

# Troupes légères [suite] : troupes motorisées

Autor(en): **Denéréaz, Pierre F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **93 (1948)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342355>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# REVUE MILITAIRE SUISSE

---

Pour la Suisse :		ABONNEMENT	Pour l'Étranger :
1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—			1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—
3 mois fr. 4.—		Prix du numéro : fr. 1.50.	3 mois fr. 5.—

RÉDACTION : Colonel-brigadier Roger Masson.

ADMINISTRATION : Av. de la Gare 33, Lausanne. Tél. 3 36 33. Chèq. post. II. 5209

ANNONCES : Société de l'Annuaire Vaudois S. A., Rue de la Tour 8, Lausanne

---

## TROUPES LÉGÈRES (suite) :

### Troupes motorisées

---

Les jeux et les désirs sont  
hantés de moteurs.

DE GAULLE.

Si, dans le domaine de la motorisation, nous n'avons suivi que de très loin l'évolution des armées étrangères, il importe de se rappeler que la motorisation des grandes unités — telle que la considèrent nos voisins — relève avant tout d'une préoccupation stratégique, imposée par l'étendue des champs de bataille modernes, laquelle permet d'exploiter au maximum la vitesse offerte par la motorisation. Certes, l'exiguïté et le manque de profondeur de notre territoire nous dispensent de pousser la motorisation de nos troupes au degré qu'elle a atteint dans l'armée américaine par exemple, où les véhicules semblent aussi nombreux que les hommes. En revanche, nous

ne devons pas nous dissimuler que la modestie de nos effectifs pourrait à elle seule justifier une augmentation certaine de nos moyens motorisés, le facteur vitesse demeurant une des conditions de la manœuvre et de la puissance, et un des éléments du succès. Nous raisonnons trop souvent comme si la guerre était une chose abstraite et qu'il ne soit pas essentiel de la gagner... ne serait-ce qu'aux points.

Ainsi, en 1939, nous avons un retard initial frappant en matière de motorisation. La présence incongrue de véhicules à traction hippomobile, comme on en voit encore trop aujourd'hui en disant long sur notre impréparation dans ce domaine. Notre devoir est de nous affranchir une bonne fois de ce préjugé qui veut que certaines catégories d'armements et de matériels sont interdites à un tout petit Etat comme le nôtre. Notre motorisation restera certes toujours fonction de l'espace vital de notre peuple et de la capacité industrielle de notre pays, ces deux facteurs étant la base de la motorisation maximum. Mais eu égard à la motorisation systématique relativement récente de notre économie nationale, ce maximum ne pourra nous servir que si nous ne nous cantonnons pas dans un conservatisme périmé et si nous motorisons partout où la situation politique et l'évolution de la technique le permettent. Cela met au premier plan la question de la normalisation des modèles de véhicules « civils », qui couvriront toujours, vu l'inévitable système *européen* de la réquisition, le 90 % de nos besoins militaires et l'étude de la construction indigène des véhicules « spéciaux » sur la base du matériel acheté à l'étranger, et leur intégration dans la circulation.

En effet, le dirigisme économique peut être dicté par la nécessité de la défense nationale. Nous ne pouvons, en tout, sacrifier l'avenir au présent, lorsqu'il s'agit de l'existence de la nation.

Car le système de la réquisition n'est pas particulier à notre armée. Seuls y échappent les pays suffisamment vastes pour décentraliser efficacement leurs industries et se tourner, pen-

dant le conflit vers la fabrication de guerre et la construction de véhicules tous terrains. Nous ne verrons jamais disparaître les longues théories de « limousines ». Le parc civil devra donc fournir les véhicules nécessaires à l'armée. Quant à notre parc automobile militaire, formé de véhicules tous terrains et de chars d'une valeur de 500 millions de francs, il nous coûtera 50 millions par année, si nous estimons que la vie d'un véhicule est de 10 ans. Notre économie nationale pourrait supporter cette charge disent les experts. Mais le peuple suisse voudra-t-il satisfaire à de telles exigences ou l'armée devra-t-elle s'adapter à ce qui existe actuellement, couvrant les  $\frac{2}{3}$  de nos besoins ? Le moteur est devenu un facteur décisif dans les opérations militaires. Seul il répond aux conditions de brutalité et de soudaineté qui sont les caractéristiques de la guerre moderne. Il est devenu un moyen de combat dans l'avion, le char blindé et l'appui de feu motorisé. Son emploi est vital à l'époque où la masse d'infanterie, seule, ne peut plus attaquer.

