

COMMUNICATIONS

Séance commémorative
du Bicentenaire de la naissance de Napoléon

Napoléon et la vitesse

par le D^r L. GUILLOT

L'étude du rôle des grandes unités de cavalerie françaises et allemandes se révéla des plus utiles à l'évolution de nos idées tactiques et m'orienta de plus en plus vers *l'exploitation de la vitesse*.

G^{al} GUDÉRIAN.

Parmi les découvertes essentielles à l'Homme — et on peut les compter sur les doigts des mains — je parle de celles d'où découlerent toutes les autres : le feu, la conquête du cheval, la poudre à canon, etc. qui s'inscrivirent de toute leur hauteur dans l'Histoire, il en est deux ou trois dont l'Empereur ne tira rien, bien qu'il eut assisté à leur éclosion et même, pour l'une, qu'il ait fait partie de la commission scientifique chargée d'en reconnaître l'intérêt.

La première est le bateau à vapeur du marquis Jouffroy d'Abbans (1783) ; l'autre, sur laquelle, comme membre de l'Institut, il eut à se prononcer, est le *Nautilus*, le sous-marin de Fulton, qui, de surcroît, introduisit l'hélice dans la navigation (1800). Les comprit-il ? les dédaigna-t-il ? les méprisa-t-il ? fit-il comme avait fait Louis XIV qui, dit-on, refusait les inventions servant à tuer, sachant qu'il y aurait toujours pour cela bien assez d'engins. Le bateau à vapeur, proposé par cet Américain, pouvait donner sur mer à l'Empereur une supériorité que le nombre lui refusait et lui refuserait toujours. L'intelligence lui permettait ainsi une avance considérable. Nous pouvons assurer que, connaissant les possibilités de l'industrie de son temps, il comprit que la production en série — comme nous disons — n'était pas en question et que les

maquettes qu'on lui présentait devraient rester uniques et sans valeur à l'échelle des événements sur lesquels s'exerçait son pouvoir. D'ailleurs, au moins en ce qui concerne la fameuse « torpille » de Fulton, il fut certainement gagné par le mouvement général de réprobation qui s'étendit des deux côtés de la Manche contre une arme jugée déloyale à cette heureuse époque.

Il laissa même sans riposte une autre arme, qu'artilleur et mathématicien il dut connaître au moins par oui-dire, c'est la fusée à la Congrève, que son plus grand ennemi, hérité de la Révolution française, ne se fit aucun scrupule d'employer contre lui à deux reprises au moins, à Leipzig et à Waterloo. Disons tout de suite que dans un des cas, c'était la première bataille rangée perdue par lui et que dans l'autre, pour la première fois une armée sous ses ordres était mise en déroute. Mais cette invention n'y fut pour rien, et par un hasard étonnant, la fusée attendit le milieu du XIX^e siècle pour reparaitre sur les champs de bataille en Crimée.

Deux autres inventions, antérieures à l'arrivée au pouvoir de Napoléon, ne furent pas appréciées par lui : le ballon captif, qu'il emmena avec son parrain Conté en Egypte où il ne pouvait trouver aucun emploi militaire, mais qui eut pu jouer un rôle capital à Waterloo, et le télégraphe de Chappe qui eut la gloire d'annoncer la première victoire de la République et qui pouvait amener le bouleversement de la tactique et même de la stratégie, du moins tant que les opérations avaient lieu dans les limites de l'Empire.

L'on sait quelle fut, avec l'accélération de l'Histoire, la fortune de ces inventions. Félicitons-nous, pour l'humanité et surtout pour notre pays de ce que fusées, sous-marins et télégraphe ne furent pas employés par le plus grand homme de guerre de tous les temps : ses vues étaient autres et aux proportions humaines ; il cherchait l'affaiblissement de son adversaire non sa destruction. Autrement nous aurions gagné quelques batailles, quelques campagnes, au détriment de la place que, grâce à l'Empereur, la France a gagnée et conserve dans le monde, malgré tant de traverses.

* * *

Il n'y a pas d'histoire militaire. Il n'y a que l'Histoire tout court, car dans toute son étendue explorable, l'humanité fut en guerre pendant douze années sur treize et les conflits se réglèrent par huit cents traités, qui durèrent en moyenne deux ans (Général Jean Perré).

