Le recul allemand sur l'Ancre

SUR LE FRONT ANGLAIS.

(De notre envoyé spécial).
(Le Figaro.)

..Subitement, en pleine France du nord, une illusion singulière: on se croirait transporté dans un "placer" d'un de ces champs d'or de Californie, d'Australie ou du Klondyke, où des milliers d'hommes, actifs et pressés comme des fourmis, creusent et fouillent en même temps le sol, déjà plusieurs fois bouleversé, pour y découvrir le métal précieux. Mais ce ne sont pas des prospecteurs ou des "gambusinos:" des soldats anglais qui "retournent," par mesure de prudence militaire, les positions que vient d'abandonner l'ennemi.

La journée est printanière. Des "tommies, ayant lâché pour un moment la pioche ou la pelle, se reposent sur la terre émiettée — il n'y a d'herbe nulle part, aussi loin que les yeux peuvent voir — comme ils le feraient sur les pelouses de Hyde Park. Par instants, une odeur de lard frit — cette odeur si puissamment, si particulièrement britannique. Rien de plus vulgaire que cette impression, rien qui puisse imprimer cependant de façon plus forte le caractère d'une conquête définitive à cette installation. On ne saurait dire toutefois que l'ennemi ne réagit pas. A la limite de la crête, de formidables gerbes de fumée noire, hautes d'une centaine de mètres s'élèvent de minute en minute vers le ciel; ce sont de gros projectiles allemands qui explosent. On entend le bruit des éclats qui retombent sur le sol avec un tintement de vaisselle cassée. Des mottes de boue, des fragments de craie arrachés du sous-sol vont plus loin et pleuvent sur nos casques. On perçoit également le sifflement caractéristique d'obus de petit calibre. Un officier anglais réfléchit et résume ainsi la situation:

— Voilà: ils tirent avec une batterie de 150 et avec des 77. Mais c'est maigre. D'une façon générale, l'artillerie lourde de l'adversaire est partie; elle est ailleurs...

Les communiqués anglais ont mis le public au courant de ce recul de l'adversaire sur une longueur de 22 kilomètres au moins, une largeur de 4 ou 5, et qui est destinée à s'approfondir encore. Celui-ci a abandonné, avec ses anciennes lignes, de puissants points d'appui, tels que ceux de Serre et de Warlencourt. On l'aurait cru disposé à faire front de nouveau sur une autre ligne jalonnée par Thilloy, Achiet-le-Petit, Bucquoy, Ransart. Les choses en sont là, à l'heure qu'il est. Mais à de certains indices, qu'il est nécessairre de ne pas préciser plus clairement, il est possible qu'il rectifie son saillant jusqu'en dessous d'Arras et peut-être plus loin. Il a profité, pour accentuer son "déménagement"— la guerre de tranchées exige de tels déplacements de matériel que je ne saurais trouver de terme plus exact — des journées de brume intense qui ont accompagné le dégel. Peut-être pouvait-il espérer que les Anglais ne s'apercevraient que plus tard encore de sa décision. Mais les reconnaissances répétéeés, les raids perpétuls où nos alliés sont aujourd'hui passés maîtres ont, à cet égard, trompé son attente. Il a lui-même commis certaines imprudences qui ont révélé son recul.

A l'heure actuelle, le temps favorise généralement les explorations aériennes, tandis que, pour une raison ou pour une autre, les avions allemands se font rares. On se trouve donc assez exactement renseigné sur l'étendue progressive de ce recul. D'ailleurs, les contacts ont été rétablis presque partout. Mais quelle est la cause de la résolution adoptée par le commandement allemand de laisser entre les mains de l'armée britannique des positions solides, avantageuses, et qu'il avait tenu jusqu'ici à garder, même au prix de pertes cruelles? Le motif qu'il en a donné — l'envahissement de ces positions par la boue — est inadmissible. Il est vrai que dans quelques bas-fonds l'accumulation des eaux hivernales pouvait gêner sa défense. Toutefois, sa situation ailleurs — dans les Flandres, par exemple — est autrement embarrassée de ce chef, et il ne s'en cramponne pas moins à ces terrains inondés. Au contraire, les plateaux de la Somme, qu'il vient d'évacuer sans combat, se laissent pénétrer par l'eau comme un filtre et n'en gardent guère à leur surface. La marche, et j'ai pu moi-même en faire l'expérience, y est relativement aisée. Seules les routes, défoncées, rendent les charrois lents et difficiles; mais, par conséquent, le terrain restait favorable à la défensive, tandis qu'il devenait difficile pour la retraite. Donc les Allemands ont menti: ce n'est point la boue qui les a chassés.

