

POURQUOI AVOIR GARDÉ UNE CAVALERIE À CHEVAL (1918-1939) ?

Pierre-Henri Delorge

Presses Universitaires de France | « [Guerres mondiales et conflits contemporains](#) »

2007/1 n° 225 | pages 21 à 36

ISSN 0984-2292

ISBN 9782130561811

Article disponible en ligne à l'adresse :

<http://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2007-1-page-21.htm>

Pour citer cet article :

Pierre-Henri Delorge, « Pourquoi avoir gardé une cavalerie à cheval (1918-1939) ?
», *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2007/1 (n° 225), p. 21-36.
DOI 10.3917/gmcc.225.0021

Distribution électronique Cairn.info pour Presses Universitaires de France.

© Presses Universitaires de France. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

POURQUOI AVOIR GARDÉ UNE CAVALERIE À CHEVAL (1918-1939) ?

C'est la première question qui se pose lorsqu'on regarde le bilan de la Première Guerre mondiale. En effet, la France est le pays qui possède le plus grand nombre d'engins blindés et elle les a largement utilisés durant le conflit. Pourtant, en dépit de la situation nationale et internationale, l'évolution de la cavalerie paraît lente. « Une armée est une institution, non seulement conservatrice, mais rétrograde par nature ; une expérience de plus de deux mille ans nous prouve qu'il y a seulement une chose plus difficile que d'introduire une idée nouvelle dans l'esprit militaire, c'est d'en chasser une vieille. »¹ C'est en ces termes peu élogieux que Liddell Hart, ancien capitaine de l'armée britannique, explique pourquoi il est si laborieux de motoriser l'outil militaire à la sortie de la Grande Guerre. Le constat vaut aussi pour la France. Avant 1914, l'armée possède déjà des automobiles ; durant le conflit, elle se motorise fortement. « Durant les années de 1914 à 1918 [...] la guerre passa définitivement dans la phase industrielle de l'histoire économique. »² Autrefois, l'armure (protection) et l'arme blanche (puissance offensive) étaient coordonnées par le cheval, qui était la puissance motrice ; elles sont toutes les deux remplacées par le blindage et la puissance de feu « coordonnés par le moteur à combustion interne », qui augmente la mobilité³. Napoléon affirmait : « La victoire va aux armées qui manœuvrent »⁴ et le mouvement, base de la manœuvre, est la caractéristique principale de la cavalerie. Celle-ci semble donc devoir se tourner vers le moteur et abandonner le cheval pour conserver sa place. Mais, en réalité, de nombreux facteurs concourent au maintien d'une cavalerie montée importante.

1. Cité par Claude Carre (lieutenant-colonel) et Guy Mariotti (chef d'escadron), *Culture militaire générale, histoire militaire*, Écoles de Coëtquidan, 1983, p. 3.

2. J. T. Showell cité par J. F. C. Fuller (major), *L'influence de l'armement sur l'histoire*, Paris, Payot, 1948, p. 159.

3. *Ibid.*, p. 161.

4. Maurice Agulhon, *La République, 1880-1932*, t. 1, Paris, Hachette, coll. « Histoire de France », 1990, p. 27.

Un contexte difficile

Après le 11 novembre 1918, la vie politique et diplomatique s'affirme de nouveau, débarrassée des affres de la guerre. Les hommes vont être démobilisés et, rentrés chez eux, reprendre leur place au sein de la société française. L'armée doit revenir à son format antérieur, et ce, malgré l'apparition de nombreuses armes nouvelles. La politique de fermeté envers l'Allemagne prend fin en 1925 avec un changement de la majorité politique française et tout est remis en cause : alliances, aide apportée aux nouveaux alliés de la Quadruple Entente, dépenses budgétaires. L'opinion publique fait pression pour que le service militaire soit toujours plus réduit ; le pacifisme débute une phase virulente. Il devient dans de telles conditions difficile, voire impossible, de moderniser l'armée qui représente tout ce que l'air du temps rejette en masse. Le début des années 1930 marque un tournant pour l'armée française ; le maréchal Pétain quitte la vice-présidence du Conseil supérieur de guerre (CSG), dont il reste membre à vie. La stratégie défensive préconisée dans les années 1920 se met alors en place avec les premières réalisations de la ligne Maginot. De plus, la crise économique touche la France à cette époque, avec de nombreuses répercussions sur l'outil militaire. L'élection d'Hitler comme chancelier fait apparaître de nouvelles tensions entre les deux rivaux, France et Allemagne.

La France, ravagée en de nombreux secteurs et marquée par le nombre de ses morts, sort épuisée par le conflit et elle connaît un affaiblissement matériel et moral⁵. L'armée en tient compte mais veut garder des effectifs importants (900 000 hommes le 1^{er} juillet 1919 et encore 850 000 hommes, un an plus tard). Elle craint que l'Allemagne ne reprenne la guerre dès le départ des contingents britanniques et américains que leurs gouvernements souhaitent rapatrier au plus tôt. En même temps, le Haut Commandement entend doter l'armée française des capacités nécessaires pour lui permettre une bonne mobilité stratégique et tactique. Le maréchal Pétain et le général Estienne parlent, dès 1918, du couple char-avion comme étant le principal instrument pour la guerre de demain. La France possède un grand nombre de matériels terrestres (6 000 canons de 75 mm, 7 100 pièces d'artillerie lourde, 2 005 chars Renault FT...) et est la première puissance aéronautique⁶ ; ainsi, l'armée française est considérée comme la première armée au monde⁷.

Or la situation économique et financière de la France est mauvaise, c'est la raison pour laquelle les Français tiennent tant aux réparations que doit payer l'Allemagne. La pression fiscale s'est accrue, mais le budget

5. Maurice Agulhon, *La République, 1880-1932*, t. 1, *op. cit.*, p. 323-326.

6. Frédéric Guelton (lieutenant-colonel) (dir.), *L'armée française dans l'entre-deux-guerres, 1919-1939*, Écoles de Coëtquidan, 1994, p. 214-215.