La motorisation est caractérisée par l'emploi des moyens automobiles pour le transport des troupes et des ravitaillements, mais elle n'apporte aucun changement notable dans la façon de combattre des unités. Autrement dit, les unités motorisées sont transportées en auto et combattent à pied. Il en résulte uniquement une augmentation de leur mobilité stratégique, car la motorisation dépose ses usagers à la limite du champ de bataille. Elle n'y pénètre pas. La motorisation intéresse, au premier chef, l'infanterie, l'artillerie, la D.C.A. et le génie. Elle est un des éléments de la réorganisation de nos services derrière le front. Des essais furent déjà tentés. La mécanisation, elle, est caractérisée par l'emploi de moyens blindés automobiles et tous terrains en vue du combat. Autrement dit, les unités mécanisées combattent *dans* ou *dès* leurs véhicules. Il en résulte une augmentation de leur mobilité stratégique et des possibilités tactiques des unités. La mécanisation est, dans le problème d'ensemble de la motorisation de l'armée, le domaine d'études réservé particulièrement aux troupes

légères pour autant que l'on tienne compte de leurs missions spécifiques futures. Négliger cet aspect de la question revient à postuler la régression de notre seule arme répressive.

Pour tout ce qui touche la question de la mécanisation, on approchera peut-être de la solution en recherchant si nous avons bien le choix de notre décision ou si elle ne s'impose pas à nous. Tout plan défensif s'arrête au revirement qui permettra de passer à l'offensive et il reste élémentaire de créer les conditions d'une victoire. Au problème général qui est celui de l'arrêt d'une force blindée (défense antichars) s'ajoute l'inévitable problème de sa destruction. *Or, seule la force mécanique peut briser la force mécanique.* Et si des changements dans l'emploi de cette force suivant les commandements sont acceptables, le principe n'en reste pas moins vrai. Pour remplir matériellement et avec efficacité les diverses fonctions tactiques d'une contre-attaque mécanisée, il faut disposer de divers types de véhicules, de gammes entières de matériels allant du véhicule blindé, des chasseurs de chars au char lui-même, en passant par le canon antichars, car ce combat, de par sa rigidité arithmétique, porte profondément l'empreinte de la technicité. Nos véhicules de combat et leur armement doivent donc être étudiés en vue de missions déterminées, comme la voiture normale, une autre machine ou un autre outil, quels qu'ils soient.

Cette étude devra tenir compte d'exigences d'ordre tactique souvent en opposition aux exigences d'ordre technique. En règle générale, la nécessité de pouvoir évoluer dans le terrain implique l'usage de la chenille et d'un moteur puissant, générateur d'accélération, plutôt que de vitesse, vu les heurts du combat. Or, l'accélération est proportionnelle à la puissance du moteur et inversement proportionnelle au poids du véhicule. Cela déterminera le choix des moteurs et leur alimentation, et l'épaisseur des blindages. Nos préférences vont aux « Diesel », plus souples et aux cuirasses moyennes. Nous sauvegardons ainsi la mobilité tactique de nos véhicules de combat.

C'est d'ailleurs une tendance générale de renoncer aux engins lourds, principalement construits pour la guerre de position.

Aux trajectoires tendues des armes antichars modernes doivent répondre des profils défilés. Il en ira de l'emplacement des moteurs et en plus, pour les affûts automoteurs, de la suppression de la tourelle. Nous ne voulons pas oublier que la tourelle concède à l'arme une plus grande mobilité tactique, mais en diminue le calibre pour un châssis donné. Et cela dans l'ordre de 8.8. à 7.5. Pour nous, deux genres de véhicules sont indispensables, avec et sans tourelle ; ces derniers formant la catégorie lourde (environ 22 tonnes).

L'arme tractée n'appartient plus aux formations blindées, puisque, en considération de leur genre de combat, le temps de la mise en position des armes est égal à zéro. Ce critère doit être accepté. Il tranche ainsi la question de l'affût automoteur, mais non pas celle du char qui relève de la puissance de feu des armes automatiques de l'adversaire. Le véhicule de combat, avons-nous dit, doit pouvoir pénétrer dans le champ tactique où ne peut plus pénétrer, seule, l'infanterie. Les servants des armes lourdes doivent être protégés contre le feu, dans toutes les directions. *Nous arrivons ainsi à la nécessité inéluctable de construire des chars, malgré notre attitude stratégique défensive.* Des chars pris comme masse d'assaut et comme soutien de nos détachements de choc tactiques. Des « destroyers », certes coûteux, mais combien efficaces et dont nous devons être aptes à tirer tous les effets de surprise et de rupture qu'ils sont susceptibles de fournir pour obtenir le résultat *local* le plus complet et le plus rapide ; *local*, car la force n'a rien d'absolu. Elle est la relation des éléments en présence, engagés dans un secteur donné. Nous aurions pu écrire des valeurs des éléments en présence :

*Valeur numérique* locale toujours en faveur de l'attaquant ou du contre-attaquant en vertu du principe de la concentration tactique possible : action du fort au faible.

