléments en couverture, mais il les place sous l'autorité des commandants de secteur.

C'est à cette époque qu'on constitue la division des Vosges et qu'on abandonne le commandement unique de la cavalerie pour former deux groupements ayant des commandements distincts.

Enfin le plan XIII revenant à une mesure prise dans le plan I place en couverture un corps d'armée en entier.

De 1898 à 1907 les discussions sur l'emploi de la cavalerie semblent définitivement closes, la couverture est répartie en secteurs correspondant aux corps d'armée stationnés dans la région correspondante dès le temps de paix et si, dans le plan XIV, le commandement est confié sur tout le front au général commandant l'armée de tête, on voit dans le plan XV les secteurs avec toutes les troupes qui y sont rassemblées, cavalerie et infanterie, sous les ordres des commandants de corps d'armée, mais sous la direction des commandants des armées auxquelles appartiennent organiquement les corps d'armée; les divisions hâtives après avoir été supprimées reparaissent.

La défense est définitivement organisée en profondeur; en première ligne les divisions de cavalerie, en arrière les bataillons de chasseurs, en arrière encore les gros de la couverture représentés par des divisions d'infanterie; les brigades de corps doivent assurer la sécurité des cantonnements.

La question de l'emploi de la cavalerie renaît encore au plan XV *bis*, l'idée que le dispositif de concentration se confond sensiblement avec le dispositif de bataille, le fait que les débarquements poussés le plus près possible de la frontière ne laissent aux évolutions des masses de cavalerie qu'un espace insuffisant pour évoluer et faire œuvre utile, conduisent à penser que la cavalerie, au lieu de se dépenser isolément en actions vaines qui risquent de la ruiner prématurément, doit être précieusement conservée pour la bataille même dans laquelle elle pourra avoir à remplir un rôle important; aussi les divisions de cavalerie seront-elles incorporées dans les armées elles-mêmes, seules

font partie de la couverture les trois divisions qui, dès le temps de paix, sont stationnées sur la frontière.

Ce sera seulement en octobre 1913 avec la variante 3 du plan XVI qu'on adoptera les dispositions prévues pour le plan XVII, dispositions qui placent en couverture quatre corps d'armée et toutes les divisions de cavalerie : on a pensé avec juste raison que la mission de la cavalerie est double, protéger la couverture, gêner la concentration ennemie ou retarder la marche de ses colonnes, et qu'il faut prendre des mesures permettant à cette arme de s'employer suivant les circonstances pour remplir l'une ou l'autre de ces missions sous l'autorité des généraux commandant les secteurs de couverture et selon les directives du commandant en chef; concentrer la cavalerie avec les armées revenait à l'interdiction matérielle *a priori* de remplir jamais l'une de ces deux missions.

d) *Emploi du chemin de fer.* — Il ne s'agit tout d'abord et jusqu'en 1887 d'utiliser le chemin de fer que pour les mouvements de concentration, l'organisation à réaliser dans tous ses détails demande assez de soins et d'études pour qu'on s'en tienne à ce premier acte, qui doit s'exécuter avec un plein succès si l'on veut pouvoir entamer les opérations dans des conditions satisfaisantes.

Les premiers plans ne donnent pas encore une solution acceptable du problème, et si quelques principes sont posés, la mise en vigueur un peu hâtive des plans ne permet pas d'en entrevoir la réalisation pratique, ce n'est qu'au plan III R que l'on voit énoncées les règles générales qui doivent régir l'utilisation militaire du chemin de fer.

Le plan V donne bien des directives intéressantes, il prévoit bien en particulier la constitution de lignes de rocade destinées à faciliter les manœuvres, mais ce n'est qu'une étude dont l'application eût voulu des dépenses trop considérables et on la perd trop de vue par la suite, on n'y reviendra que bien plus tard et, sur certains points

même, au cours de la dernière guerre seulement, ce qui laisse à penser que l'étude de l'histoire n'est pas toujours à dédaigner et qu'on peut découvrir sans effort des idées heureuses dans les pensées de nos devanciers.