7. *Ibid.*, p. 196.

reste toujours déficitaire, tout comme la balance des échanges extérieurs ; la dette contractée est énorme. La reconstruction nécessite une main-d'œuvre importante qui manque, et ce sont des étrangers qui viennent compenser ce manque⁸. Tous les domaines sont touchés ; par exemple : l'agriculture va mettre dix ans pour retrouver le niveau de production de 1913⁹. Dès le milieu des années 1920, le marasme économique et le déficit budgétaire sont responsables de la réduction du budget de l'armée. Celui-ci s'élève à 20 % du budget total en 1928, à 27,9 % en 1930 et 1931. En 1932, le budget de l'État est rééquilibré et les crédits militaires diminuent jusqu'à 21 % en 1933. Le général Weygand fait certes adopter par le ministre de la Guerre, Louis Maginot, un programme de motorisation pour la cavalerie d'un montant de 2 990 000 millions de francs, mais il estime qu'il faut 5 millions sur huit ans. Il pense que la modernisation de l'armée passe en priorité par la mécanisation de la cavalerie¹⁰. Pourtant, « le mirage du Désarmement » et la crise économique compromettent l'octroi de crédits pour la Troisième Section, qui est responsable du matériel et de son développement¹¹.

Le budget du ministère de la Guerre restreint considérablement les programmes d'armement¹². En effet, il faut reconstruire le pays, donc réduire les dépenses militaires. L'armée doit payer les effectifs nécessaires à son fonctionnement, rembourser les crédits et pourvoir à l'entretien et au stockage des nombreux matériels issus de la guerre¹³. Le problème est que les équipements se démodent vite, se conservent relativement mal et qu'il faut les renouveler en permanence pour rester performant. Les stocks constitués à la fin de la guerre sont arrivés en bout de course en 1930. Il devient indispensable de les reconstituer et de moderniser un outil suranné. Mais le retard dans les commandes d'armement est considérable, le budget est insuffisant à leur réalisation. Entre 1930 et 1935, les retards accumulés de la programmation sont équivalents à une année de leur financement¹⁴. Les études techniques sont nombreuses mais les prototypes s'accumulent sans réalisation finale et sans fabrication en série¹⁵. C'est alors que l'on constate un déclin du matériel à cause de la conception défensive de la guerre, des choix budgétaires et des difficultés financières. Les vrais programmes d'armement sont insuffisants. La fabrication d'armement souffre de l'absence d'une direction centrale. Certes la motorisation est entreprise mais elle est lente. Le matériel coûte cher et il faut, dans le

8. Maurice Agulhon, André Nouschi, Ralph Schor, *op. cit.*, p. 151.

9. *Ibid.*, p. 160-161.

10. Delmas (général), « Modernisation de l'armée de terre française (1919-1939). Espoirs et réalités », *Officier et historien*, Paris, Economica, 2001, p. 238.

11. François-André Paoli (colonel), *La fin des illusions*, p. 32-33.

12. Pierre Hoff (contrôleur général), *Les programmes d'armement de 1919 à 1939*, Vincennes, Service historique de la Défense-Terre (ci-après SHAT), 1982, p. 17-23.

13. Delmas (général), « Modernisation de l'armée de terre française (1919-1939), *op. cit.*, p. 235.

14. Frédéric Guelton (colonel), *op. cit.*, p. 36-39.

15. Rémi Fontbonne, « L'évolution de la cavalerie française : de la division de cavalerie à la division légère mécanique », dans *Histoire de guerre*, n° 49, juillet-août 2004, p. 48-55.

même temps, recycler les véhicules issus de la guerre. Les divisions, trop nombreuses selon le gouvernement, passent de 80 à 55 pour les mêmes raisons budgétaires, malgré les protestations du maréchal Pétain. L'armée se heurte aux impératifs financiers et à la conception des politiciens ; alors que les « armes nouvelles » pourraient réduire les effectifs. Seulement, la volonté politique est différente.

Le gouvernement semble préférer une armée nombreuse mais obsolète à une armée moderne dont le format serait plus réduit¹⁶. Les économies budgétaires vont affaiblir la valeur et la quantité des matériels ; le potentiel mobilisable est amoindri. Le gouvernement et le CSG sont incapables de déterminer les priorités. Les multiples services techniques sont indépendants ; ainsi, les efforts sont atomisés : en 1940, la France a 12 modèles différents d'automitrailleuses (AMC). Les unités motorisées sont donc hétéroclites et il est difficile de faire des commandes car chaque type de véhicule a ses spécificités mais également ses propres contraintes techniques¹⁷. Les constructeurs, par manque de crédits et de moyens, utilisent des châssis anciens. Les problèmes de dépannage se sont multipliés car il n'y a pas assez de pièces de rechange¹⁸. Le gouvernement cherche à soutenir les entreprises d'armement en leur passant des commandes. Mais cela accroît la prolifération de modèles qui n'ont pas grand-chose en commun, car les constructeurs produisent sans se concerter, en complète concurrence. Ni l'état-major ni le monde politique ne cherchent à modifier cet état des choses. Enfin, le problème du carburant s'amplifie avec le développement des véhicules à moteur¹⁹. La réduction du nombre de chevaux employés par l'armée, et plus particulièrement par la cavalerie, revient à léser les intérêts des agriculteurs qui les louent, et à diminuer la production agricole. De plus, le monde paysan se modernise ; les tracteurs sont de plus en plus nombreux pour remplacer les animaux de trait. La fabrication de chars n'apporte rien aux agriculteurs qui cherchent à s'équiper en tracteurs ; les éleveurs de chevaux sont davantage tributaires de l'armée, puisque les agriculteurs en achètent de moins en moins²⁰.

En outre, dans cette période d'instabilité politique, on parle de la valse des ministères ; les gouvernements sont impuissants et cherchent à rester en place, si bien que les idéologies antagonistes sont de plus en plus nombreuses et l'armée est ballottée entre elles au gré des changements de ministres. Or « la force à prévoir pour notre armée était fonction de la politique générale, affaire du gouvernement et du Parlement ». Ce sont eux qui définissent les buts de guerre et les moyens législatifs, diplomatiques, économiques et militaires, l'armée devant s'adapter à la politique

16. Guy Pedroncini, *Pétain, le soldat, 1914-1940*. Paris, Perrin, 1998, p. 340-360.

17. Delmas (général), « Modernisation de l'armée de terre française (1919-1939). Espoirs et réalités », *op. cit.*, p. 239.

18. SHAT, carton 9N176.

19. Pierre Hoff (contrôleur général), *op. cit.*, p. 267-271.

20. SHAT, carton 9N317, dossier 1, Rapport concernant la diminution du cheval de selle en France et sa répercussion sur la mobilisation.

de sécurité²¹. Mais le Haut Comité militaire (HCM), l'état-major (EMA) et l'état-major Terre (EMAT) travaillent dans un climat de défiance et les conflits sont latents.