Napoléon, qui représente un des sommets de cette histoire, est surtout un grand civil, un organisateur génial. Même le militaire,

qui en lui fut incomparable, est tout à fait différent du type conquérant, tel Alexandre. Des sept coalitions qu'il dut combattre, général ou chef d'Etat, toutes sauf deux étaient le legs du grand mouvement libérateur de 1789.

* * *

Sa stratégie (préparation des grandes opérations), comme sa tactique (les mouvements du champ de bataille), se caractérisent essentiellement par la rapidité : la puissance de son armée, dit-il lui-même, c'est la masse multipliée par la vitesse.

De toutes les batailles qu'il a menées, la plus contestée, la plus discutée, Marengo, faillit être perdue avant trois heures de l'après-midi parce qu'il avait, devant l'ennemi, divisé ses forces au mépris du plus essentiel de ses principes et elle fut transformée en triomphe éclatant, grâce à l'application d'un autre de ses principes, la jonction de toutes ses forces à point nommé, lorsque Desaix amena à marche forcée la division Boudet contre l'Autrichien, vainqueur provisoire.

L'homme de guerre, chez lui, n'a que des principes simples et peu nombreux, presque évidents. Mais il les applique avec une maîtrise sans pareille. L'un d'eux est l'abandon de la stratégie statique consistant à s'emparer des villes fortes les unes après les autres, comme on avait fait au siècle précédent. A l'opposé, Napoléon n'a qu'un objectif : la destruction de l'armée ennemie.

Pour cela, il doit être plus fort qu'elle en un point donné et à un moment donné, quels que soient ses objectifs totaux. C'est ce qu'il exprime en disant : « la victoire est aux gros bataillons ».

Pour atteindre ce but suprême : détruire les masses adverses, il cherche d'abord à les localiser, à en déterminer le contour apparent, comme nous disons, et pour cela, il envoie sa cavalerie « battre l'estrade ». Puis il répartit ses forces en « un bataillon carré » qui mesure sur chaque face la longueur de deux étapes ou plus, en attendant que la cavalerie ait « déchiré le voile ». Il se porte alors rapidement en avant en colonnes parallèles et si l'ennemi est encore dispersé, il se jette entre les corps et les accable successivement jusqu'à destruction.

Seule une vitesse extrême réalise ces conditions et pour cela il lui faut disposer en grand nombre de l'arme montée — cavalerie et artillerie légère — que la Révolution ne lui a laissée qu'en quantités symboliques. Il prend le commandement de l'armée d'Italie avec 2.400 sabres, 24 canons et 28.000 baïonnettes — à peu près quatre très faibles divisions. L'ennemi en aligne le double.

Quand il annonce au Directoire exécutif la signature des préliminaires de Leoben, il conclut en ces termes : « Ce sera un monument de la gloire de la République française et un prestige infailible qu'elle peut, en deux campagnes soumettre le continent de l'Europe si elle organise ses armées avec force, et surtout l'arme de la cavalerie (corresp. Nap. 1^{re} pièce, n° 1745). »

De cette arme montée dont il n'a jamais assez, et dont il ne peut faire varier à sa guise que certains éléments : la puissance du feu, (canons et armes portatives), les autres : vitesse du cheval et poids porté par lui, ne peuvent changer que dans des limites étroites.

Le déclin viendra quand la proportion en éléments rapides dans la Grande Armée ne sera plus assez forte, les ressources de la France étant épuisées et celles des pays occupés, en premier lieu celles de l'Allemagne n'étant plus à sa disposition. Mais auparavant, pendant la campagne de France, un prodige d'activité lui permettra de gagner quand même des batailles, grâce aux jambes des fantassins et à celles des chevaux qu'il a encore. C'est donc en unités-cheval (cavalerie et artillerie) qu'on devra compter la puissance de son armée.

