

# Quelques aspects du franchissement du Rhin en 1945

Autor(en): **Douchy**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **108 (1963)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-343174>

## **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

**Rédaction-Direction:** Colonel-brigadier Roger Masson

**Rédacteur-Adjoint:** Colonel EMG Georges Rapp

**Administration:** Lt-colonel Ernest Büetiger

**Editeurs et expédition:** Imprimeries Réunies S.A., av. de la Gare 33, Lausanne

(Tél. 23 36 33 — Chèq. post. II 5209)

**Annonces:** Publicitas S.A., succursale, rue Centrale 15, Lausanne

---

**ABONNEMENT:** Suisse: 1 an Fr. 14.—; 6 mois Fr. 8.—

Etranger: 1 an Fr. 17.—; 6 mois Fr. 9.—

Prix du numéro: Fr. 1.50

---

## Quelques aspects du franchissement du Rhin en 1945

Le franchissement de cours d'eau a toujours constitué, dans l'histoire des guerres, une entreprise délicate exigeant une étroite collaboration entre les troupes combattantes qui doivent atteindre la rive opposée sous le feu de l'ennemi et les sapeurs et pontonniers appelés à leur faciliter ce difficile passage. Si de telles actions — compte tenu de certains coups de main nécessairement à objectifs limités — s'inscrivent en principe dans le cadre plus général d'une opération stratégique, elles peuvent être cependant étudiées pour elles-mêmes au seul point de vue de leur mécanisme technique, sans obligatoirement retracer l'ensemble de la bataille à laquelle elles sont incorporées.

C'est l'objet de l'étude qui suit où le général Douchy (que nous saluons ici comme un de nos excellents camarades de la 50<sup>e</sup> promotion de l'*Ecole supérieure de guerre*) adjoint au général Dramard, commandant le Génie de la 1<sup>re</sup> Armée française, en 1944-1945, rappelle les difficultés de la préparation, puis du franchissement du Rhin par les premières troupes du général de Lattre dans la région de Germensheim et de Spire, au sud de Mannheim.

Cet intéressant exposé a paru dans le numéro de juillet 1963 du *Bulletin trimestriel de l'Association des amis de l'Ecole supérieure de guerre* qui a bien voulu nous autoriser, avec l'assentiment de l'auteur, à le reproduire dans cette revue.

R. M.

---

Dans la nuit du 30 au 31 mars 1945, les éléments de tête de la 1<sup>re</sup> Armée française (2<sup>e</sup> D.I.M., 3<sup>e</sup> D.I.A., 9<sup>e</sup> D.I.C.) relèvent la VII<sup>e</sup> Armée américaine dans le secteur *Spire-Lauterbourg*. Moins de 24 heures plus tard, malgré d'immenses

difficultés, la valeur de deux bataillons est débarquée sur la rive droite du Rhin. A partir du 1<sup>er</sup> avril, et jusqu'au 20 avril, d'abord par moyens discontinus fort lents, puis en empruntant cinq ponts lancés entre *Spire* et Strasbourg, sitôt que des éléments légers tiennent la rive ennemie, le gros de l'armée traverse à son tour permettant en un mois : « d'écraser la résistance d'un ennemi désespérément accroché à son sol, de conquérir deux capitales, *Karlsruhe* et *Stuttgart*, enfin débouchant sur le Danube, le traversant aussitôt, de renouveler la victoire de la Grande Armée à *Ulm* »<sup>1</sup>.

Il ne s'agit pas ici de reprendre le récit bien connu du déroulement du franchissement du Rhin. Ce que nous voulons, c'est uniquement rechercher les enseignements qu'on peut retirer d'une *opération presque improvisée*, entreprise avec des *moyens réduits*, avec du *personnel insuffisamment exercé*, et à la suite de *reconnaisances hâtives et incomplètes*.

## I. LA PRÉPARATION

Dès le 16 août 1944, lorsque la I<sup>re</sup> Armée française débarquait en Provence, on pensait déjà au Rhin. Cette prévision lointaine était nécessaire alors que l'on ne pouvait pas encore soupçonner la physionomie que prendrait le franchissement. Même brusquée, d'autant plus même qu'elle est brusquée, une opération de l'envergure de celle qui consiste à franchir le Rhin exige une longue préparation.