Les « maisons » de pensée des maréchaux s'opposent par l'intermédiaire des généraux. Les généraux proches du maréchal Pétain ont une vision tournée vers la défensive et l'importance des armes nouvelles ; les proches du maréchal Foch sont plus orientés vers l'offensive et la guerre de mouvement²². Le CSG comprend à l'origine 3 maréchaux (Joffre, Foch, Pétain) et 13 généraux (Franchet d'Espèrey, Humbert, Maistre, Nivelles, Fayolle, de Boissoudy, Buat, Mangin, Debeney, Berthelot, Dégoutte, Guillaumat, Gouraud)²³. Tous ces chefs ont conduit l'armée à la victoire et sont encore en service, puisque la limite d'âge a été repoussée à 70 ans. « L'armée se figeait dans les conceptions qui avaient été en vigueur avant la fin de la dernière guerre. Elle y était d'autant plus portée que ses chefs militaires vieillissaient à leur poste, attachés à des errements qui avaient, jadis, fait leur gloire. »²⁴ C'est ainsi qu'au sein du CSG s'établit un véritable « magistère bleu horizon », par analogie avec la « Chambre bleu horizon ». Le renouvellement se fait par cooptation et rapidement le CSG va tomber dans un certain conservatisme. Il va confirmer les enseignements de la guerre, par exemple : le front continu, l'« assommoir arithmétique », le feu tout-puissant, les chars comme véhicules d'accompagnement de l'infanterie²⁵. Le maréchal Pétain, qui, à la fin de la guerre, disait vouloir cultiver son jardin, est omniprésent et il oriente la politique militaire : il est vice-président du CSG puis membre à vie, chef d'état-major des armées, inspecteur général de l'armée ; plus tard, il est nommé ministre de la Guerre et il entre à l'Académie française²⁶. Il est comme le maître du « magistère bleu horizon ». Il souhaite que le potentiel industriel augmente, comme les sources d'énergie, les stocks de matières premières et les machines-outils pour soutenir l'armée en cas de mobilisation. « Il faut que la Nation ait la volonté de se défendre. »²⁷ Dès 1921, la France, comme le Royaume-Uni, reprend la tactique de 1914-1917, qui a beaucoup coûté en vain. Tous les deux gardent de vieux chefs politiques, donc les vieilles idées restent au pouvoir²⁸. La pensée militaire est bridée par le magistère, et les Instructions aux Grandes Unités de 1921 et 1936 « codifient la guerre passée ». De plus, l'enseignement supérieur va prêter à

21. François-André Paoli (colonel), *L'armée française de 1919 à 1939. La phase de fermeté* (livre II), Vincennes, SHAT, p. 85.

22. Ruhlman, « La doctrine militaire française, 1919-1939 », *Centenaire de l'École supérieure de guerre. Actes du Colloque du 13-14 mai 1976*, Paris, p. 115.

23. François-André Paoli (colonel), *La phase de fermeté*, op. cit., p. 75.

24. Saint-Martin (colonel), *Le concept blindé français des années 1930 de la doctrine à l'emploi*, t. 1, thèse d'histoire militaire et d'étude de défense nationale sous la direction du P^r André Martel, Université Paul-Valéry - Montpellier III, 1994, p. 47.

25. *Ibid.*, p. 48.

26. Saint-Martin (colonel), op. cit., p. 49.

27. Maréchal Pétain, cité par Guy Pedroncini, op. cit., p. 309.

28. Cité par J. F. C. Fuller (major), *L'influence de l'armement sur l'histoire*, Paris, Payot, 1948, p. 161-166.

l'ennemi notre propre règlement et le faire manœuvrer avec notre lenteur²⁹.

L'armée française doit faire face simultanément à beaucoup de tâches contradictoires : maintenir l'ordre dans les crises du Maroc et du Levant, monter la garde au Rhin et chercher à réduire ses dépenses. Dans ces conditions, il est évident que la cavalerie a peu de chance de se motoriser, compte tenu des restrictions budgétaires et des opérations sur les théâtres extérieurs. Enfin, les méthodes anciennes donnent donc l'impression qu'elles sont les bonnes, puisque l'ennemi (l'Allemagne) n'est ni aussi puissant ni aussi préparé.

Des explications « militaires »

À la sortie de la guerre, la cavalerie traverse une crise quant à son rôle durant le conflit et quant à son avenir. « Elle paraît avoir joué un rôle effacé au cours de la guerre. » Elle est la plus critiquée, les hommes politiques l'attaquent « surtout parce qu'elle était l'arme de la discipline et du maintien de l'ordre »³⁰. Certains pensent que le temps des chevaux est révolu et, par là même, que la cavalerie n'a plus lieu d'être. Le général Camon écrit dans la *Revue militaire française* qu'il faut remplacer les divisions de cavalerie par des divisions légères automobiles, car celles-ci sont davantage à l'échelle de la guerre tant sur le plan de la force que sur celui de la vitesse. La cavalerie n'a eu qu'une mission, ce fut le colmatage du front. Or, sur 150 cavaliers, seuls 100 sont dans les lignes car les 50 autres restent comme garde-chevaux pour les amener au loin. Les cavaliers arrivent fatigués par les étapes, ils doivent se coucher tard et se lever tôt pour soigner les chevaux qui représentent de nombreuses fatigues et qui nécessitent beaucoup de temps et d'attention. Le général Camon pense que l'infanterie, portée en camion, fatigue moins car le soldat dort et mange durant le voyage ; le poids du matériel et son encombrement expliquent que l'on doive substituer l'automobile au cheval. Un escadron est composé de 150 chevaux qui donnent 100 carabines au combat et nécessite 1 t et demie d'avoine et de foin. Une compagnie d'infanterie est composée pour sa part de 100 fantassins répartis dans cinq camions pour parcourir 50 km, ce qui fait 200 kg de matériel et 200 l d'essence. Selon le général Camon, les missions de la cavalerie sont mieux et plus rapidement effectuées par la division d'infanterie sur automobile. Le seul argument en faveur de la cavalerie est son aptitude à passer à travers tous les terrains ; mais les véhicules motorisés ne craignent pas les longs détours. L'Arme est victime de l'évolution des moyens de la guerre et il faut se résigner à sa disparition malgré son glorieux passé. Le général Camon préconise la sup-

29. Saint-Martin (colonel), « Le concept blindé français des années 1930. Mythes et réalité », *Revue de cavalerie blindée*, n° 170, juin 1995, p. 40-44.