Le plan VII qui marque la fin de cette première période met en œuvre une organisation complète du service des chemins de fer que nous retrouverons intacte par la suite quoique sous des appellations différentes : la direction générale est assurée de même que la direction aux armées, les zones sont délimitées qui dévoluent l'autorité au ministre ou au général commandant en chef ou aux commissions de chemins de fer de campagne, l'autonomie de chacun de ces commandements étant la conséquence de l'attribution à chaque organe directeur des éléments d'exécution nécessaires; enfin l'organisation du chemin de fer après la concentration et en vue des opérations est réalisée dans ses grandes lignes; nous sommes dès ce moment pourvus d'un instrument solide auquel on peut se confier.

Mais on ne détermine guère que les détails des transports du plan ferme et si on admet des variantes on n'a encore aucune base bien précise pour leur exécution, le chemin de fer n'est pas encore associé à la vie même des armées et à leur action, il y manque une coopération permanente avec les troupes et avec les divers commandements, il y manque aussi quelque souplesse; dans ces deux ordres d'idées le plan VIII voit naître la liaison entre le chemin de fer et les armées au sujet de la détermination des nouveaux cantonnements des unités en cas de variante, il voit naître aussi et surtout les gares régulatrices, organes dont le principe régira si heureusement par la suite, et même au cours de la guerre de 1914-1918, l'emploi du chemin de fer pendant la concentration comme pendant les opérations et jusque dans les moindres détails de la vie de chaque jour des armées.

On peut dès lors entreprendre les études qui nous conduiront à nous permettre d'user de la souplesse acquise

pour l'exécution des variantes en cours de concentration comme pour la facilité de transports inopinés de grandes unités; notre concentration peut s'en trouver ainsi rapidement modifiée au moment du besoin dans des conditions appréciables et le transport de masses réservées peut être envisagé avec succès.

En même temps sont adoptées successivement des mesures propres à faciliter le travail de préparation du plan, à activer les transports, à régler d'une façon certaine les mouvements de couverture qui revêtent obligatoirement par leur essence même un caractère particulier; les éléments devançant les armées pour la préparation des cantonnements sont constitués, les commissions régulatrices sont munies de tous les documents qui leur sont nécessaires pour l'accomplissement de toutes les missions qui peuvent leur incomber.

Le plan XV ouvre une phase nouvelle en rassemblant les formations de réserve assez loin en arrière du front pour qu'elles puissent être transportées par voie ferrée dans une zone quelconque, c'est à ce moment que commence réellement la période de coopération du chemin de fer et du commandement, le chemin de fer devient vraiment organe de manœuvre et, pour compléter cette conception, le plan XV *bis* adopte pour tous les éléments de concentration le feuillet fin de parcours qui, en dehors de l'avantage qu'il offre de conserver mieux le secret des rassemblements définitifs, permet la modification au dernier moment de l'acheminement des unités pour répondre mieux aux nécessités de la dernière heure.

Jusqu'en 1914 tous les efforts tendront à faire du chemin de fer un auxiliaire des plus actifs du commandement en le rendant propre à assurer les mouvements que la stratégie moderne voit nécessairement appliquer à de grandes masses.

Les plans allemands. — L'examen qu'il a été possible de faire des plans allemands entre 1871 et 1914 ne pouvait

être que très succinct, étant donnée la nature des renseignements que nous possédions et dont l'authenticité pouvait être discutée.

Si, dans les premières années qui ont suivi la guerre de 1871, il est possible de suivre l'évolution des idées allemandes sur la concentration éventuelle des forces adverses parce que cette évolution se traduit en travaux dont le but n'est pas contestable, il n'en est pas de même par la suite, lorsqu'on ne peut discerner si les améliorations réalisées pour le réseau ferré doivent servir les intérêts commerciaux ou les intérêts militaires, en fait elles visaient ces deux ordres d'idées.

La conséquence de cet état de choses, si on ajoute au surplus l'impossibilité de recueillir des renseignements probants, se traduisait pour nous par la possibilité d'avoir recours seulement aux hypothèses présentant le plus de vraisemblance, sans que nous soyons bien sûrs de leur valeur, sans que nous sachions l'hypothèse qui présentait le plus de chances d'être la bonne et enfin sans que nous puissions, ignorant tout du détail, aborder d'autres considérations que des considérations d'ordre général.

En suivant les divers plans que l'on put successivement prêter aux Allemands, on est frappé par une continuité de vues remarquable; nos adversaires adaptent à tout moment leur organisation à leurs moyens, dans ce sens qu'à toute loi nouvelle renforçant leur puissance militaire correspond une loi ou une période de travaux propre à permettre d'utiliser intégralement les moyens supplémentaires dont ils pourront profiter.