D'ailleurs, indépendamment de toute conception, et pour pouvoir être à même de répondre à toute demande du Commandement, il importait de :

- rassembler le matériel d'assaut et les équipages de pont;
- prévoir le personnel nécessaire et en assurer l'entraînement;

<sup>1</sup> Ordre du jour du Général de Lattre (29 avril 1945).

— se procurer les renseignements sur le fleuve et sa défense.

### 1. *Le matériel*

Le 16 septembre 1944, la I<sup>re</sup> Armée prenait son autonomie. Elle ne disposera plus désormais que du matériel de dotation des unités, les réserves d'armée dépendant des Américains. Or les dotations organiques étaient faibles, aussi bien en bateaux d'assaut qu'en matériel de pontage.

Le matériel d'assaut se bornait, on presque, à celui appartenant organiquement aux divisions. Il ne pouvait être question de le prélever tant que nos génies divisionnaires seraient en opération. En outre, le matériel de ces unités, dont certaines combattaient depuis 18 mois sans interruption, était incomplet et en mauvais état. On ne pouvait compter que sur le matériel des unités d'armée, soit seulement 70 bateaux d'assaut et uniquement 23 propulseurs. Faute de disposer en France de bateaux d'assaut, et dans l'impossibilité où était notre industrie de sortir un matériel analogue dans les délais prévus, on dut se contenter d'accroître les moyens de propulsion. 96 propulseurs furent mis en commande, 75 étaient achevés au moment du franchissement, mais 26 d'entre eux durent être cherchés à l'usine la veille de leur utilisation; ils ne purent par suite être essayés.

En ce qui concerne le matériel de pontage, notre situation initiale n'était pas meilleure. Seules les divisions blindées possédaient chacune un équipage de pont susceptible de faire franchir 240 mètres de brèche à des chars de 30 tonnes, mais ce matériel devait être en principe laissé à la disposition de ces grandes unités qui pouvaient en avoir besoin en dehors du Rhin. Nous disposions donc uniquement de la dotation organique du 21<sup>e</sup> bataillon de ponts lourds, soit 125 m de pont de 18 tonnes.

Il était donc indispensable de commander un matériel de pontage à l'industrie privée. Le 10 septembre, le général



commandant le génie mit en commande 300 m de pont de 40 tonnes, tonnage permettant de supporter le passage de tous les engins blindés. Mais la situation de notre industrie ne permettait pas de réaliser dans de courts délais un type nouveau de matériel. On dut se contenter de reproduire en acier notre excellent matériel de pont Mle 1935. Le 15 mars 1945, soit six mois plus tard, 600 m de pont Mle 35/44, de 12 tonnes de force portante, étaient entreposés dans les dépôts de *Mulhouse* et d'*Obernai*.

Cependant, à partir de janvier 1945, une opération audacieuse nous permit de préparer un autre pont, celui-ci de grande force portante (classe 40). En effet, à la barbe de l'ennemi, dans le port même de Strasbourg, le 180<sup>e</sup> bataillon travaillait à préparer un pont sur chalands du Rhin réquisitionnés en utilisant comme travure du matériel Bailey. Le 180<sup>e</sup> bataillon, qui avait servi d'unité de service et de travaux lourds pendant toute la campagne d'Italie, avait cette particularité d'être issu de la militarisation d'une grande entreprise civile, le « Mer-Niger », formule de mise sur pied aussi hardie que la mission qui lui était confiée.

## 2. *Le personnel*

L'intention du Général commandant le génie était de centraliser à l'échelon Armée les opérations de franchissement du Rhin, les génies divisionnaires étant laissés à la disposition de leurs grandes unités pour appuyer leur avance en Allemagne. Le personnel prévu devait donc appartenir exclusivement aux réserves générales du génie.

Une première étude en date du 6 octobre 1944 montrait l'importance du personnel à mettre en œuvre et suggérait un renforcement en personnel américain. En fait, le personnel sera uniquement français, réduit d'ailleurs par le prélèvement d'un bataillon pour le front de l'Atlantique. Les effectifs mis en œuvre atteignirent cependant la valeur de 8 bataillons.