30. François-André Paoli (colonel), *L'armée française de 1919 à 1939. La reconversion* (livre I), Vincennes, SHAT, 1970, p. 113-116.

pression de la cavalerie en tant que telle, mais pas de ses missions car la division automobile a les moyens pour les remplir³¹. À quoi s'ajoute le fait que les chevaux métropolitains supportent mal le climat de l'Afrique du Nord. Cela signifie qu'ils ne sont pas adaptés aux opérations extérieures, donc que les unités de cavalerie ne peuvent y servir efficacement. Il est difficile de fournir tous les théâtres d'opérations en montures locales à cause de la réduction des crédits pour les achats des remontes³². Tous ces sentiments sur l'inutilité de la cavalerie sont partagés par de nombreux militaires et gouvernants, comme l'atteste en 1922 le discours du député Jacques Duboin³³.

Il existe pourtant de nombreuses personnes favorables au maintien de la cavalerie. Le général Maurin estime que ce sont les chefs qui ont mal utilisé l'Arme car ils lui demandaient trop, jusqu'à tuer les chevaux à la tâche. Il rappelle aussi que ses cadres sont nombreux à avoir servi dans les armes nouvelles³⁴. En 1918, la cavalerie est l'outil dévoué du Commandement dans les moments les plus difficiles. Arme de l'obéissance, elle assure le maintien de l'ordre après la Première Guerre mondiale ; elle est une pépinière de cadres bien formés, d'où leur adaptation aux armes nouvelles. « La vieille cavalerie a vécu, mais sa mission demeure. »³⁵ Les généraux hésitent, incapables de se résigner à voir disparaître les chevaux. Le général Robillot (directeur général de la cavalerie) et le général Blacque-Belair (commandant la 5^e brigade de la 1^{re} division de cavalerie), dans le premier rapport sur la réorganisation de la cavalerie du 5 février 1919, rappellent le rôle de l'Arme durant le conflit³⁶. Face à un projet sénatorial de réorganisation de la cavalerie, le lieutenant-colonel Villemont reprend tous les arguments qui lui sont opposés et leur applique un autre point de vue. Il affirme que l'auteur du texte ne connaît ni l'Arme ni son histoire et qu'il n'a que des considérations politiques. Ce projet de réorganisation tient compte de trois paramètres : elle n'a rien fait durant la guerre, les charges du passé ne sont plus d'actualité et elle combat à pied. Le texte propose de la transformer en une infanterie montée³⁷. Selon le général Maurin, il faut mélanger le cheval et les AMC malgré la perte d'homogénéité. La cavalerie doit garder son rôle dans la sûreté et elle nécessite des missions précises et réalisables par elle. « La cavalerie est comme un vêtement de luxe : elle doit être taillée sur mesure. »³⁸ Il craint qu'elle ne reste trop attachée au système théorique de

31. Camon (général), « La motorisation de l'armée », *Revue militaire française*, avril-juin 1925, p. 5-29.

32. SHAT, carton 9N179.

33. « Un débat à la Chambre des députés sur les chars de combat : l'intervention de Jacques Duboin (1922) », *Revue historique des armées*, n° 4, 1981, p. 12-16.

34. Maurin (général), *L'armée moderne*, Paris, Flammarion, 1938, p. 74-76.

35. Major Fuller cité par Pierre Hoff (contrôleur général), *op. cit.*, p. 285.

36. François-André Paoli (colonel), *La reconversion*, *op. cit.*, p. 114-115.

37. SHAT, carton 5N584, dossier 4, Analyse critique d'un projet de réorganisation de la cavalerie rédigé dans un esprit de dénigrement systématique de la cavalerie (fin 1919) (pas de précision sur l'auteur, ni à qui il répond dans ce texte).

38. Maurin (général), *op. cit.*, p. 76.

l'exploration qui permet le remplacement du cheval par la voiture. Il cite le lieutenant-colonel Foch qui, en 1900 à l'École supérieure de guerre, demandait si on voulait un œil ou un poing. Le problème est le même : faut-il garder une grande mobilité ou faut-il un blindage ? S'il est vrai que l'automobile parcourt en une heure l'étape journalière d'un cheval et qu'elle est équipée d'un poste de TSF permettant de transmettre instantanément les renseignements, le cheval est silencieux et passe partout. L'automobile est un bon moyen, mais elle connaît encore trop de problèmes techniques et tactiques³⁹. La DC réalise la combinaison du cheval et de la machine, ce qui en fait un ensemble d'unités mobiles et puissantes⁴⁰.

Le recensement des chevaux est mieux fait que celui des hommes. Tous ceux qui vivent autour du cheval craignent que la fin des chevaux ne signifie la fin de la cavalerie. Ils admettent que le cheval n'est plus un « instrument de combat », mais ils affirment qu'il reste un « transporteur de feux ». La cavalerie est nécessaire au moral de l'armée car c'est une arme d'élite, fortement encadrée, avec une histoire forte ; « la cavalerie ne mourra pas, elle changera »⁴¹. Une réponse, donnée à la note d'un sénateur et datée du 12 août 1926, exprime la volonté de connaître la réduction du nombre de chevaux au sein de l'armée ; on cherche à savoir si l'effectif en chevaux n'est pas surabondant suite aux dissolutions de régiments de cavalerie. Le document pose la question de la suppression de ces régiments en termes économiques. Le nombre de chevaux est de 153 000, dont 11 000 pour la gendarmerie. Les effectifs budgétaires pour 1926 sont de 157 000 bêtes, et les parlementaires ont demandé une réduction de 2 000 avant 1926. Ces chiffres ne traduisent donc pas une surabondance, mais au contraire un déficit en montures pour la cavalerie ; ce n'est pas elle toutefois qui a le plus de problèmes d'effectifs. La solution est de dissoudre encore des régiments pour arriver à l'adéquation entre le nombre théorique et le nombre réel de chevaux. Or ce nombre fixé correspond aux besoins du plan de mobilisation en vigueur (le Plan A). Certains parlementaires souhaitent diminuer sensiblement ces chiffres mais sans détruire la concordance entre le temps de paix et le temps de guerre⁴².

Au lendemain de la guerre, la France est le pays qui possède le plus grand parc de chars et la plus ample expérience dans leur utilisation. Dès lors, les principaux chefs civils et militaires connaissent leurs très nombreuses opportunités tactiques et stratégiques. Mais leur refus de pousser plus avant les espérances de 1918 conduit à une sclérose jusqu'au début des années 1930. Les années 1920, et surtout la seconde moitié, sont mar-

39. *Ibid.*, p. 97-112.

40. Pierre Hoff (contrôleur général), *op. cit.*, p. 285-292.

41. SHAT, carton 9N172, dossier 5, Organisation du service des remontes ; organisation et réorganisation de la cavalerie.