D'autre part, de notre côté, on semble avoir cru parfois, dans le public, à je ne sais quelles ruses, à un piège de l'ennemi. Un examen de la carte montre qu'il ne peut y avoir aucune ruse, aucun piège.

Alors, l'explication? Je prie les lecteurs de ne garder mémoire de ce qui va suivre qu'à titre d'hypothèses, faites par un homme qui ne saurait avoir aucune prétention aux sciences de la tactique et de la stratégie. Mais l'une de ces hypothèses est fondée sur la vue du terrain.

Voici l'un des secteurs abandonnés par les Allemands. C'était l'un des plus formidablement défendus. Par deux fois, au mois de novembre, les Anglais avaient essayé vainement de s'en emparer. A la fin de février, ils s'y sont établis sans avoir à tirer un coup de fusil. Mais c'est visiblement qu'ils avaient continué de le soumettre au plus formidable arrosage d'artillerie. J'ai vu Contalmaison, Pozières, Grandcourt, Montauban; nulle part le "pilonnage" n'y a jamais atteint l'intensité de celui qu'a subi le secteur dont je parle, nulle part il n'a couvert une telle superficie. C'est sur une profondeur de trois kilomètres au moins que le terrain est bouleversé sur une épaisseur de trois mètres, et sans qu'un seul pouce de la surface soit demeuré intact. Les abris ont été bouchés par les éboulements, il n'y a plus de tranchées, il n'y a plus de fils de fer, il n'y a plus rien, rien que la plus immense et la plus farouche désolation. Les rats mêmes ont été tués ou ont fui; les hommes ont fait comme les rats; telle est la criante vérité.

L'abandon de ces forteresses imposait la rectification du reste de la ligne.

Toutes réflexions faites, je ne crois pas qu'il s'agisse ici d'une hypothèse. Tous les faits concordent, en tout cas, pour que cette hypothèse coïncide avec la réalité; même l'aspect d'énergie farouche de la plupart des prisonniers "cueillis" par les Anglais, d'ailleurs en petit nombre. Ce n'était point le soldat allemand de second ou de troisième ordre, rebut des dépôts, qu'on voit si fréquemment lever les bras après les attaques de vive force, mais des géants vigoureux et bien nourris. On n'avait pu garder dans cet enfer que les meilleurs éléments de la force allemande.

Seconde hypothèse, qui a des chances également de s'accorder avec les faits et ne contredit pas la première: le commandement allemand a voulu économiser les hommes, et peut-être aussi l'artillerie et les munitions. Non seulement il en eût perdu beaucoup à vouloir conserver quelques jours de plus ce saillant étroit et rendu pratiquement intenable par les obus anglais, mais tout se passe comme si les Allemands éprouvaient le besoin de rétrécir leur front. Dans quelle mesure? C'est ce qu'il n'est pas aisé de déterminer actuellement: l'opération peut être plus ou moins restreinte ou plus ou moins étendue. Si elle se borne à la rectification du saillant, ce n'est guère qu'une division et demie, une vingtaine de mille hommes qu'elle aura rendus disponibles. Et ce n'est pas grand'chose. Dans ce cas, la seule intention de l'ennemi aura été d'empêcher ces contingents de se faire tuer sans aucune utilité. Mais si elle est de plus large envergure, plusieurs divisions seront alors libérées. Le commandement désire-t-il les employer offensivement ailleurs? Cette supposition ne doit pas être écartée. Toutefois, il est évident que, si le front allemand se rétrécit, le front anglais se rétrécira dans la même proportion, et que par conséquent les troupes allemandes se trouveront en face d'un adversaire dont la densité, déjà inquiétante, aura encore augmenté. Il se peut donc fort bien que l'ennemi ait été obligé de raccourcir ses lignes uniquement parce que les défenseurs de celles-ci étaient trop clairsemés, et que l'artillerie qui les défendait était inférieure en quantité à celle de l'adversaire; et en effet, on constate que sur la Somme, le "marmitage" allemand était loin de répondre comme intensité, au moment des tirs de barrage, par exemple, au marmitage anglais.