*Valeur du commandement* fondée sur la connaissance des matériels engagés de part et d'autre, et jusqu'à leurs particularités, car le maniement des unités engagées, composées d'engins à moteur, porte, tout comme leur combat, l'empreinte de la technicité. Inextensibles sont, en effet, les capacités du moteur, incompressibles leurs besoins.

*Valeur de l'exécution* : en grande partie, fonction, dans une armée de milices, de l'habileté des constructeurs. Car, contrairement à une opinion généralement admise, le perfectionnement ne réside pour ainsi dire jamais dans une simplification, mais au contraire dans une complication de la construction en vue de la simplification de l'utilisation. En plus, la tendance à rendre indépendantes jusqu'aux plus petites unités, doit être un des aspects les plus typiques de nos troupes légères ; doter de moyens multiples une unité, cela n'équivaut-il pas à la promouvoir tactiquement au rang de l'unité immédiatement supérieure ?

Car, à part le problème financier, notre motorisation se heurte au problème des effectifs. Où prendre les quelque 27 000 hommes qui devront former nos trois brigades rapides si ce n'est dans l'infanterie. Et, ne serait-ce pas augmenter la valeur combattive de notre force armée que de transformer résolument deux divisions d'infanterie en unités d'armée moto-mécanisées ? Prenons par exemple les 3<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> divisions qui ont parfois fait figure de réserve générale et qui sont formées en grande partie de Bernois, de Zurichois, de Lucernois et de Zougais. En modifiant quelque peu la base géographique de leur recrutement, on arriverait aisément à lever, dans des régions fortement industrialisées et peuplées, des hommes bien préparés pour le triple service d'une armée motorisée : *tireur*, *chauffeur* et *radio*. Ce projet peut paraître extravagant. Admettons néanmoins par ce moyen la constitution de deux brigades de grenadiers ou carabiniers motorisés et d'une brigade blindée, réunies en un corps d'armée moto-mécanisé et voyons quelles pourraient être les missions justi-

fiant la création d'une telle masse de manœuvre à disposition du commandant en chef.

La dernière guerre a démontré qu'une ligne de défense terrestre, aérienne ou navale, qui n'a pas à sa disposition une masse de manœuvre, propre à se porter *à temps* au secours d'un secteur menacé, peut toujours être forcée par un adversaire concentrant ses moyens sur un point déterminé et y obtenant localement, temporairement, la supériorité. Elle sera écrasée si elle n'est que défensive, c'est-à-dire si elle subit l'attaque sans réagir ou même sans la devancer. De là, deux missions primordiales qui ne peuvent être dévolues qu'à une grande unité motorisée. En terrain libre, *occuper* une région avant l'ennemi ou un point favorable au développement de sa manœuvre, ou *réaliser des concentrations rapides* de réserves en un point déterminé pour rétablir une situation compromise ou pour contre-attaquer.

*Contre-attaquer* : La guerre mécanisée ne connaît qu'un seul mode de combat : l'attaque et encore l'attaque. Pour arrêter une attaque mécanisée, le défenseur n'a qu'un seul moyen : détruire les unités blindées de l'adversaire, unité après unité, char après char. Obstacles antichars et champs de mines peuvent certainement ralentir la poussée blindée et occasionner des pertes. Mais, tout obstacle peut être brisé par une combinaison intime du feu et du mouvement, par la coopération intime du char, de l'avion et du grenadier blindé. Aussi longtemps que nous n'aurons pas de chars, notre défense se trouvera réduite au moyen de la défensive pure. Or, même dans notre pays, dans son ensemble, favorable à la défense antichars, donc défavorable à une progression blindée, on ne peut faire partout du terrain l'unique fondement de la défense, même s'il ne s'agit, sur le plan stratégique, que d'une défense retardatrice. Car la technique peut se faire tout à coup un allié du terrain jusqu'alors défavorable. C'est au fond le changement apporté à la défense stratégique pour les conditions de la guerre mécanisée. A une attaque mécanisée doit répondre