42. SHAT, carton 5N584, dossier 4, Réponse au sénateur, rapporteur du budget de la guerre, relative à une réduction du nombre de chevaux et à la suppression éventuelle de certains régiments de cavalerie (5 septembre 1926).

quées par un désintérêt de la motorisation. Beaucoup pensent que l'armée possède déjà un parc d'engins automobiles suffisant pour affronter une crise avec l'Allemagne, comme ce fut le cas durant la guerre⁴³. En 1930, le pays compte essentiellement des prototypes car les idées sont nombreuses mais sans programme d'ensemble pour les orienter. La motorisation n'a pas beaucoup progressé. Le rôle de la France dans le monde ne fait pas l'objet d'une réflexion associant la politique, la diplomatie et l'armée⁴⁴. La diplomatie paraît indépendante de la politique et de l'armée, et inversement ; le monde politique ne se préoccupe guère de l'armée qui semble le gêner. Les militaires veulent des fortifications mais aussi un outil adapté à leurs besoins et qui évolue beaucoup. L'incompréhension entre ces trois mondes s'accroît et bloque la situation.

Le général Gamelin affirme que la guerre de mouvement fut une erreur en 1914 et qu'elle l'est plus que jamais. Beaucoup d'élus et de chefs militaires ne sont pas favorables au maintien de grandes unités de cavalerie. Pour eux, elles sont anachroniques, les régiments se suffisent à eux-mêmes et sont utilisables dans le cadre des divisions d'infanterie. Il n'y a pas lieu d'avoir des unités mobiles car la guerre doit être menée de façon défensive à partir de la ligne de fortifications à venir. La cavalerie n'a pas davantage besoin d'être modernisée ; il est préférable d'en transformer, tout ou partie, en unités auxiliaires de l'infanterie⁴⁵.

La cavalerie est probablement l'Arme qui possède le plus grand nombre de traditions et les plus fortes. Elle tire son nom même du cheval, autour duquel tout gravite ; de plus, il est la monture des chefs, et sa place dans la guerre est ancestrale. Pour le général Estienne, « ce qui retarde la motorisation de la cavalerie, c'est son nom même ; si les marins s'étaient appelés voiliers, la marine à vapeur aurait vu sa naissance singulièrement retardée »⁴⁶. Bien avant la Première Guerre mondiale, la cavalerie à cheval semblait déjà une Arme périmée, bien qu'il n'apparaisse aucune illusion sur son emploi décisif : « En France et à l'étranger, des voix autorisées s'élèvent pour signaler l'intérêt de la cavalerie, et montrer le rôle décisif qu'il pourrait lui échoir » ; après 1918, le cheval n'a plus sa place sur le champ de bataille. La remonte a eu beaucoup de difficultés pour remplir sa mission ; les chevaux ont été malades, blessés, victimes d'accidents en très grand nombre, bien plus que ce qui était prévu⁴⁷. Le général Chambe a été marqué par la souffrance des montures. À son avis, on garde l'Arme par habitude, pour ses traditions, son glorieux passé ; mais également pour imiter d'autres pays (Russie, Allemagne...) où elle est maintenue. « Le

43. Michel Pescqueur (chef d'escadron), « L'évolution du concept français d'emploi des chars entre 1917 et 1924 », *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 81, 2001, p. 283-312.

44. Jacques Nobecourt, *Une histoire politique de l'armée française*, t. 1, Paris, Le Seuil, 1967, 333 p.

45. Dugue Mac Carthy (colonel), *La cavalerie au temps des chevaux*, Turin, EPA, 1989, p. 295.

46. Cité par Maurin (général), *op. cit.*, p. 74.

47. Roland Bruneau, « La mission militaire française de remonte aux États-Unis pendant la Grande Guerre », *Le cheval et la guerre*, sous la direction de Daniel Roche, Paris, Association pour l'académie d'art équestre, 2002, p. 175-191.

cheval n'est plus d'époque. »⁴⁸ Les cavaliers ne veulent plus l'amener sur les champs de bataille. Beaucoup oublient son importance au début et à la fin du conflit ; la cavalerie semble « condamnée à mort, elle a acquis des titres de gloire à pied »⁴⁹.

Mais l'attachement aux chevaux est fort dans toute l'armée et ces derniers sont gardés aussi pour le moral des troupes⁵⁰. Selon le général Chambe, aucun état-major ne peut prendre sur lui la décision de « mettre fin à la cavalerie »⁵¹. L'Arme plonge ses racines dans la chevalerie et la noblesse ; beaucoup s'y engagent pour son image et par amour des bêtes. La cavalerie à cheval véhicule quelque chose de difficile à cerner, ce qui en fait une Arme à part. Les batailles de Napoléon résonnent du nom des cavaliers et des charges.

Les hésitations, les tergiversations, les résistances et l'attachement excessif aux traditions, ainsi que l'« expérience de la guerre », ont retardé l'évolution de la cavalerie et son adaptation à la motorisation⁵². Les enseignements de la dernière guerre ne sont pas tirés correctement ; la modernisation est très progressive, on n'opte pas encore pour le progrès. La cavalerie n'a pas de chars de combat, seulement des véhicules légers adaptés aux missions de reconnaissance et de couverture⁵³. La « guerre des Armes » retarde le développement du char. Celui-ci appartient à l'artillerie, mais il est employé directement avec l'infanterie, qui veut le garder comme engin d'accompagnement, tandis que les cavaliers souhaitent « charger » avec. Selon le général Weygand, « le jour où le char de combat aura conquis sa vitesse et augmenté sa faculté de franchissement, quelle force n'apportera-t-il pas à cette cavalerie qui pourra tout oser ! »⁵⁴. Pourtant, le général Flavigny doit justifier de l'incapacité de la cavalerie à cheval à remplir correctement certaines missions car le Haut Commandement est hostile à la motorisation, beaucoup de ses membres étant restés fidèles au cheval⁵⁵.

Une explication technique

En outre, le plus grand obstacle à la motorisation de la cavalerie semble être le problème du ravitaillement en carburant : l'absence de carburant national justifie le maintien et l'utilisation du cheval. Le troisième bureau affirme que « c'est le problème du carburant qu'il faut résoudre

48. Chambe (général), *Adieu, cavalerie ! La Marne, Bataille gagnée... Victoire perdue*, Paris, Plon, 1979, p. 12-14.

49. SHAT, carton 7N2291, dossier 1, étude du général Brissaut-Desmallet sur l'armée *minima*, p. 59.

50. Dugue Mac Carthy (colonel), *op. cit.*, p. 289-298.

51. Chambe (général), *op. cit.*, p. 12-13.

52. Dugue Mac Carthy (colonel), *op. cit.*, p. 289-298.

53. Anonyme (1), « L'évolution historique de la cavalerie », *Revue de la cavalerie blindée*, n° 52, juillet-août 1985, p. 17.