Mais ces unités étaient dans l'ensemble mal entraînées aux missions qui allaient leur être confiées. Elles comprenaient d'abord les deux bataillons du 101<sup>e</sup> Génie, anciennes unités de plage qui, pendant la campagne d'Italie, avaient joué le rôle de génie de C.A. Déjà aguerris, leurs sapeurs, provenant pour la plupart de l'infanterie ou de la Légion, n'avaient reçu aucun entraînement de pontage avant leur arrivée en France. Un complément d'instruction leur sera donné sur le Rhône à *Estressin* et sur le Doubs à *Besançon* et *Dôle*. Il en sera de même pour un certain nombre de sapeurs du 17<sup>e</sup> Génie, unité sénégalaise blanchie par l'apport d'anciens F.F.I. Enfin certaines unités du génie des divisions blindées se perfectionnèrent sur le courant rapide à l'école de pont d'*Estressin*. Mais l'offensive de novembre 1944, et les nombreux travaux de voies de communication et d'organisation du terrain pendant le dur hiver 1944-1945 ne permirent pas d'achever cette instruction. Le 211<sup>e</sup> bataillon de ponts lourds avait été formé en Afrique en partant d'unités de sapeurs de chemin de fer; la formation de son personnel en courant rapide était donc aussi insuffisante. Nous avons vu enfin la mission confiée au 180<sup>e</sup> Génie.

Le manque d'instruction technique des sapeurs fut en partie compensé par l'ardeur que ceux-ci montrèrent dans l'application de leur mission. Il y a lieu de noter cependant qu'aucune instruction interarmes n'avait été entreprise avant le franchissement. Le personnel transporté peut n'être qu'un colis pendant la traversée mais il faut que ce colis soit assez intelligent pour faciliter les opérations d'embarquement sous le feu de l'ennemi.

### 3. *Les renseignements*

Ce n'est que progressivement que les renseignements sur le fleuve et sa défense parvinrent au Génie de l'Armée. Dès son installation à *Besançon* (octobre 1944) il obtint du Service

des Ponts et Chaussées des renseignements précis sur le Rhin entre *Huningue* et *Lauterbourg*.

Depuis la régularisation de son cours entreprise en 1874 par le colonel badois Tulla, le fleuve coule invariablement entre deux lignes distantes l'une de l'autre de 250 m environ, mais la vitesse de son courant s'est accrue et avoisine au thalweg 3 m par seconde. En outre, depuis 1928, des ingénieurs français commencèrent la construction d'un canal latéral, le canal d'Alsace, destiné à faciliter la navigation entre *Brisach* et *Bâle* et à utiliser l'énergie du fleuve en installant tous les 15 km environ une chute fournissant 180 000 KWA. Seuls existent en 1944 le barrage de *Kembs* et la centrale de *Lœchle*, ainsi qu'un premier tronçon de canal de 4 km de longueur. Ces renseignements techniques, à défaut de reconnaissances, qui ne pouvaient porter que sur les régions de *Strasbourg* et de *Kembs* atteintes au cours de l'offensive de novembre 1944, permirent d'établir les premiers projets et d'orienter l'ins-truction

Mais ce n'est qu'à partir de la réussite de l'offensive de *Colmar*, donc après le 15 février 1945, que nous pûmes border le Rhin de *Huningue* à *Gambsheim*. Les renseignements techniques furent alors complétés par des renseignements tactiques, obtenus par des couvertures photographiques et par des reconnaissances. Le secteur tenu était dans l'ensemble peu favorable à un franchissement de vive force. Le Westwall comporte trois lignes successives et très denses de casemates destinées à bloquer dès le départ nos vagues d'assaut et, au minimum, à arrêter la progression des éléments qui auraient réussi à débarquer. Le Rhin, en outre, ne possède pas de plages de sable comme la Loire; il est partout bordé de perrés hauts de 3 à 5 mètres, ce qui ne facilite pas les embarquements. Evidemment, on peut pallier cet inconvénient en utilisant les bras morts. Mais ceux-ci sont peu nombreux dans le secteur considéré et beaucoup d'entre eux sont réellement morts, car ne communiquant pas avec le fleuve. Trois zones furent cependant retenues:

- Tout d'abord celle de *Kembs* où, débouchant du canal d'Alsace avec des bateaux propulsés, on pourrait remonter en amont du barrage et débarquer entre *Markt* et la frontière suisse; mais l'exploitation stratégique du franchissement par la trouée de *Lörrach* semblait peu payante; cette zone sera cependant utilisée à deux reprises: d'abord le 18 mars 1945 pour un coup de main de va-et-vient, parfaitement monté, qui fournira de nombreux enseignements pour les opérations ultérieures, puis le 23 avril pour une opération montée sans grands moyens contre un ennemi découragé;
- ensuite, la zone du *Kaiserstuhl*, qui avait servi au franchissement allemand en juin 1940, mais qui était moins favorable dans le sens ouest-est, car dominée par les observatoires de *Brisach* et du *Limburg*;
- enfin celle de *Freistett*, où l'on aurait pu reprendre la tentative de débouché par l'Ill qui avait échoué en 1796, mais qui semblait peu propice étant donné la densité de la défense.

Mais en réalité le franchissement d'assaut aura lieu plus en aval sur le Rhin allemand. Les reconnaissances sur le cours français ne seront cependant pas inutiles car elles permirent de monter le schéma de l'opération.

## II. LES ÉVÉNEMENTS

### 1. *Genèse du franchissement*

Le 7 mars 1945 à 15 heures, un prisonnier révèle à la 1<sup>re</sup> Armée US que le pont de voie ferrée à *Remagen* doit sauter le jour même à 16 heures. A 15 h 30, les sapeurs américains s'emparent de l'ouvrage incomplètement détruit. Cette occasion splendide entraîne une réaction en chaîne de

franchissements du fleuve qui s'échelonnent entre le 7 mars, franchissement par la I<sup>re</sup> Armée US à *Remagen*, et le 27 mars, franchissement à *Mannheim* de la VII<sup>e</sup> Armée américaine. Seule la I<sup>re</sup> Armée française reçoit une mission purement défensive : tenir le Rhin de *Huningue* à *Lauterbourg*. La raison donnée par le Haut Commandement allié à cette décision est notre pauvreté en matériel. Mais le Général de Lattre n'accepte pas cette « Eclipse », nom donné à l'opération.

Il décide de traverser avec ses propres moyens dans le secteur du 2<sup>e</sup> C.A. qui vient de s'étendre au nord jusqu'à *Maximiliansau*. C'est l'ordre qu'il donne au Génie dans la nuit du 25 au 26 mars. Aussitôt, le matériel est poussé dans la région de Seltz. Dans la journée du 26, des reconnaissances sont opérées dans le secteur du 2<sup>e</sup> C.A. entre *Seltz* et *Leimersheim*. Ce point situé à l'extrême sud du secteur américain semble propice à une opération de faible envergure. C'est là que passera, le 2 avril, le 21<sup>e</sup> R.I.C. de la 9<sup>e</sup> D.I.C. Mais des reconnaissances effectuées le 27 en secteur américain montrent que les bras morts entre *Germersheim* et *Spire* se prêtent mieux à une opération plus importante.

Le Général de Lattre obtient alors du Général Devers, commandant le Groupe d'Armées, de relever la VII<sup>e</sup> Armée US jusqu'à *Spire* et de faire traverser nos forces dans cette nouvelle zone. La relève est prévue dans la nuit du 30 au 31 mars. Ainsi, tandis que nos alliés opéraient leurs franchissements successifs du nord au sud, nous descendons le fleuve du sud au nord pour trouver une zone favorable.

Une fois le commandement allié d'accord, il fera tout son possible pour faciliter notre action. Il ordonnera de prélever le matériel de franchissement rendu disponible par la réussite du passage à *Remagen* pour renforcer la VII<sup>e</sup> Armée US et la I<sup>er</sup> Armée française. L'arrivée de ce matériel dans notre zone ne peut pas avoir lieu avant le 31 mars. Le temps de le répartir, de le camoufler, de parfaire les reconnaissances sur de nouvelles bases élargies, repousse la date du franchissement au plus tôt vers le 2 avril.