Toutes ces considérations font que nos alliés sont pleins d'espoir. Leur matériel est de premier ordre, leurs troupes vigoureuses et pleines d'ardeur, cette armée est jeune, solide, elle paraît avoir la plus grande puissance de choc qu'il soit permis d'imaginer. Elle est devenue formidable. Il n'en vient de se passer: elle a forcé l'ennemi à se retirer devant elle, livrant des positions qu'il eût pu, il y a quelques mois, continuer à tenir avec l'espoir de les conserver.

L'armée anglaise est décidée à tirer tout le parti possible de ses avantages. Sur les anciennes positions qu'elle occupait, des tas de gros projectiles dormaient encore, éparpillés sur le sol, indiquant l'ancien emplacement d'une batterie lourde. On eût dit des œufs de fourmis, de fourmis gigantesques. Mais la batterie avait disparu, et les fourmis ramassaient leurs œufs; les Allemands sont suivis pas à pas dans faut pas d'autre preuve que ce qui leur retraite.

PIERRE MILLE.

AU TUDOR DE PEARCE

Un Message des Mères de France

COMMENÇANT DEMAIN

Aux Mères En Amérique

SARAH BERNHARDT

Chef d'oeuvre exquis de l'art du cinéma

La plus grande tragédienne du monde dans le spectacle animé le plus saisissant de la plus terrible guerre

Représentations pathétiques, éclatantes et vives de la femme de France et de la virilité française sous leurs plus sublimes aspects de dévouement et de bravoure

Un spectacle que vous n'oublierez jamais

"MOTHERS OF FRANCE"

LISEZ ATTENTIVEMENT CES REPRODUCTIONS D'ARTICLES PARUS DANS LES GRANDS JOURNAUX DE NEW YORK:—

UNE DES PLUS BELLES OEUVRES QUE L'ON AIT VUES
(N. Y. Herald, 12 mars)

"Mothers of France" avec Mme. Sarah Bernhardt dans le rôle principal a attiré des foules immenses hier au Rialto Theatre. L'art et le bon goût se sont intimement combinés dans ce spectacle qui démontre le plus ardent patriotisme. C'EST INDUBITABLEMENT L'OEUVRE LA PLUS BELLE PARMI LES FILMS--- Mme. Bernhardt personnifie admirablement la mère désolée et patriotique.

FILM TRIOMPHANT
(Morning World, 12 mars)

Quoique, généralement, les spectateurs de vues cinématographiques s'abstiennent d'applaudir, il est arrivé une exception remarquable à cette règle usuelle, quand la foule qui se pressait dans la salle du théâtre Rialto, hier après-midi et hier soir, a spontanément applaudi le beau film "Mothers of France," un nouveau cinéma patriotique dans lequel Mme Sarah Bernhardt remplit le principal rôle avant de faire sa tournée en Amérique. Le rôle que Mme. Bernhardt personnifie sert à faire valoir d'une façon étonnante son air de jeunesse et de vitalité.

DES SALLES COMBLES ONT ADMIRE CE CINEMA
(Evening Telegram, 12 mars)

En consentant à remplir le rôle principal dans le remarquable cinéma "Mothers of France" qui illustre l'esprit de patriotisme qui anime et soutient la République Française, Mme Sarah Bernhardt s'est montrée à la hateur de sa tâche sublime. Ces vues animées représentées cette semaine au Rialto Theatre ont été admirées par des foules énormes. LORS DE LA PREMIERE REPRESENTATION DIMANCHE TELLE FUT LA RUEE DE SPECTATEURS QUE LA DIRECTION DU THEATRE A PRUDEMMENT DECIDE D'OUVRIR LES PORTES DE LA SALLE A DIX HEURES DU MATIN CHAQUE JOUR PENDANT TOUTE LA SEMAINE.