54. Weygand (général), cité par Jacques Nobecourt, *op. cit.*, p. 191.

55. Ramsbacher (colonel), *Chars et blindés français*, Paris, Lavauzelle, 1983, p. 233-234.

avant celui de la motorisation » et que la première urgence est la mécanisation de la cavalerie⁵⁶. L'approvisionnement en pétrole dépend de la politique extérieure et implique la constitution de stocks suffisants. La France est un pays riche en fourrage et l'élevage du cheval en est une force qu'aucune volonté étrangère ne peut tarir. C'est un devoir de consolider et d'encourager ses atouts. Le cheval est le seul moyen de manœuvre tactique, le chemin de fer n'étant que stratégique. « Tant que nous ne disposerons pas d'un carburant français, il serait fou de nous priver du cheval. »⁵⁷

« En France, on n'a pas de pétrole, alors on économise de l'énergie. » La consommation de carburant augmente sans cesse dans le pays mais pas les ressources. « En temps de guerre, seule l'alliance avec les pays producteurs de pétrole ou une bienveillante neutralité de leur part nous donnerait le ravitaillement nécessaire en essence. »⁵⁸ Il faut donc contrôler des zones de production, d'où l'importance du mandat sur le Liban et la Syrie. Le transport du pétrole crée des soucis car il faut dominer les mers pour l'apporter en France⁵⁹. Or on craint que le ravitaillement ne soit interrompu par l'Italie ou par l'Allemagne. Pour les détracteurs de la motorisation, c'est une des raisons qui poussent le pays à développer le « cocktail avoine-essence » et qui traduit le manque de moyens nécessaires à la mécanisation de toute la cavalerie plus que le refus de sauter le pas pour passer du cheval au moteur⁶⁰.

Il semble que le problème du ravitaillement serve de prétexte à la lenteur de la modernisation de l'armée. C'est un argument, secondaire qui est perçu comme l'objection majeure par les partisans de la mécanisation. Or il est préférable de risquer une pénurie de carburant plutôt que de conserver une armée dont la technologie est dépassée. Cet argument qui n'est pas au cœur du débat, est constitué par les problèmes techniques des militaires⁶¹. En effet, il existe des alliances avec des pays producteurs de pétrole et on cherche à se rabattre sur les succédanés de l'essence que sont le benzol, l'alcool, les huiles lourdes, les huiles diverses, l'essence synthétique et les gaz pauvres⁶². Ce sont les véhicules aux gaz pauvres qui sont les plus développés car leur sécurité à l'approvisionnement réduit les risques de brûlures et ils ne peuvent flamber comme le char du commandant Bossut à Berry-au-Bac le 16 avril 1917. Le gazogène se répand petit à petit. Le ministère de l'Agriculture encourage l'utilisation des engins automobiles dans les exploitations agricoles, il oriente les éleveurs vers d'autres débouchés que la vente de chevaux à l'armée et incite les produc-

56. Pierre Hoff (contrôleur général), *op. cit.*, p. 264.

57. Roberto Nayberg, « La problématique du ravitaillement de la France en carburant dans l'entre-deux-guerres : naissance d'une perspective géostratégique », *Revue historique des armées*, n° 4, 1979, p. 18.

58. Camon (général), cité par Roberto Nayberg, *op. cit.*, p. 11.

59. Pierre Hoff (contrôleur général), *op. cit.*, p. 74-75.

60. Dugue Mac Carthy (colonel), *op. cit.*, p. 291-292.

61. Roberto Nayberg, *op. cit.*, p. 18-19.

62. *Ibid.*, p. 19-23.

teurs de fourrages et d'avoine vers d'autres cultures. Dans les campagnes, les tracteurs peuvent être réquisitionnés en cas de mobilisation⁶³. Le ministère du Commerce est responsable de l'approvisionnement et du stockage du pétrole. Les centres de ravitaillement en essence dépendent de la direction des Poudres. Les réserves sont constituées pour assurer les dix premiers jours de la mobilisation. Les sociétés pétrolières sont tenues de disposer de stocks équivalents à 25 % de leurs importations en vue de ravitailler l'armée pendant plusieurs mois⁶⁴.

Les expériences de la guerre

Après d'âpres négociations avec les Alliés, la France a obtenu le droit d'occuper la rive droite du Rhin avec les Britanniques et les Belges ; c'est la « garde au Rhin ». En 1919, l'armée s'installe dans la région de Mayence, prête à intervenir au cœur de l'Allemagne. Soixante-cinq mille hommes sont déployés sur le territoire allemand. La 4^e division de cavalerie y est stationnée et elle a pour mission de se déployer aussi vite que possible pour commencer les combats ou mener une action retardatrice⁶⁵. Elle a un effectif en chevaux important car elle serait la première à partir au début des hostilités. Les divisions de cavalerie (DC) ont trois missions : au début de la campagne dans le Palatinat, elles doivent relier les troupes de l'Armée française du Rhin (AFR). Les chevaux sont impératifs car les destructions risqueraient d'être nombreuses et les véhicules à moteur seraient susceptibles d'être gênés dans leurs mouvements. Elles doivent mener alors une action retardatrice en liaison avec les divisions d'infanterie. Ensuite, les DC doivent passer en arrière du front et servir de réserve de feux. Enfin, elles doivent exploiter et poursuivre l'ennemi ; là encore, les chevaux sont indispensables car les zones traversées auront été bouleversées par la bataille. Se met en place l'utilisation de la cavalerie telle qu'elle sera prévue plus tard. De 1919 à 1920, et avec le Plan T (de 1920 au 30 mai 1921), c'est l'AFR qui tient seule la « garde au Rhin », en attendant les renforts⁶⁶. Dès les premières manœuvres, le général Guillaumat constate que seules les unités montées sont capables de franchir réellement tous les obstacles (plats boisés, rivières avec des lits profonds, marais, escarpements...) des massifs allemands (Eifel, Hunsrück, Taunus, Roth Aar). Les chars sont très bons en plaine, mais, dans ces terrains accidentés, soit ils « font la culbute », soit ils cherchent une autre voie⁶⁷.

63. Camon (général), *op. cit.*, p. 5-22.

64. François-André Paoli (colonel), *L'armée française de 1919 à 1939. Le temps des compromis* (livre III), Vincennes, SHAT, 1970, p. 292.