Cependant, la VII<sup>e</sup> Armée US a réussi sa traversée et étend sa tête de pont vers le sud. Si nous attendions l'achèvement de notre préparation, notre franchissement n'aurait plus aucune signification politique. Or, le Général de Gaulle, comme le Général de Lattre, sent la nécessité d'agir au plus vite. Dans la soirée du 29, il adresse à l'Armée le télégramme suivant :

« Mon cher Général, il faut que vous traversiez le Rhin, même si les Américains ne s'y prêtent pas, dussiez-vous le traverser en barques. Il y a là une question du plus haut intérêt national. *Karlsruhe* et *Stuttgart* vous attendent si elles ne vous désirent pas. »

Le 30 mars, le Général de Lattre fait part de sa décision. Il se contente de lire le télégramme du Général de Gaulle et d'ajouter seulement ces mots : « Vous passerez cette nuit même. »

## 2. Journée du 31 mars

Il faut alors aménager l'opération pour qu'elle ait lieu dans les délais prévus, compte tenu des moyens dont on dispose. En multipliant les vagues d'assaut, on cherchera à jeter progressivement sur la rive droite les éléments de deux bataillons en partant des deux bras morts de *Mechtersheim* (A et B). Faute de tank-destroyers pour détruire les embrasures des casemates, on se contentera de neutraliser celles-ci par une préparation d'artillerie d'un quart d'heure permettant de noyer dans un fond sonore le bruit des propulseurs. Si l'opération réussit, les unités se porteront :

- 151<sup>e</sup> R.I. vers le nord, pour donner la main vers *Philippsburg* aux éléments du 3<sup>e</sup> R.T.A. qui doivent franchir le Rhin sur radeaux à *Spire*;
- 4<sup>e</sup> R.T.M. vers le sud, pour prendre à revers les casemates et faciliter les traversées massives de personnel et d'engins blindés à partir du port de *Germersheim*.

Cependant, l'opération brusquée faillit se terminer par un échec. Diverses circonstances dues à une préparation incomplète :

- Erreur dans l'embarquement d'une unité du 4<sup>e</sup> R.T.M. ;
- Absence de reconnaissances par le 151<sup>e</sup> R.I. ;
- Mauvais fonctionnement des propulseurs

eurent pour effet de retarder d'une heure le débouché des bateaux. L'artillerie avait levé son tir et l'avait reporté 500 m plus avant ; l'ennemi s'était ressaisi. Malgré trois essais successifs le franchissement du 151<sup>e</sup> R.I. échoue presque complètement : sauf trois bateaux qui atteignent la rive droite.

Au contraire, malgré de fortes pertes, les tirailleurs du 4<sup>e</sup> R.T.M. arrivent à constituer et à maintenir une tête de pont. La décision est prise de faire désormais passer le 151<sup>e</sup> R.I. par la plage B, réservée jusque-là aux tirailleurs. Le succès en résulte et, comme disait Napoléon, c'est : « la goutte d'eau qui fait le trop-plein ».

### 3. *Poursuite des opérations : les ponts*

L'Empereur disait aussi : « les opérations comme le passage du Rhin sont si délicates que les troupes ne doivent pas rester longtemps sans communications ».

Or, à la fin de la matinée du 31 mars, les pertes atteignaient déjà 70 bateaux d'assaut. La poursuite des opérations serait vite devenue impossible, et nos minces têtes de pont auraient été écrasées si dans le courant de l'après-midi les premiers transports américains n'étaient pas venus débarquer leur matériel sur la prairie voisine de la plage B. Ce matériel était bien plus important que celui avec lequel l'opération avait débuté : 300 bateaux propulsés et le matériel nécessaire pour lancer trois ponts de traversée. Il devenait par suite possible, à la fois, d'alimenter le franchissement de la 2<sup>e</sup> D.I.M. à *Mechtersheim*, de renforcer les unités voisines : 3<sup>e</sup> D.I.A.