une défense active mécanisée avec l'accent sur le caractère offensif. Or, dans la bataille de chars, seules les grosses unités de chars ont prouvé leur capacité offensive ; elles seules peuvent donc, dans la contre-attaque, renverser la situation. C'est pourquoi nous préconisons de réunir le gros de nos forces blindées possibles en une seule grande unité blindée faite pour l'attaque contre des formations analogues ou motorisées. Sa principale mission serait donc la lutte contre les chars, pour les détruire et non pour les arrêter. Seulement, pour la réussite d'une contre-attaque, il est indispensable que l'ennemi soit arrêté, ce qui serait une des missions des éléments motorisés du corps d'armée moto-mécanisé, agissant en collaboration avec la brigade blindée. Car la façon de combattre des brigades motorisées ne diffère pas beaucoup de celle des divisions normales, leurs véhicules n'étant qu'un moyen de transport. Elles combattent à pied, comme la division d'infanterie et leur action contre les chars est purement défensive. Elles seront donc utilisées pour encercler les chars ayant réalisé une percée et pour arrêter leur progression, ce qui doit permettre la contre-attaque. Elles sont donc indispensables. Et c'est en considération de cette mission que leur constitution doit être fixée.

Nous nous permettons ici de justifier la proposition de deux unités motorisées pour une unité blindée. Une opération antichars complète, c'est-à-dire visant à la destruction des engins blindés adverses se compose de trois actions distinctes : l'arrêt de la poussée ennemie, première action à caractère défensif, la contre-attaque, unique action à caractère offensif, et l'occupation du terrain libéré, deuxième action à caractère défensif.

Une telle action serait possible, cela va sans dire, non seulement dans le cadre du corps d'armée moto-mécanisé, mais également dans les cadres plus restreints de détachements moto-mécanisés ad hoc, à l'effectif d'une brigade ou d'un régiment. *Son processus vaut aussi pour la destruction des troupes aéroportées débarquées à l'intérieur du pays.*

La conduite d'une pareille masse de manœuvre reste délicate. Et seul, un organisme de commandement quasi permanent et constamment exercé pourra en tirer les effets de puissance que lui confère le moteur. *Nous proposons d'appliquer le système qui a fait ses preuves dans l'aviation.* Le service des troupes légères serait organisé de façon à pouvoir se transformer sans délai en commandement de corps d'armée motomécanisé. Le chef d'arme serait donc un commandant de corps en puissance, si l'on ose dire. Revêtu d'un commandement, il pourrait contribuer « légalement » au perfectionnement de l'instruction de nos grandes unités motorisées en perpétuelle évolution. Nous aurions ainsi une doctrine de combat toujours actuelle. Les attaques de chars apparaissent déjà comme un élément capital de la décision, a dit notre général. L'antidote ne saurait manquer d'efficacité.

Nous sommes pleinement conscient qu'un tel projet ne pourrait être réalisé du jour au lendemain. Huit ans serait un minimum acceptable. Nous pourrions admettre la base suivante. Par année, seraient instruites et équipées, sur la place d'armes de Thoune, trois compagnies de chars blindés. Sur les places d'armes de Berne et de Lucerne, attribuées aux troupes légères, seraient instruits deux bataillons de carabiniers motorisés.

La réquisition fournirait les véhicules automobiles des brigades motorisées qui seraient d'abord formées de bataillons d'infanterie portés. Ce n'est qu'au bout de huit ans, alors que seize bataillons de carabiniers motorisés auraient été instruits et équipés, que nous pourrions alors vraiment parler d'unités d'armée motorisées. Cette manière d'agir présente l'avantage de créer dans un temps relativement court une masse de manœuvre rapide, sans détruire ce qui existe. Car nul ne sait si, pendant la période consacrée à la réorganisation de notre armée, nous ne devons pas entrer en guerre, avec tout ce que nous avons.

L'organisation proposée ci-dessus donne lieu à une question essentielle. Pourquoi réunir en un corps d'armée les trois brigades rapides ? Nous avons d'abord pensé aux multiples problèmes que posent les services des grandes unités motorisées. Peuvent-ils être résolus par les commandants de brigade ? Ce serait pour eux une surcharge de travail qui nuirait à la conduite des opérations. C'est pourquoi, en règle générale, les services restent l'apanage du corps d'armée. Puis, nous sommes opposé à la constitution organique ou « à priori » de groupements de combat mixtes, formés de motorisés et de mécanisés, car motorisés et mécanisés sont d'essence différente.