Il s'efforce donc d'avoir le plus de chevaux possible. Dès son arrivée au pouvoir il reconstitue les Haras (détruits, on ne sait pourquoi par la Révolution qui devait pourtant obéir aux mêmes impératifs). Il organise un service des Remontes remarquable à la tête duquel il mettra un officier de premier ordre (Bourcier) et sa correspondance est émaillée de recommandations : il professe qu'un cheval coûte moins qu'un homme et fait le travail de deux. La mère des chevaux est en Allemagne, et c'est une mère féconde, du moins pendant les premières années du règne : prises sur l'ennemi, achats, réquisitions, fournissent le nécessaire, malgré un gaspillage que certains chefs de corps, Davout, Suchet, Gouvion Saint-Cyr, s'efforcent d'empêcher. Les hommes vendent les chevaux qu'ils volent ou par leur indiscipline causent leur perte.

* * *

L'Empire ne se place pas à l'époque du plus grand emploi du cheval, qui est vers le début de notre siècle, mais à l'apogée de la civilisation hippique puisque c'est aussitôt après la chute de Napoléon qu'apparaissent les moyens de locomotion tout à fait différents qui changèrent les caractères des guerres : le bateau à vapeur pendant la guerre de Crimée, avec lui le chemin de fer pendant la guerre d'Italie de 1859, l'un et l'autre à la guerre de Sécession. Napoléon, dont on a pu parler récemment du pragma-

tisme et de l'empirisme, se sert largement des moyens logistiques (ce mot n'est pas pris alors dans son acception actuelle) à sa disposition et le cheval est le seul moteur rapide. Encore emploie-t-il parfois le bœuf à défaut de celui-ci lorsqu'il combat en pays pauvre (Portugal ou Russie); en Egypte il forme un régiment porté à dromadaires, le premier qu'on ait vu.

Cependant le fantassin qui forme la masse principale de la Grande Armée est incomparable. Il porte un lourd fardeau : 50 cartouches, deux jours de pain, quatre de biscuits plus l'équipement et les armes, au total plus de trente kilos. L'étape quotidienne est de douze lieues soit près de cinquante kilomètres. L'Empereur a mesuré — c'est à l'Ecole de Fontainebleau, le futur Saint-Cyr (en 1805) — le rythme du pas des fantassins ; le pas accéléré lui a paru vicieux (c'est sous cette forme discrète qu'il formule les observations dont il n'a pu contrôler la justesse) ; ce vice a été acquis de la Garde. « Le but n'est pas de changer la mesure, mais d'aller plus vite pour faire plus de chemin » (corresp. milre de N. édition PLON, 1876, pièce n° 537, p. 136). Sulkowski, aide-de-camp de Bonaparte pendant la première campagne d'Italie, juge ainsi le troupier : « Nos soldats, doués d'une vigueur étonnante, peuvent faire vingt-neuf lieues dans soixante heures et se battre dans l'intervalle des marches, compter les instants de combat pour ceux de leur repos. » Cent vingt kilomètres en deux jours et demi, n'est-ce pas une performance ?

Pour gagner du temps, principale préoccupation, l'Empereur fait parfois transporter son infanterie, notamment la Garde qui en est l'élite, dans des voitures réquisitionnées ; parfois on met simplement les sacs des hommes sur des charrettes. Le train des équipages ne sera créé par lui qu'en 1807 ; jusque-là il emploie les voitures de paysans, des charrettes qui sont à peu près partout du même modèle : voitures très rustiques, à quatre roues, sans ressorts, à quatre chevaux (on dit quatre colliers) rarement trois, les côtés sont formés par des sortes d'échelles horizontales rapprochées par le bas. La voiture n'est pas bâchée, de simples planches forment banquettes et il y a en bas une couche de paille. C'est le type de voiture qui était en usage hier encore dans nos provinces de l'Est et dans l'Orient européen où il existe probablement encore.

Inutile de dire que sur des routes ravonnées et le plus souvent non empierrées, on y est fort mal porté.

A l'automne de 1806, ce furent ces voitures qui opérèrent le fameux transport « en poste » de la Garde à pied, de Courbevoie et de Rueil où se trouvaient ses casernes, jusqu'au Rhin. A vrai

dire, il ne s'agissait pas de poste et pour cause, car les maîtres de poste ne disposaient que d'une dizaine de chevaux à chaque relais et les véhicules, les chaises de poste, étaient la propriété des voyageurs. Les deux régiments de grenadiers et les deux de chasseurs à pied de la Garde impériale montèrent en charrettes pour la plus grande partie du trajet. Ils combattirent d'abord à Iéna puis aux portes de Berlin et en Pologne.