à *Spire*, 9<sup>e</sup> D.I.C. à *Leimersheim*, et de commencer la construction de ponts qui seuls pouvaient donner des communications sûres entre les deux rives.

Dès le 1<sup>er</sup> avril, les traversées du Rhin à *Mechtersheim* prennent l'allure d'une opération industrielle. Des stormboats se livrent à un carrousel incessant sur le fleuve, tandis que les portières traversent à *Germersheim* des chars d'assaut. Mais le rendement de ces portières est très faible : quatre rotations par heure environ. Les communications ne seront assurées avec sécurité qu'après bouclage des ponts. Ceux-ci seront bien construits au fur et à mesure que nos éléments légers tiendront la rive droite, mais notre pauvreté relative en matériel nous obligera d'échelonner les constructions sur un mois et à multiplier les types d'ouvrages.

Le 3 avril, un premier pont de 12 tonnes en matériel français est livré à la circulation à *Spire*. Il débite plus de 2000 véhicules par 24 heures.

Le 7 avril, un pont avec chemin de roulement en acier est bouclé à *Germersheim*. Un deuxième du même type le sera à *Roppenheim* le 20 pour assurer les communications avec *Baden-Baden*, un troisième le 30 à *Brisach*.

Mais auparavant, le 9 avril a lieu le bouclage d'un pont de 18 tonnes à *Maxau* pour relier *Karlsruhe* à la rive gauche.

Le 20 avril, le pont de 40 tonnes, préparé pendant l'hiver dans le port de *Strasbourg*, assure la liaison avec *Kehl*.

Enfin, le 28 avril, la brèche créée par l'ennemi au pont de *Kembs* est réparée en matériel Bailey.

Ainsi, à la fin d'avril, sept passages continus relient la France à nos forces profondément enfoncées en Allemagne.

### III. CONCLUSIONS

Le franchissement du Rhin par la 1<sup>re</sup> Armée française, malgré ses caractéristiques particulières, présente des enseignements dans le triple domaine :

- De l'importance de la préparation;
- De la masse du matériel à mettre en œuvre;
- Du rôle primordial du facteur humain.

Nous avons longuement insisté sur le premier point; nous ne parlerons guère que des deux autres. En outre, les difficultés que l'opération brusquée a révélées montrent que dans l'avenir il sera nécessaire de faire appel à des moyens nouveaux.

On est effrayé par l'ampleur des moyens à mettre en œuvre. Pourtant, si l'on compare le matériel dont nous disposions avec celui employé par nos alliés, on s'aperçoit que nous n'avons pas été les plus favorisés. Ainsi, la II<sup>e</sup> Armée US a utilisé pour ses seuls franchissements d'assaut: 1900 bateaux, soit cinq fois plus que nous.

Le tonnage des matériels mis en œuvre par la IX<sup>e</sup> Armée US atteint le chiffre fantastique de 15 500 tonnes, et, ce qui est très intéressant, c'est que cette armée comme la II<sup>e</sup> Armée britannique qui formait avec elle le 21<sup>e</sup> Groupe d'armées, ne se contenta pas de portières à faible débit pour renforcer ses têtes de pont en chars et matériels lourds mais utilisa de nombreux moyens amphibies:

- 105 LVT<sup>1</sup>
- 18 LCM
- 18 LCVP
- 15 DD

En outre, le franchissement du Rhin par ce Groupe d'armées, avec ses parachutages préfigure l'allure moderne qui pourra être donnée aux franchissements de l'avenir.

Mais malgré l'importance du matériel mis en œuvre l'opération faillit échouer. Ce n'est que grâce à l'héroïsme et la persévérance de tous: sapeurs du 101<sup>e</sup> et du 17<sup>e</sup> Génie, F.F.I. du 151<sup>e</sup> R.I., tirailleurs du 4<sup>e</sup> R.T.M., artilleurs des

---

<sup>1</sup> LVT, appelé aussi Waesel, chenillette amphibie; LCM, bateau amphibie pour le transport du matériel; LCVP, bateau amphibie pour personnels et véhicules; DD, char amphibie.