RECEPTION ENTHOUSIASTE
(New York Sun, 12 mars)

"Mothers of France" a reçu un accueil des plus enthousiastes. La foule immense qui se pressait aux abords du théâtre pour assister au spectacle dès que la salle se viderait des premiers arrivants, faisait queue jusqu'au milieu de l'îlet. "MOTHERS OF FRANCE" EST UN SPECTACLE EMOUVANT ET FIDELE DES PHASES TERRIBLES DE LA GRANDE GUERRE EN FRANCE, ET DEPASSE EN SCENES SAISISSANTES TOUS LES PRETENDUS CINEMAS DE GUERRE REPRESENTES JUSQU'ALORS. DANS LA PRODUCTION DE "MOTHERS OF FRANCE" LES AUTORITES CIVILES ET MILITAIRES DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE ONT COOPERE AVEC LES CREATEURS DE CETTE BELLE OEUVRE ET PERMIS QUE L'ON REPRESENTE LES POILUS DANS LEURS GLORIEUX UNIFORMES SOUILLES DE LA BOUE DES TRANCHEES.

UN FILM SAISISSANT
(N. Y. Evening Mail, 12 mars)

Dans le beau cinéma "Mothers of France" se trouvent la tragédie qui s'appelle la guerre et la gloire qui se nomme le courage. Tel est le chef-d'oeuvre qui est représenté au Rialto. C'est un spectacle émouvant que vous contemplez par moments avec un attendrissement de larmes; car vous êtes agrippés par les scènes terribles et pitoyables qui vous remuent jusqu'au plus profond de l'âme. Vous voyez le spectacle des grandes misères et des poignantes douleurs humaines qui sont la destinée des peuples courageux. Sarah Bernhardt personnifie si fidèlement et admirablement le femme française résolue et dévouée qu'il eut été impossible de confier ce rôle à une autre artiste.

ENFANTS 15c | PROGRAMME SPECIAL DE MUSIQUE VOCALE ET INSTRUMENTALE GRAND ORCHESTRE DU PROFESSEUR LESCALE. | ADULTES 25c

VENTES DE PROPRIETES.

Deuxième District.

Succession de Mme Ellen Begué à Pietro Latino, lot Ursulines, Chartres, Royal et St. Philip, $1600 — Meunier.

Henry Evans au Dr. Daniel S. Brosnan, 2 lots, Bienville, Iberville, Helena et City Park Ave., $2500 — Rouen.

Mme Frank Aridi et als, à Union Homestead Association, lot, Dumaine, St. Ann, Royal et Bourbon, $2450 — Guilbault.

Vincent Giallanza et als à Lawrence Mangano, lot, St. Philip, Chartres, Dumaine et Decatur, $4500 — Lautenschlaeger.

N. O. Land Co. à Frank W. Mackie, 14 lots, Louisville, Iberville, Brooks et Scott, $3000.

Troisième District.

Mme Antoine C. Delery et als à Nunzio Trentacoste et al, portion, Roman, Kerlerec, Columbus et Prieur, $550 — Cotonio.

Succession de Mme Ellen Begué à Joseph F. Revolta, lot, Touro, St. Claude, Bourbon et Marais, $1335 — Meunier.

Même à Alfred Pierre Claverie, lot, Français, Urquhart, Touro et Villeré, $2325 — Meunier.

Même à John J. Remy, lot, Saint Bernard, Columbus, Saint Claude et Marais, $1425 — Meunier.

L'aviation Française

CE QU'ELLE A FAIT, CE QU'ELLE FERA.

(Du Figaro.)

Au seuil de l'année 1917, qui sera peut-être l'année décisive de la guerre, l'étude du rôle joué, au cours des trente premiers mois du formidable conflit, par l'aviation française, peut nous offrir de précieux enseignements et de réconfortants espoirs.

