

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 115 (1970)
Heft: 1

Artikel: Comment améliorer le rendement des formations mécanisées?
Autor: Weck, Hervé de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-343529>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Comment améliorer le rendement des formations mécanisées ?

Dans les formations mécanisées, il ne semble pas que la tactique pose des problèmes très ardues aux chefs responsables ; la plupart du temps, le terrain impose une solution. Par contre, ceux qui dirigent des unités de blindés ou de grenadiers de chars rencontrent souvent des difficultés techniques ; les problèmes d'organisation leur posent de véritables casse-tête. Dans ces domaines, s'ils choisissent une solution peu adéquate, la valeur « combative » de leur formation risque de baisser dans une notable mesure. A notre avis, les officiers des troupes mécanisées se désintéressent trop fréquemment de la technique de tir, des caractéristiques et des possibilités des véhicules, pour vouer toute leur attention à la tactique, alors qu'ils devraient posséder des connaissances qui les rendent capables de conseiller les équipages en difficulté.

Dans cet article, nous tâcherons de montrer que des procédés très simples suffisent à améliorer le rendement des formations motorisées et blindées. Après la phase délicate de la mobilisation, des problèmes urgents d'organisation et d'instruction ne manqueront pas de préoccuper les commandants de tous les échelons. Avant une attaque ou un mouvement quelconque, ces chefs chercheront à induire l'ennemi en erreur, afin que l'importance des forces et les objectifs choisis restent pour lui des inconnues. Enfin, ils devront pousser leurs hommes en avant, car ceux-ci éprouveront dans le terrain des difficultés qui ne seront pas toutes causées par l'ennemi.

Les unités mécanisées ne posséderont pas immédiatement une grande cohésion, lors d'une mobilisation de guerre ; certains soldats entreront en service avec une attitude individualiste, voulant garder sous l'uniforme leurs habitudes de la vie civile, alors que le matériel dont ils disposent exige une volonté de sacrifice et un esprit d'équipe très développés. En effet, que peut faire un équipage de char lorsqu'un homme ne se dépense pas sans compter pour la survie du groupe ? De tels individus sont sans doute capables de courage, mais de courage individuel ; insensiblement, la discipline de tous les jours fondera les tempéraments et les origines, déposera chez tous une volonté de lutte collec-

tive. En cas de danger, il faudrait donc à tout prix lever les troupes blindées assez tôt, car elles mettront un certain temps avant d'atteindre une cohésion suffisante.

Pour lutter contre cette lacune, les soldats de nos régiments de chars entrent en service chaque année, dans le but de se familiariser à nouveau avec leurs engins et les armes dont ils disposent ; cependant, nous devons prendre conscience qu'un système d'instruction, si perfectionné qu'il soit, ne saurait remplacer le baptême du feu. Pendant la deuxième guerre mondiale, certains combattants s'aperçurent à leur grand étonnement, lors du premier assaut, qu'ils n'étaient pas très à l'aise en maniant leurs armes, parce qu'ils avaient été trop longtemps entraînés avec le luxe de précaution du champ d'exercices, pour oser tirer sans hésitation par-dessus la tête des camarades. Dans un autre ordre d'idées, la vue des premiers blessés et des premiers morts affecte grandement le moral des soldats qui n'ont pas encore participé à un véritable combat. Les chefs lutteront contre cette peur et ce sentiment en donnant à leurs subordonnés des ordres clairs et très précis. Hemingway, dans *Pour qui sonne le glas*, met dans la bouche d'un personnage la phrase suivante : « Quand je me rappelle le tir à Ségovie, s'il doit y avoir une bataille ou bien beaucoup de coups de feu, j'aimerais savoir très clairement ce que je dois faire dans toutes les circonstances (...). Je peux faire n'importe quoi si on me le commande. »

Si les hommes n'ont pas une confiance absolue en leurs chefs, le pire risque de se produire, car, pour le soldat, le combat paraît se dérouler avec une tragique absurdité ; des obus explosent autour de lui, des ennemis surgissent de la fumée, son arme s'enraie sans raison apparente, des ordres incompréhensibles lui sont criés. Il lui faut en outre surmonter sa peur, maîtriser le tremblement de son corps, alors que les éclats de métal volent de toutes parts.

Avec des chefs capables, les hommes s'intégreront facilement dans leurs unités respectives, mais un autre danger les guettera s'ils devaient rester de longs mois « l'arme au pied » tandis que des combats se dérouleraient autour de la Suisse. Le moral du soldat ne résiste jamais à l'inaction. Le relâchement de l'instruction et de la discipline ouvre des brèches dans lesquelles la propagande ennemie s'engouffre avec la plus grande facilité : cette remarque s'applique à tous les genres de troupes et non seulement aux formations mécanisées.

La propagande la plus dangereuse fait appel au sexe. Pendant la bataille d'Anzio, en 1944, la radio allemande de Rome diffusait des émissions destinées aux troupes alliées. Elle n'épargnait aucun détail en décrivant, pour les soldats britanniques, les rapports amoureux des Américains et des femmes restées en Angleterre. Goebbels et ses experts savaient qu'un peu de pornographie, parmi des slogans et des disques de jazz, inciterait les soldats à écouter ce poste. Et pourtant, le moral des hommes de la tête de pont ne baissa pas parce que le travail ne manquait pas ! Une entreprise de propagande qui se veut efficace mêle à ses mensonges un grand nombre de faits authentiques et facilement vérifiables, afin que les destinataires ne puissent distinguer le vrai du faux. Malgré ce machiavélisme, seuls les hommes dont la volonté se trouve déjà affaiblie subissent l'influence de la guerre psychologique de l'adversaire. En dernière analyse, le danger de la propagande ennemie est fonction du moral de la troupe et, partant, de la manière de commander des chefs.