En outre ces travaux sont toujours conduits dans le même sens, il s'agit toujours d'une extension vers le nord susceptible de permettre la manœuvre d'enveloppement; cette considération n'a pu nous échapper et, dès les premières études après 1871, nous envisagions l'éventualité de la violation du territoire belge par les armées ennemies, mais toute la question était de déterminer l'ampleur

que les Allemands donneraient à ce mouvement débordant.

Cette question devient d'autant plus difficile à préciser que nous approchons de 1914, parce que les renseignements nous font davantage défaut, parce que nous sommes conduits à constater des faits qui paraissent contredire les appréciations premières, parce que enfin les risques de la réalisation d'une manœuvre d'enveloppement à trop grande envergure nous paraissent ne pas concorder avec ce que nous présumons de l'esprit méthodique de nos ennemis.

Parmi les plus hautes personnalités militaires les avis à cet égard sont partagés : l'une d'elles même ne va-t-elle pas jusqu'à préconiser un rassemblement de toutes nos forces dans le Nord, laissant presque aux corps frontières seuls la garde de toute notre frontière de l'Est : c'était aller peut-être un peu loin dans cette voie, mais cela ne suffit-il pas à montrer ce qu'étaient nos hésitations ?

En regard de cette continuité de vues qui paraît présider à l'élaboration des plans successifs allemands, on ne peut manquer d'être frappé par le semblant de confusion qui paraît s'affirmer dans nos travaux : n'oublions pas tout d'abord que nous avons à poursuivre en même temps une organisation militaire complète sur des bases absolument différentes de celles adoptées en 1871, n'oublions pas aussi que nous avons été vaincus en 1871, que nous songeons à nous défendre, et que, dans le domaine de la stratégie, il est, au point de vue de la conception, plus facile d'attaquer que de se maintenir sur la défensive pour riposter néanmoins par la suite ; songeons enfin que nous ignorons les détails des plans de concentration successifs allemands et que c'est peut-être cette ignorance seule qui nous permet de penser que les Allemands n'ont pas eu des hésitations analogues à celles que nous avons subies nous-mêmes.

La succession des plans de concentration français montre combien à toute époque fut préparée avec soin l'entrée en action de nos forces, elle fait ressortir l'importance des nombreux facteurs dont les études devaient tenir compte, elle appelle l'attention en particulier sur le rôle du chemin de fer dont l'organisation s'est poursuivie avec une régularité et une sûreté remarquables : elle nous prouve que si une guerre n'était pas désirée son éventualité était acceptée, et qu'on pouvait à tout moment la subir dans des conditions initiales généralement favorables.

Elle représente enfin cette longue suite d'études qui devait nous conduire au plan XVII, préface de la grande guerre de 1914-1918.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	Pages. v
------------------------	-------------

CHAPITRE I

Après la guerre de 1870-1871.

Notre réorganisation militaire après la guerre de 1870-1871.	1
Les travaux de la Commission Séré de Rivières.	4
La situation extérieure.	10

CHAPITRE II

Plans I et II.

Premières études	13
Plan I (1880).	15
Plan II (variante du plan I).	24

CHAPITRE III

Plans III, III R et IV.

Plan III (1882).	26
Plan III R (1883).	33
Plan IV (variante du plan III R).	43

CHAPITRE IV

Plan V.

Plan V (étude de 1881).	45
---------------------------------	----

CHAPITRE V

Plan VI

Plan VI (1884).	51
-------------------------	----

CHAPITRE VI

Plan VII

Plan VII (1886)	Pages. 59
---------------------------	--------------

CHAPITRE VII

Plans VIII et IX.

Plan VIII (1887)	73
Plan IX (1888)	82
La concentration allemande en 1887	88

CHAPITRE VIII

Plans X et X M.

Plan X (1889)	92
Plan X M (1890)	99

CHAPITRE IX

Plans XI, XII et XIII.

Plan XI (1891)	102
Plan XII (1893)	115
Plan XIII (1895)	122

CHAPITRE X

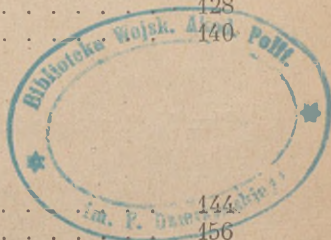
Plan XIV

Plan XIV (1898)	128
La concentration allemande vers 1900	140

CHAPITRE XI

Plans XV et XV bis.