Ses débuts ne furent pas aussi étincelants qu'on pouvait se les imaginer; l'arme était nouvelle, son emploi tactique insuffisamment étudié; si certains y croyaient, beaucoup qui auraient dû y croire davantage, par conviction ou par volonté de bien faire, la jugeaient secondaire et, sceptiques, se refusaient à lui attribuer l'importance multiple que ses protagonistes clairvoyants lui donnaient.

Les faits ont eu tôt fait de montrer la valeur, la puissance de l'arme nouvelle, si précieuse dans ses divers emplois qu'on ne peut concevoir une action sans elle. Elle s'impose en tout et partout. Si diverse que soit aujourd'hui son application, il semble possible de l'étendre, de varier, multiplier son utilisation, son activité, soit en perfectionnant son organisation, encore trop capricieuse et décousue, soit en améliorant les appareils, ailes, moteurs et artillerie de fin 1916.

L'aviation guerrière se divise aujourd'hui en trois branches:

L'aviation d'observation;
L'aviation de bombardement;
L'aviation de chasse.

Chacune exige des appareils différents, car il n'est guère possible, dans l'état actuel de la mécanique aérienne, de réunir dans un seul engin les conditions que réclament les trois diverses applications de l'avion militaire.

Au surplus, il a fallu aller au plus urgent, et l'industrie française de l'aviation, dont on ne louera jamais assez le génie, l'activité, le dévouement, a dû tout d'abord s'appliquer en toute hâte à donner au problème qui lui était posé les trois solutions convenables. Elle a réalisé des prodiges; née du sport l'aviation française a trouvé, dans le terrible et sanglant tournoi aérien, la puissante et fécondante émulation que lui apportaient jadis les meetings aéronautiques.

Du jour où l'avis expérimenté, autorisé, des constructeurs et des pilotes put se faire entendre, et fut entendu, l'industrie souple leur a fourni "illico" l'engin armé, redoutable, qu'ils réclamaient.

Il n'est, on peut l'affirmer, aucun problème qu'on ne puisse poser à l'industrie aéronautique sans qu'elle apporte, dans un bref délai, la solution utile, aidée dans sa tâche par ces pilotes qui, dans la locomotion aérienne, se trouvent jouer le rôle de précieux conseillers pratiques que tinrent les conducteurs coureurs dans l'automobilisme débutant, aux environs de 1900.

De cette collaboration du pilote et du constructeur, qu'on ne saurait jamais trop encourager, sont sans cesse venus des perfectionnements d'ensemble ou de détail, qui ont permis à nos aviateurs ces exploits d'habileté et d'héroïsme admirés par le monde entier, et auxquels nos orgueilleux et odieux ennemis ont dû eux-mêmes rendre hommage.

Quel glorieux et incomparable bilan, en effet, si l'on parcourt les trois ou quatre derniers mois de guerre!

Près de 300 avions et plus de 30 ballons ennemis captifs abattus; des milliers de bombes jetées sur plus de 150 points stratégiques de nos adversaires; des centaines de raids au-dessus de Ludwigshafen, Carlsruhe, Fribourg, Marboch, Trèves, Pechelbroun Stuttgart, etc., sans compter ceux de plus de 800 kilomètres au-dessus d'Essen, de Berlin et de Munich, ce dernier avec atterrisage à Venise; à l'œuvre sur le front français, nos pilotes sont à la peine et à la gloire sur tous les fronts, sur ceux d'Occident et sur ceux d'Orient, maîtres de leurs ennemis qu'ils dominent par leur courage, leur adresse, et par leurs ailes.

Car s'il a fallu des pilotes d'une vaillance indomptable, il a fallu des ailes souples, dociles, appropriées, rapides; et c'est l'honneur de l'industrie française de l'aviation, envers qui nous ne serons jamais trop reconnaissants, d'avoir su se montrer à la hauteur des circonstances et d'avoir répondu à tous les appels et à toutes les espérances.

En voici un seul exemple: elle a créé, construit des appareils "de toute sécurité," qui volent à la vitesse formidable de 200 kilomètres à l'heure. En 1914, cette vitesse était un exploit fou, le record du monde, accompli devant une foule anxieuse, dans un air tranquille au-dessus d'une piste débarrassée de tout obstacle!