65. Weygand (général), *op. cit.*, p. 386.

66. SHAT, carton 1N29, dossier 5, Note sur l'organisation de la cavalerie et sa répartition en divisions.

67. Daubert (capitaine), « Le char remplace-t-il la cavalerie ? », *Revue de cavalerie*, janvier-février 1921, p. 37-52.

Les plans successifs ne tiennent pas toujours compte de la réalité de la situation. Ainsi le Plan A prévoit-il d'envahir la Ruhr alors qu'elle est déjà occupée par les troupes françaises ! Il est à noter que, la première fois, ce sont des troupes indigènes qui ont formé l'essentiel des contingents et que la population allemande a très mal réagi. La seconde occupation a été faite uniquement par des troupes métropolitaines et il n'y a pas eu de heurts. La cavalerie montée est employée, car « le cheval est aussi vecteur d'autorité et de prestige, il facilite le contact »⁶⁸. De nombreuses manœuvres ont lieu dans cette période pour voir comment utiliser au mieux le service automobile⁶⁹.

La construction des fortifications a été décidée en 1927 par Painlevé, alors ministre de la Guerre, et son financement, voté en 1928. Le 14 janvier 1930, le programme de construction est devenu une loi. La part du budget qui y est employée est impressionnante ; le coût de la construction des fortifications atteint les 5 milliards de francs. Mais le contrôle des dépenses est strict et la répartition des ressources difficile. Cette « ligne de défense reflète la conception des relations franco-allemandes » depuis l'évacuation de la Rhénanie⁷⁰. Elle est flexible et doit suppléer à la diminution des effectifs militaires. Elle traduit une conception purement défensive de la guerre. « Les attaques de l'été 1914 et la prise de gages dans la Ruhr ont laissé des souvenirs amers. La France attendra donc que l'adversaire soit venu en butée sur son rideau défensif pour passer à la contre-attaque. »⁷¹ Les fortifications doivent protéger le pays depuis Menton jusqu'aux Ardennes, réputées infranchissables. Les Belges refusent en effet que la ligne Maginot longe leur frontière, de peur d'être écrasés entre les armées allemande et française. L'effort principal est fait sur la Région fortifiée de Metz et celle de Lauter. En 1934, l'ensemble des défenses est cohérent et efficace. Cependant, la « défensive-offensive » prévue sur la base de la ligne Maginot ne permet pas de manœuvrer par les ailes. « L'idée offensive était conservée soigneusement pour le moment où les circonstances permettront de l'employer, en se gardant de vouloir plier les faits ou de chercher à adapter les réalités à nos sentiments et à nos passions. » C'est ainsi que le maréchal Pétain voit l'offensive⁷².

L'infanterie et l'artillerie ne sont l'objet d'attentions qu'en lien avec les fortifications. La cavalerie est réduite au rôle de réserve mobile puissante ; là encore, les chevaux ne sont pas pris en compte. En clair, on ne s'intéresse guère aux unités nécessaires à la contre-attaque. Les Ardennes doivent empêcher le passage de troupes motorisées, tout comme la Meuse et le canal Albert. Les Alpes sont également renforcées par de nombreux

68. Entrevue avec le général Pierre Durand (CR) le 9 avril 2005.

69. Jacques Bariety, « Aux origines de la manœuvre automobile et de la circulation routière : le Train à l'armée du Rhin, 1919-1929 », *Revue historique des armées*, n° 3, 1978, p. 105-134.

70. Henry Dutaillly (lieutenant-colonel), *Les problèmes de l'armée de terre française (1935-1939)*, Paris, Imprimerie nationale, 1980, p. 39.

71. *Ibid.*

72. Jacques Nobecourt, *op. cit.*, p. 189.

forts. Le maréchal Pétain affirme que « nous ne pouvons pas dès maintenant augmenter la durée du service, la population ne l'admettrait pas... Si l'ennemi s'engage dans les Ardennes, on le repincera à la sortie des forêts. Donc ce secteur n'est pas dangereux [...]. La frontière est garnie et défendue uniformément jusqu'à l'Escaut [...]. Les fortifications qu'on établirait jusqu'à la frontière nord ne la protégeraient pas [...]. Il faut aller en Belgique »⁷³. Il est donc persuadé que la France est bien protégée, que les fortifications sont suffisantes. Nombreux sont ceux qui tiennent le même raisonnement. Or la ligne Maginot « est un bouclier solide, mais discontinu et sans épaisseur, de Bâle à Longuyon, prolongé jusqu'à Montmédy »⁷⁴.

Le plan de mobilisation B remanié est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1930 pour pallier la fin de la présence française en Rhénanie. Le Plan C, mis en place en mai 1931, prévoyait une couverture de cinq divisions dont une de cavalerie qui formait le premier échelon devant permettre de parer à une attaque brusquée, tout en s'appuyant sur le réseau des fortifications. Le deuxième échelon ne pouvait être mobilisé que par « une décision politique, faisant appel aux ressources de tout le territoire pour constituer la masse de manœuvre, dont la concentration était accélérée »⁷⁵. En 1933, est adopté le Plan D, qui est plus ferme. Il est prévu que l'Allemagne attaque par sa droite ou par son centre, par la Belgique ou dans la région de Metz. Ce plan a des variables pour serrer au plus près toutes les hypothèses. La variante H envisage que l'ennemi traverse la Suisse ; la version R prend en compte la remilitarisation de la Rhénanie. Il existe d'autres hypothèses qui dépendent de l'attitude de l'Allemagne mais aussi de l'Italie⁷⁶. Le Plan D est probablement le plus complet et le plus abouti ; il est complété par une « Instruction sur les attributions des généraux, Commandant les Régions à la mobilisation et sur les attributions territoriales du général, Commandant en chef en territoire national »⁷⁷. C'est un plan qui assure la couverture du pays à partir de positions de résistance définies à l'avance et jalonnées par des ouvrages fortifiés occupés par des troupes spéciales. « Insensiblement, la fonction du plan de mobilisation se transforme. Ce n'est plus un plan pour l'action, mais l'organisation du rassemblement et du transport de l'armée mobilisée aux frontières. »⁷⁸ Le plan D *bis*, mis en œuvre en 1935, fait face au réarmement intensif de l'Allemagne. Les nouveaux matériels (chars et moyens antichars) doivent être employés en nombre important. Il est donc indispensable de moderniser rapidement la cavalerie pour qu'elle puisse fournir une réserve et un appui disposant d'un feu proche de celui de l'infanterie.

73. *Ibid.*, p. 219.

74. Jean Doise, Maurice Vaïsse, *Diplomatie et outil militaire. La politique étrangère de la France, 1871-1969*, Paris, Imprimerie nationale, coll. « Politique étrangère de la France », 1987, p. 299.