J'ai pu copier pour vous l'offrir, une pièce inédite, le carnet de route fort bien tenu par le soldat Lebeau, du 2^e chasseurs à pied de la Garde.

Une première étape les amène de Rueil à Dammartin en Goële, le 20 septembre — 42 km à pied ; une seconde de 39 km se termina à Villers-Cotterets où ils trouvent les voitures qui, le 22 feront double étape par Soissons et terminent à Laon — 53 km. Le jour suivant, 23 septembre on fait encore double étape terminant à Reithel-Mazarin, comme on dit encore — 42 km. Le 24 septembre, une étape double et les chasseurs arrivent à Stenay — 44 km.; le 25, le 26 et le 27, on roule nuit et jour, ne s'arrêtant que pour changer de voitures et on arrive, par Luxembourg et Trèves, à Bingen — 138 km ; sur le Rhin, par bateau, trajet très reposant de Bingen à Mayence — 33 km et de là à Francfort où l'on parvient le 29 septembre, ayant en neuf jours parcouru 716 km en divers véhicules et 81 à pied. Les grenadiers, dans le même temps avaient parcouru une distance équivalente, par la route du sud prenant par Meaux, Châlons, Metz et Sarrebrück (Gal Gastey. *Revue historique de l'Armée*, 1947, 4^e vol.). Les étapes étaient de 50 km en moyenne à pied et de 53 en voiture. Les hommes se déclaraient beaucoup plus fatigués en voiture.

Les Préfets et les Commissaires des guerres s'étaient surpassés en organisant ces transports. Les voitures à quatre colliers transportaient dix hommes avec leurs sacs et leurs armes, soit 950 kg au moins. Les propriétaires des chevaux les conduisaient et les nourrissaient eux-mêmes et recevaient à chaque étape cinq francs par cheval. Le logement était assuré à la seconde station de chaque journée. Les chevaux qui mouraient en route étaient payés immédiatement au prix forfaitaire de 300 francs. L'ensemble du transport nécessita 13.000 chevaux et la dépense fut de 150.000 francs. La Garde mit ainsi deux jours de moins qu'aurait mis une troupe marchant à pied.

Le capitaine Coignet, dans ses célèbres Cahiers raconte une opération de transport analogue pour la Garde revenant d'Espagne et amenée en Autriche en 1809. Il a noté des détails comme la

répartition des voitures par compagnies, alignées à droite de la route, les habitants attendant l'arrivée des troupes et menant les soldats à table, selon le nombre d'hommes que, d'après leur billet de logement ils devaient nourrir ; pas une minute n'était perdue ; le tambour-major mangeait sur la place pour pouvoir plus rapidement commander la batterie de tambours du départ ; trois quarts d'heure étaient accordés à chaque relais. Il maudit les mauvaises routes, mais loue les chevaux de Lorraine qui allaient comme le vent, dit-il, si animés que les voitures se dépassaient l'une l'autre et que l'arrivée sur les hauteurs de Saverne se fit au galop.

Une étape avait été couverte avec des fiacres réquisitionnés, voitures à deux roues, capotées, suspendues, ou cabriolets à un cheval, où l'on plaçait quatre hommes plus le cocher. Quand on arriva à Metz, l'Empereur dit que les chevaux de Lorraine avaient fait gagner cinquante lieues. Mais à Augsbourg, il n'y eut plus de voitures et l'on gagna Schœnbrunn par la route ; le zèle des officiers fit faire par un détachement de vingt-cinq grenadiers, vingt et une lieues le premier jour et repartir le lendemain, sans s'être reposés, pour vingt lieues. Ce qu'apprenant, l'Empereur entra dans une violente colère, exigeant de voir ses vieux soldats qui ne pouvaient plus faire un pas, leurs jambes étant dit Coignet, raides comme des canons de fusils. Les officiers furent admonestés et l'Empereur fit porter aux grenadiers du vin chaud et les fit coucher sur de la paille. Le lendemain, il revint les voir et leur fit donner la soupe.