D.L.O., qu'elle put être poursuivie jusqu'au succès. Nous avons vu qu'elle dut être remontée trois fois à la plage A. A la plage B, si la première vague peut passer sans trop de pertes, par contre la suite du franchissement en masse se révèle impossible. Le franchissement se poursuit par bateaux isolés. Ceux-ci, par leur vitesse, tentent d'échapper aux coups des casemates ennemies. Les passagers sont couchés dans le fond du bateau, seuls apparaissent les casques et le propulsiste qui gouverne à l'arrière. Souvent celui-ci est atteint et, comme un lièvre touché à la tête, l'embarcation sans cerveau se met à décrire des cercles désordonnés. Sur d'autres bateaux c'est le propulseur qui, percé de balles, prend feu et l'embarcation dérive en vue des casemates adverses. Parfois cependant, elle arrive à accoster sur la rive gauche et le propulsiste va chercher un autre bateau pour accomplir malgré tout sa mission. Quarante sapeurs, à peu près la moitié des propulsistes, trouvèrent ainsi une mort glorieuse en assurant les traversées.

C'est aussi parce que les tirailleurs du 4<sup>e</sup> R.T.M. et les fantassins du 151<sup>e</sup> R.I. ont su tenir dans de minuscules têtes de pont que l'ennemi a dû abandonner la partie. C'est parce que les D.L.O. n'hésitèrent pas à employer les premières embarcations que les tirs d'artillerie purent être rectifiés pour tenir compte des modifications de la situation.

Or, l'importance du facteur humain demeurera dans les conflits futurs alors que la technique, et même l'établissement des plans, dépendront de la science. On ne peut préjuger de la forme que prendrait un futur conflit, mais ce qui est certain, c'est que le facteur vitesse sera de plus en plus important. Il faudra éviter que les barrières fluviales, défendues ou non, apportent un ralentissement dans le rythme des opérations. L'emploi de véhicules amphibies dérivés des Weasels et des chars DD, véhicules qui doivent pouvoir être facilement adaptés aux zones atomisées, semble donc intéressant. Mais il faudra passer avec la plus grande rapidité des passages discontinus aux franchissements plus massifs et plus rapides

par ponts. Les engins de pontage français du Colonel Gillois répondent bien à cette condition.

Ainsi, quelque importante que soit à l'avenir l'utilisation de moyens modernes, il faudra toujours un personnel instruit et courageux pour les mettre en œuvre sous des menaces de plus en plus terribles. Le facteur humain ne perdra pas son importance, et *dans le Génie, l'honneur professionnel se confondra toujours avec l'héroïsme obscur.*

Général DOUCHY

### **Der einsame Soldat**

Sous ce titre suggestif, qu'on pourrait traduire en français par « Le soldat isolé » a récemment paru, chez l'excellent éditeur Huber et Co., à Frauenfeld, un ouvrage qui, par l'intérêt qu'il suscite, mérite une analyse d'une certaine ampleur. Il s'agit notamment de savoir dans quelle mesure l'organisation actuelle des armées tient un juste compte de la sociologie qui, de nos jours, joue un rôle déterminant dans toute entreprise humaine. Son auteur, Rolf R. Bigler, que nous venons de lire avec beaucoup de sympathie, est docteur ès sciences sociologiques et économiques, titre qui lui a été conféré à la suite de ses études aux universités de Zurich, Londres, Paris et Cologne. Dans notre armée, il est capitaine et commande un escadron d'exploration. C'est dire que cet officier possède la culture intellectuelle et l'expérience de la troupe qui lui permettent d'aborder, avec autorité, un thème particulièrement délicat.

Nous allons nous efforcer d'en dégager les grandes lignes et nous entreprenons cette synthèse avec d'autant plus de satisfaction que les conclusions de l'auteur recourent les conceptions que nous avons toujours défendues au cours de notre modeste carrière et, fréquemment, dans cette revue.

L'évolution de la tactique, constamment influencée par l'apparition d'armes nouvelles et toujours plus perfectionnées a eu pour effet de diluer sans cesse les formations de combat. Sans remonter trop loin dans l'histoire de la guerre,