Ce qui n'était pas possible hier, le sera demain: l'automobile, elle aussi, ne fut tout d'abord que sportive; elle devint bientôt mode de tourisme, de transports publics, commerciaux et postaux. Il en sera de même pour l'aviation dont la guerre a secondé — cruellement, hélas! — les progrès.

Et sans attendre demain, ne peut-on pas envisager dès maintenant la création d'un service aérien pour le transport des lettres et des colis légers? Des essais de poste aérienne déjà ont été tentés, avec succès, dans des conditions certes onéreuses, et en Angleterre même. Mais ces essais ont montré, ouvert la voie. Le ministre du commerce a d'ailleurs été saisi de cette question; il l'a examinée avec intérêt, car si la réalisation du projet ne présente pas pour la France un intérêt pratique immédiat, d'ores et déjà il offre un intérêt considérable, soit pour un service postal et de colis postaux entre la France et ses colonies de l'Afrique méditerranéenne, soit pour un tel service dans chacune de ses colonies, où les moyens de communications sont rares, couteux, incommodes. De tels services auront de multiples avantages, rapides et peu coûteux; peu coûteux à cause de l'insignifiance des frais de premier établissement: les routes de l'air ne coûtent rien; elles sont là, immenses, toutes faites, idéales. La première de ces entreprises décidera du succès, et comme il importe, dans l'intérêt des richesses commerciales et industrielles du pays, que ces moyens de communications soient multipliés, il sera normal, logique, essentiel que l'Etat, les départements, les villes apportent à ces entreprises, s'ajoutant aux services existants, des subventions comme ils en apportent à nos lignes ferrées, automobiles ou autres.

Ne prenons point ces projets pour des fantaisies feuilletonesques; Jules Verne, Robida et Driant ont eu la vision des victoires de l'homme sur l'air et la mer; les batailles aériennes et sous-marines ont, dans la réalité, dépassé tout ce qu'ils avaient imaginé.

Les lignes aériennes coloniales s'imposent dès maintenant; pourquoi attendre? Pourquoi ne pas prendre les devants? Comprendrons-nous, enfin, qu'il ne suffit pas d'avoir des idées, d'avoir le génie des créations, qu'il est puéril et criminel d'inventer sans tirer profit pour son propre pays des victoires remportées sur l'inerte matière ou sur des éléments hostiles? Que le passé nous serve de leçon!

Ne laissons pas à d'autres le soin d'innover, de réaliser. Si, dès maintenant, nous ne sortons pas de l'indolence routinière qui nous fit, avant la guerre, abandonner à tant d'entreprises étrangères l'exploitation de richesses commerciales, industrielles, ou autres, nous nous trouverons devancés aux lendemains de la paix glorieuse que nous imposerons à l'Allemagne épuisée et vaincue.

Les prouesses accomplies par nos aviateurs militaires au cours de cette guerre, les engins merveilleux improvisés et réalisés par l'industrie aéronautique française, montrent assez quels services incomparables nos avions peuvent rendre au point de vue militaire: aller haut, vite, loin, et porter beaucoup.

Nous ajouterons que l'avenir de l'aviation militaire doit recevoir aussi un développement considérable. Notre future armée de l'air apparaît à tous ceux qui ont pratiqué la guerre moderne comme devant comporter des escadrilles nombreuses, formations actives et formations de réserve, comptant des avions par milliers. Et ce ne seront pas les pilotes qui manqueront après la guerre. Les avions en nombre dans l'atmosphère nous protègeront aussi efficacement que les sous-marins sur la mer.

L'avion n'a été jusqu'ici construit que pour répondre à quelques besoins précis, urgents. Il y a tout à attendre de lui, de ses progrès, de ses transformations; si considérables que soient les étapes franchies, elles ne sont rien à côté de celles qui restent à franchir. Toutes les espérances nous sont permises. L'oiseau mécanique est déjà supérieur au plus rapide des oiseaux; il va plus haut, plus loin, plus vite, emporte plus.

Hâtons-nous, pour conserver à la plus jeune, la plus glorieuse, la plus vivante de nos industries nationales, sa prospérité et sa suprématie.

UN FANTASSIN.