* * *

Sur le mode d'emploi de la cavalerie, Napoléon prend le contre-pied des préceptes de Frédéric II dont il s'inspira si souvent : la cavalerie, d'après le fils du Roi-Sergent, doit être mise dans du coton pendant vingt ans, pour servir une demi-heure. Celle de l'Empereur est sans cesse sur les grandes routes ou à travers champs. Un exemple typique est la poursuite de l'armée prussienne après Iéna. La célèbre « brigade infernale » du général Lasalle (5^e et 7^e hussards) parcourt en moyenne 42 km par jour et souvent le double. A ce train, l'effectif fondit rapidement pour ne plus compter que 350 hussards par régiment, sur 700 au moins. On fit usage à peu près constamment des cantonnements, pour éviter trop de fatigue aux hommes et aux chevaux. A la fin du raid, le 7 novembre, il n'y avait plus un corps prussien du Rhin à l'Oder, et Murat pouvait écrire à l'Empereur : « Sire, le combat finit faute de combattants. » La cavalerie, 20.000 sabres au total, fit 71.000 pri-

sonniers et prit 18.500 chevaux, dont 12.000 hommes et 4.800 chevaux pour la seule cavalerie légère. Il faut dire que celle-ci n'avait plus un manteau, plus une culotte, plus un sabre ni un cheval qui fussent français. Les chevaux avaient été pris à l'ennemi ou échangés contre ceux des paysans. La ville de Stettin avait capitulé devant les 700 hussards de la brigade et Napoléon put écrire au prince Murat : « Si votre cavalerie légère continue à prendre des places fortes, il faudra que je licencie le génie et que je fasse fondre mes grosses pièces. »

Après Tilsitt, un escadron de chasseurs de la Garde, troupe supérieurement montée, il est vrai, fait 55 étapes avec un seul séjour, ne laissant en arrière que deux hommes et un cheval, et arrive à temps à Paris pour la revue de l'Empereur, qui, lui, a voyagé en poste ! (Gal Curély. *Revue de Cav^{ie}*. juillet-août 1936).

Autre exemple pris à la période des revers.

Un garde d'honneur, escortant Napoléon, fait une étape de près de 48 km au trot, plus souvent au galop, de Peterswald à Dresde ; il est vrai qu'il se déclare harassé en arrivant.

Le service des courriers et des officiers d'Etat-major portant des dépêches sera l'occasion pour nous d'une note pittoresque : courant nuit et jour, ne buvant presque pas, se mettant souvent un caillou dans la bouche pour saliver, ne s'arrêtant quelques instants que pour engloutir un léger repas, aux relais, ils sont portés d'un bloc avec leur selle et leurs bottes, du cheval qui vient de fournir une poste (12 km en moyenne) sur le dos du cheval suivant. Une ceinture leur entoure étroitement la taille. Faut-il ajouter qu'à ce régime fesses et cuisses sont à vif et que le sang ruisselle dans les bottes ?

* * *

Quelles étaient en matière hippique, les connaissances du chef de cette Grande Armée qui avait fait de la vitesse sa règle ?

N'hésitons pas à dire qu'il est un autodidacte et cette expression, certes, n'a rien de péjoratif appliqué à Napoléon dont le travail occupait chaque instant.

Il n'eut aucun maître en matière d'équitation, même pas à l'Ecole militaire du Champs de Mars où seuls les élèves appartenant à la haute noblesse destinés à la cavalerie montaient à cheval — fort peu d'ailleurs. Dans l'artillerie, il n'y avait pas de chevaux d'officiers, les attelages mêmes étant pris dans le civil. Mais pendant ses longs séjours en Corse, il enfourchait les chevaux du pays,

petits mais pleins de feu et c'est là qu'il acquit la connaissance du rudiment, qu'il perfectionna ensuite dans les états-majors.