75. François-André Paoli (colonel), *La fin des illusions*, *op. cit.*, p. 48.

76. SHAT, carton 7N3603, Coup d'œil rapide sur les plans de mobilisation.

77. François-André Paoli (colonel), *La fin des illusions*, *op. cit.*, p. 48-51.

78. Jean Doise, Maurice Vaïsse, *op. cit.*, p. 300.

Le général Mordacq est favorable à la construction de la ligne Maginot, mais il déplore le mode d'emploi des chars qui est celui de 1918. Il pense que c'est là le point faible de la défense et qu'en cas de guerre son évolution pourrait être rapide⁷⁹. Le général Sérigny affirme en 1930 qu'on ne choisit pas ses ennemis mais qu'on les subit. Il est par conséquent nécessaire de plier son organisation militaire à leurs possibilités d'attaque. « Rien ne serait plus dangereuse, pour nous, par exemple, que de créer une position fortifiée importante sur le Rhin et, après avoir remué beaucoup de béton et coulé beaucoup d'acier, de ne pas entretenir à pied d'œuvre les troupes indispensables à sa défense. On donnerait ainsi au pays une fausse sécurité de nature à lui préparer un réveil terrible. » Dans l'avenir, « quelques chars de combat à déplacement rapides, bien entraînés, vont remplacer une division de cavalerie pour les missions de découverte ». Il ne faut jamais rompre l'équilibre entre les fortifications et les forces chargées de leur occupation. Les réductions d'effectifs doivent être compensées par un développement du matériel⁸⁰. Il est indispensable de développer les véhicules de combat pour appuyer les fortifications et permettre une contre-offensive.

Le général Weygand, qui a déjà réuni une brigade motorisée et deux brigades montées au sein d'une même division, va donc chercher à obtenir une division de cavalerie entièrement mécanisée. Appuyé par le directeur de la cavalerie, le général Flavigny, il réussit à transformer la 4^e division de cavalerie en une division légère mécanique (DLM), mais il est en retraite quand elle est officiellement créée un juillet 1935. Le général Gamelin, pour sa part, n'est pas favorable à la mécanisation et ne croit pas en la guerre de mouvement. Pourtant il va être obligé de poursuivre l'œuvre du général Weygand.

Au cours des années 1920, l'armée française doit faire face à de multiples missions qui bloquent sa modernisation. Elle doit « garder le Rhin, occuper Francfort, Düsseldorf, la Ruhr, prêter main forte aux Polonais, aux Tchèques, demeurer en Silésie, à Memel, au Schleswig, surveiller Constantinople, rétablir l'ordre au Maroc, réduire Abd el-Krim, soumettre la "tache" de Taza, s'opposer aux rezzous sahariens, prendre pied au Levant, pénétrer en Cilicie, chasser Fayçal de Damas, s'installer sur l'Euphrate et sur le Tigre, réprimer l'insurrection du djebel druze, montrer la force en tout point de nos colonies d'Afrique, d'Amérique, d'Océanie, contenir en Indochine l'agitation latente, protéger, au milieu des émeutes et des révolutions, nos établissements de Chine »⁸¹.

L'expérience de la guerre est gardée en exemple avec la peur d'en dévier. La doctrine de 1914 et l'offensive sans arrière-pensée sont condamnées ; les débats deviennent plus idéologiques que pratiques⁸². En

79. Eugène Carrias (colonel), *La pensée militaire allemande*, Paris, PUF, 1948, p. 330.

80. Sérigny (général), *Réflexion sur l'art de la guerre*, Paris, Lavauzelle, 3^e éd., 1930, p. 97-100.

81. Lettre du maréchal Lyautey, septembre 1920 : le révérend (André), *Un Lyautey inconnu*, cité par Jean Doise et Maurice Vaïsse, *op. cit.*, p. 268.

82. Ladislas Myszyrowicz, *Autopsie d'une défaite. Origine de l'effondrement militaire français de 1940*, Lausanne, L'Âge d'homme, 1973, p. 9-11.

conséquence, la pensée s'appauvrit, l'ouverture d'esprit cède la place à une étroitesse des points de vue. La doctrine militaire française craint de s'éloigner des enseignements de la guerre et lors des grands débats, les choix sont faits prudemment. « L'imagination et, l'audace sont proscrites. »⁸³ Beaucoup d'officiers généraux pensent comme le maréchal Pétain. Or sa pensée, moderne au sortir de la guerre, tourne au conservatisme dans les deux années suivantes. Le maréchal Foch, lui, est opposé mais rapidement il est écarté et n'est plus consulté. Le général Weygand pense que, « à suivre les errements en cours, l'armée française risque de n'être qu'une façade coûteuse et impropre à la guerre »⁸⁴.

Il ne faut pas cependant oublier que, dès le début des années 1930, la doctrine allemande préconise l'utilisation du binôme chars-avions mais sans négliger pour autant le cheval. La guerre de mouvement héritière de Frédéric II, de von Moltke et de Schlieffen est en effet toujours souhaitée, ainsi que la manœuvre enveloppante ; la cavalerie doit y jouer un grand rôle, bien que des moyens plus modernes soient aussi employés.

Les opérations extérieures, la crise économique et budgétaire puis la construction de la ligne de défense ralentissent ou empêchent la modernisation de l'armée et de sa mécanisation. La cavalerie conserve donc ses chevaux, ce qui n'est pas pour déplaire à un grand nombre d'officiers qui ont une mentalité rétrograde ; ils cherchent à freiner les transformations de l'Arme et ils plaident pour le maintien du cheval. En tant qu'engin industriel, le char avantagerait à leurs yeux l'Allemagne, alors que la France, pays agricole, peut produire plus de chevaux que sa rivale. Le char est coûteux, il se démode et s'use vite, mais il est rapide à produire en cas de guerre. L'élevage du cheval est long et il faut par conséquent le préparer bien avant la guerre pour être prêt⁸⁵. Les chars sont perçus comme un armement, et pas comme une Arme, c'est-à-dire un ensemble ayant une certaine logique tactique, qui permet la guerre d'usure. Or tous ces éléments (la politique, la diplomatie, l'économie...) trouvent des justifications à un « complexe militaro-équestre » puissant, donc au maintien d'une cavalerie montée forte.

Lieutenant Pierre-Henri DELORGE.

83. Jean Doise, Maurice Vaïsse, *op. cit.*, p. 300.

84. *Ibid.*, p. 305.

85. *Ibid.*, p. 152-153.