Plan XV (1903)	144
Plan XV bis (1907)	156
La concentration allemande vers 1905	164
La concentration allemande vers 1908	167



CHAPITRE XII

Plan XVI et ses variantes.

	Pages.
Plan XVI (1909)	169
Plan XVI, variante 1 (1911)	181
Plan XVI, variante 2 (1913)	184
Plan XVI, variante 3 (1913)	184
Les projets allemands vers 1911 et 1912	189
CONCLUSIONS	198

TABLE DES PLANS

1. Frontière du Nord et du Nord-Est	8
2. Plan I	22
3. Plan II	24
4. Plan III	32
5. Plan III R	42
6. Plan IV variante du plan III R	44
7. Plan V	50
8. Plan VI	58
9. Plan VII	72
10. Plan VIII	80
11. Plan IX	90
12. Concentration allemande en 1887	86
13. Plan X et plan X M	100
14. Plan XI	114
15. Plan XII	120
16. Plan XIII	126
17. Plan XIV	138
18. Plan XV	156
19. Plan XV bis	164
20. Concentration allemande vers 1905	168
21. Plan XVI	180
22. Plan XVI variantes 1, 2 et 3	188
23. Concentration allemande vers 1912, hypothèse II	194
24. Concentration allemande vers 1912, hypothèse III	196



IMPRIMERIE BERGER-LEVRAULT, NANCY-PARIS-STRASBOURG — 1926

2744

1284/11

BERGER-LE
NANCY
18, RUE DES GRACIS



Du même Auteur :

LES CHEMINS DE FER DE L'EST et la Guerre de 1914-1918

1924. Volume gr. in-8, avec 12 fotogr. et 37 croquis ou cartes hors texte. 40 fr.

Les Chemins de fer français et la Guerre, par le colonel LE HÉNAFF et le capitaine BORNECQUE. Préface du général GASSOIN. 1922. Volume in-8, avec 23 croquis, 4 planches et 1 carte hors texte. 15 fr.

La Motorisation de l'armée et la manœuvre stratégique, par le général CAMON. 1926. Volume in-8, avec 9 croquis. 5 fr.

La Stratégie des Transports et des Ravitaillements, par le général RAGUENEAU. 1924. Volume in-8, avec 4 croquis hors texte. 6 fr.

La Division légère automobile, par le général BOULLAIRE. 1924. Volume in-8, avec un croquis hors texte. 3 fr. 50

A propos du chemin de fer Transsaharien. Tactique saharienne et engins modernes, par le colonel MEYNIER. 1924. In-8, avec 1 croquis hors texte. 3 fr.

Mobilisation industrielle, par le lieutenant-colonel REBOUL. Tome I. *Des fabrications de guerre en France de 1914 à 1918*. 1925. Volume in-12, avec 4 graphiques. 6 fr. 75

La Guerre n'est pas une industrie, par le colonel ALLÉHAUT. 1925. Volume in-8. 6 fr. 50

Maréchal F. FOCH

Des Principes de la Guerre. 8^e édition. Nouvelle préface de l'auteur, du 1^{er} septembre 1926. Avec 25 cartes et croquis, dont 11 hors texte. 1921. 20 fr.

De la Conduite de la Guerre. La Manœuvre pour la Bataille. 6^e édition. Nouvelle préface de l'auteur, du 1^{er} septembre 1918. Volume grand in-8, avec 13 cartes et croquis. 1921. 22 fr. 50

Les Doctrines dans la préparation de la grande guerre. 1925. Volume in-12, avec 8 croquis, par le général ARTHUR BOUCHER. 8 fr.

L'Évolution des idées tactiques en France et en Allemagne pendant la guerre de 1914-1918, par le lieutenant-colonel LUCAS, breveté d'état-major. 3^e édition. 1925. Volume grand in-8. 15 fr.

La Défaite militaire de l'Allemagne en 1918. L'usure des effectifs allemands. La stratégie allemande et la manœuvre des Alliés, par le lieutenant-colonel PAQUET. 1926. Volume in-8, avec, hors texte, 37 croquis et 3 cartes en couleurs. 22 fr.

Deux leçons de la Guerre de Sécession, par le lieutenant-colonel M. DAILLE. Préface du général DEBENEY. 1926. Volume in-8, avec 3 croquis hors texte et un autographe. 8 fr.