Nous avons sur lui un témoignage à l'emporte-pièce, du Grand-Ecuyer Caulaincourt qui, à propos d'une chute provoquée par le brusque passage d'un lièvre, écrit : « l'Empereur tenait fort mal à cheval ». Ce jugement est certainement trop absolu, car celui qui ne se déplaçait jamais autrement qu'au grand galop celui qui en Espagne faisait, de Valladolid à Burgos, 140 km en 7 heures, soit 20 km à l'heure (performance notée par plusieurs témoins), celui qui, dans le cours d'une chasse, changeait six fois de cheval, ne pouvait être un mauvais cavalier. Ecuyer, certes, il ne le fut pas : tel n'était pas son but, mais cavalier exceptionnellement vigoureux et endurant, rompu à toutes les allures et sur n'importe quel cheval, il fut cela. En campagne, il faisait les marches d'approche dans sa berline (dormeuse) où il pouvait lire et travailler, même la nuit ; près de l'ennemi, il prenait une calèche et enfin en approchant du champ de bataille, il montait à cheval. Les longues courses comme celles que nous venons de parler, il les faisait soit sur les chevaux ambleurs de ses équipages, soit sur de quelconques chevaux de poste, le fouet de poste en main.

L'emploi et les possibilités du cheval sont pour lui connaissances usuelles.

Une de ses premières lettres publiées (13 brumaire an II) est pour demander qu'on lui envoie le contrôle avec l'âge et le signalement des chevaux qu'il fait acheter par le parc d'artillerie de l'armée et au long de ses six années de commandement et des quinze années de son règne, sa correspondance est truffée de recommandations, de questions ou d'ordres, sur des sujets d'hippologie ; par exemple dans les achats de chevaux il recommande, surtout à ses débuts, d'éviter de prendre des juments, qui seront, les mères de la génération suivante, de n'acheter en aucun cas des poulains de moins de quatre ans ni des chevaux de plus de dix, ce qui est d'ailleurs beaucoup trop sévère pour ceux-ci ; en Espagne, ne pas faire castrer les chevaux entiers, mais les grouper en escadrons séparés ; un léger défaut de taille peut être pardonné, mais jamais on ne passera sur un âge trop tendre. Dans toutes circonstances, il conseille de ménager les montures. La veille de Waterloo encore, il le crie à des cuirassiers qui galopent sans utilité. Tout ceci est le fruit d'une longue pratique et de l'observation intelligente.

Ses connaissances sont justes, reconnues par les historiens (comme le général Bonnal, 1844-1917) qui ont bien voulu se pen-

cher sur ce petit problème. Mais une omission que nous relevons, c'est l'inobservation du poids porté par les chevaux de cavalerie. Celui-ci est considérable : la grosse cavalerie (carabiniers, cuirassiers) porte, en plus de l'armure (cuirasse complète, casque) et du sabre, à partir de 1810, un mousqueton et une baïonnette, sans parler des deux pistolets qui ont souvent manqué ; les dragons, en raison de leur mode de combat à pied et à cheval, ont un sabre et un lourd fusil avec sa baïonnette ; les lanciers, en plus de leur arme propre ont une carabine avec baïonnette et le sabre ; les chasseurs et hussards ont le sabre et le mousqueton avec baïonnette, cette dernière qu'ils ont tendance à omettre, surtout les hussards, non à cause de son poids qui est négligeable, mais parce que c'est l'arme de fantassins, qu'ils affectent de mépriser.

La surcharge des chevaux, fréquente toujours dans la cavalerie française, est infiniment regrettable par la fatigue imposée aux montures, outre qu'elle les prédispose aux blessures de harnachement. Encore n'ai-je pas parlé des excédents que les cavaliers emportent presque tous, fruits de leurs rapines ou provisions qu'ils sont presque obligés de prendre du fait qu'ils vivent sur le pays, pays pauvres comme l'Espagne, le Portugal ou la Pologne. Avoir négligé cette cause d'infériorité est une aberration comme en commentent parfois les esprits les plus éminents : le poids porté réglementairement est souvent supérieur à 150 kg, plus 10 kg quand il pleut. C'est le double de la charge d'un mulet, qui ne va qu'au pas. Encore ne comptons-nous dans ce calcul le cavalier que pour 65 kg alors qu'il pèse souvent beaucoup plus. Et en voici une preuve : le sabre de cuirassier modèle an XI, mesure 1,18 m et pèse 2,600 kg. Il ne peut être manié que par un cavalier atteignant sous la toise au moins 1,80 m.