Nous avons examiné leur *coopération* sur le champ de bataille dans une opération antichars complète qui reste leur principale mission. Cette coopération est faite d'actions tactiques bien distinctes. Ils ne sauraient, en quelque sorte, *collaborer*, puisque leur raisonnement tactique est diamétralement opposé.

Nous touchons ici à la métaphysique de leur combat. Le combat du motorisé ne diffère guère de celui de l'infanterie : *il est accepté à pied* ; le mécanisé, lui, *combat « à cheval »*. Il ne serait jamais venu à l'idée des cuirassiers d'attacher les fantassins à la queue de leurs chevaux. Personne n'y aurait trouvé son compte. Le tandem chars-infanterie ne peut satisfaire que l'infanterie. Nous voulons pour nos troupes légères de demain autre chose. Tout en retenant comme éléments devant entrer dans leur mise sur pied des éléments motorisés et mécanisés, nous voulons libérer ces derniers de l'inconvénient d'une collaboration tactique. Enfin, le système de composition répond bien à la notion de « réserve générale » car il laisse au commandement suprême une entière liberté d'action.

Il nous reste à examiner la composition des forces motorisées affectées aux divisions d'infanterie, aux brigades de montagne et aux brigades frontières.

« L'organisation des divisions de plaine », écrit notre ancien chef d'Etat-major général, « peut être maintenue pour autant

que, disposant d'une troupe de transports motorisés, on puisse leur assurer leur mouvement dans tous les terrains. » N'est-ce pas là un vœu pie. Nous n'aurons jamais les moyens de motoriser nos divisions normales, et le faire partiellement serait s'exposer à voir l'attaque ennemie se retourner contre la fraction motorisée qui serait anéantie sans avoir obtenu d'avantages notables. La masse d'infanterie attaquera rarement, mais elle se défendra derrière de gros obstacles anti-chars. Sa mobilité peut donc rester essentiellement tactique. Nous voyons mieux la motorisation de ses éléments d'exploration. Rappelons que l'exploration a pour but de garantir au commandement sa liberté d'action en lui procurant à temps les renseignements dont il a besoin et en lui garantissant la sécurité des troupes, notamment pendant les mouvements, ceci, contre les actions terrestres ennemies, spécialement les engins blindés. Il faut que le commandant de division dispose d'un organe terrestre rapide pour la recherche du contact et du renseignement et susceptible, au besoin, d'engager, sans grand délai, une action de force offensive ou défensive, ceci déterminant le dosage de ses éléments.

Enfin, une troupe de reconnaissance doit pouvoir servir à deux fins : *l'exploration* et *l'exploitation* qui présentent, toutefois, des différences. Dans cette dernière, le front est plus étroit, les objectifs sont plus concrets et l'action a un caractère offensif plus marqué. Mais, pour les deux, le binôme « vitesse-audace » joue le principal rôle. Ces quelques considérations nous amènent à composer le groupe d'exploration divisionnaire comme suit :

1 bat. de découverte : Bat. moto-mécanisé.

1 bat. de soutien immédiat : Bat. de grenadiers blindés.

Pour le cas spécial de l'attaque, la division pourrait être renforcée par un régiment de chars blindés à quatre bataillons.

Qu'en sera-t-il des troupes motorisées affectées aux brigades de montagne et aux brigades frontières ? Remarquons le caractère stationnaire commun de nos troupes du réduit et

de nos troupes de couverture. Leur mobilité est uniquement tactique. La nature du terrain ou l'étendue de leurs secteurs impliquent une décentralisation de leurs réserves. Toutefois, nous estimons qu'une réserve d'armes lourdes centrale s'impose aux fins de porter rapidement l'accent de la défense dans la ou les zones particulièrement menacées. Cette réserve motorisée pourrait avoir cette composition :

Commandement : Of. sup. adj. à l'E.-M. de Br. ; E.-M. ad hoc.

Troupes motorisées : 1-3 Cp. d'armes lourdes mot ; 1-3 Cp. autres mot.

Le manque d'un état-major organique et d'éléments de choc trace clairement les limites d'emploi d'un tel « groupement mobile » d'armes lourdes. La compagnie motocycliste des brigades de montagne et la compagnie cycliste des brigades frontières resteraient indépendantes. Elles seraient fortement dotées en moyens de liaison radio. Ainsi les missions de nos motorisés correspondraient bien à leurs possibilités.

Cap. E.M.G. PIERRE F. DENÉREAZ.

---