D'ailleurs est-ce pour une raison de prestige ou pour pouvoir aisément « buter » le lourd paquetage sur le dos du cheval ? Les hommes les plus grands sont réservés à la cavalerie, c'est la Convention qui l'ordonne à propos de la levée de 30.000 hommes de cavalerie en juillet 1793 : « le service de la cavalerie exige de la force et de la taille », alors qu'il aurait fallu avant tout rechercher le faible poids. On en arrivait à incorporer dans les hussards et les chasseurs des conscrits de 1,75 m de moyenne pour des chevaux de 1,48 m et souvent moins (Gal Curély. *Revue de Cav^{ie}*, août 1936).

Nous allons toucher du doigt une autre bévue : en 1812, le passage du Niémen et l'entrée en campagne sont retardés jusqu'après la mi-juin (un retard qui aura les plus graves conséquences), uniquement pour que les chevaux puissent se nourrir de l'herbe des

champs, dont la croissance est tardive, en Lithuanie. De ce mode exclusif d'alimentation résultera, dès l'entrée en Russie, une mortalité, qui, selon certains auteurs, atteignit 10.000 chevaux en quelques jours. A ces pertes, il faut ajouter celles résultant du déplorable commandement du grand maître de la cavalerie, Murat.

Les transports devinrent aussitôt difficiles ; les attelages de bœufs dont on avait prévu qu'ils contribueraient au ravitaillement en viande fraîche à mesure que les salaisons et autres victuailles seraient consommées, moururent ou furent gaspillés. Les attelages de chevaux pour lesquels on avait prévu jusqu'à des roues à jantes larges appropriées aux boues de la Pologne, fondirent à leur tour. Un emploi rationnel avait pour base l'usage des voitures « à la Comtoise » n'employant qu'un cheval dressé à suivre le véhicule précédent, ce qui réduisait considérablement le nombre des conducteurs.

* * *

L'Empereur ne put jamais, faute de temps, nous dit le Dr Soubiran dans son beau livre sur Larrey, organiser comme il l'aurait voulu le service de Santé à cause du mauvais vouloir des Intendants militaires, qui géraient de façon déplorable les ambulances mais n'entendaient pas pour autant voir réduire leurs attributions.

La première tâche aux yeux du maître était fort justement le ramassage rapide des blessés sur le champ de bataille. On a vingt exemples de cas où lui-même secourut et fit relever des hommes. Les meilleurs médecins et chirurgiens, Larrey, Des Genettes, Percy ont imaginé des voitures légères pour blessés, mais il n'y en eut jamais assez. Napoléon créa des sections d'infirmiers pour suppléer le brancardage par des volontaires qui se trouvaient trop nombreux, car c'était un prétexte commode pour quitter le feu et leur unité, sans oublier qu'ils ne se faisaient pas toujours scrupule d'abandonner leurs blessés dans le fossé.

Percy passe pour l'inventeur d'un type de voiture très particulier, le wurst, qu'il imita des veneurs opulents qui l'employaient à la chasse à courre. C'était un coffre très allongé (de wurst, saucisse) monté sur quatre roues. On y mettait des objets de pansements et des instruments ; les chirurgiens non montés et les infirmiers, même des blessés légers s'y plaçaient à califourchon à six ou sept personnes, dans une position qui ne devait pas être très agréable ni même très sûre, mais qui permettait le déplacement rapide à travers champs, condition qu'exigeait Napoléon.

* * *

L'Empereur est donc le créateur d'une nouvelle forme de guerre, dont la rapidité est une des déterminantes essentielles. Mais ce n'est pas la guerre totale qu'avait avant lui entrevue le grand Carnot. La mise sur pied d'un peuple entier n'est pas plus en question que la destruction d'un autre peuple. La paix est toujours son objectif. L'adversaire une fois hors de jeu, il ne tient pas à lui que cette paix ne soit pas à chaque fois conclue.

Le 6-21 août 1969.