Les officiers de tous grades ne veillent pas seulement à l'état d'esprit de leurs soldats, mais vouent aussi une attention constante à l'amélioration de l'instruction antichar. Les grenadiers risquent d'être pris de panique lors du premier choc, s'ils ne subissent pas un entraînement poussé à ce genre de combat. La bataille de la tête de pont d'Abbeville, du 28 au 31 mai 1940, montra les conséquences de lacunes graves dans ce domaine. Le commandement français reçut des renseignements complètement faux, parce que les hommes n'avaient pas l'habitude de se trouver face à des blindés et que la peur leur enlevait tous leurs moyens : les services compétents annonçaient la présence de quatre-vingts chars à des endroits où les Allemands n'en alignaient que dix¹. Les Russes firent la même expérience en 1941 ; comme leur infanterie n'était pas suffisamment formée à la lutte antichar, des régiments entiers refluaient à l'arrivée des engins nazis. En plus de cette formation de base, chaque équipage devrait connaître les silhouettes des blindés utilisés dans notre armée ; certains hommes recevraient même la mission d'identifier ces véhicules au seul bruit de leur moteur, ce qui semble très utile dans un combat de nuit. On éviterait ainsi les tragiques méprises qui se produisirent, surtout chez les Américains, lors du débarquement de Normandie.

¹ Il n'y en avait même que 3 *au total* ; au groupe d'exploration de la 57^e Div. ! Mft

Les formations mécanisées doivent se comporter correctement devant les chars de l'ennemi, et surtout se déplacer d'une manière fluide, même si la situation présente des difficultés sérieuses. Pendant un mouvement, la discipline personnelle semble d'une importance primordiale et l'on ne devrait plus revoir les fautes qui se produisent encore dans les cours de répétition ; que l'on punisse avec la dernière sévérité ceux qui s'en rendent coupables. Comment qualifier l'attitude d'un soldat qui, pendant un déplacement, arrête son véhicule au milieu de la chaussée pour acheter des cigarettes ou soulager un besoin jugé très urgent ? Ces fautes qui, de prime abord, semblent bénignes, provoquent des conséquences insoupçonnées ; à cause d'un inconscient, une colonne entière se trouve bloquée pendant de longues minutes, sans que l'on puisse prendre une seule mesure de protection ! En temps de guerre, les mouvements ne s'effectueront pas sans embouteillages, mais il appartient à chacun de les éviter dans la mesure du possible et de ne pas en provoquer par négligence.

Pendant le combat, les routes risquent d'être encombrées par des véhicules qui opèrent un repli ; la panique fera souvent perdre toute notion d'ordre à des unités éprouvées par l'ennemi. Que se passera-t-il si, au même moment, des renforts arrivent en empruntant le même axe ? Certains chauffeurs pris de panique refuseront de céder la place aux troupes qui montent au front. Dans de tels cas, il faut appliquer les solutions énergiques dont parlent plusieurs combattants de la deuxième guerre mondiale : « A plusieurs reprises, nous avons eu à lancer le tank de tête en avant, à toute allure, quand un véhicule refusait de céder la place. Habituellement, la vue de trente tonnes d'acier, rugissant, fonçant sur lui, suffisait pour rendre le chauffeur compréhensif. »¹ Dans des situations critiques, des officiers de haut grade se voient dans l'obligation de régler la circulation, afin que le trafic s'écoule normalement. Le maréchal Model s'attela plusieurs fois à cette tâche pendant la bataille des Ardennes : les résultats qu'il obtint touchent au miracle !

Les troupes mécanisées sont souvent appelées à se déplacer ; voilà une vérité de M. de La Palice, mais il en est une autre que l'on oublie trop souvent ; pendant un mouvement, chaque homme peut se trouver

¹ Maurice Delaval, *La bataille des Ardennes*, p. 95.

isolé ; il doit donc toujours emporter avec lui son arme personnelle. Dans la *Wehrmacht*, du colonel jusqu'au dernier secrétaire, tout le monde appliquait ce principe.

On rencontre encore trop de commandants de char qui ne savent pas lire la carte d'une manière assez sûre ; cette connaissance semble pourtant indispensable, car des commandos ennemis ou des membres de la cinquième colonne peuvent supprimer, intervertir les panneaux indicateurs ou les jalons placés par les organes de la police des routes. Les Allemands utilisèrent ce procédé en décembre 1944 et les Tchèques agirent de même en 1968. Voilà qui montre d'une façon péremptoire que le sous-officier ne saurait suivre passivement le véhicule qui le précède dans la colonne.

Chaque déplacement provoque inévitablement des pannes ; un engin immobilisé est une cible idéale ! Pour le fantassin, un blindé peut sembler un abri, mais pour le « tankiste » un char en panne n'est qu'un piège mortel chargé d'une tonne d'explosifs et de carburant. Par conséquent, la réparation ou l'évacuation doivent s'effectuer avec la plus grande rapidité. Les mécaniciens se trouveront très en avant, afin de remédier aux pannes qui se produiraient en première ligne. Leur mission présente des dangers, car ils risquent de subir des incursions ennemies. Ces spécialistes devraient donc être à même de piloter, de charger et de pointer aussi bien que les équipages, pour se défendre en cas de besoin.

On ignore trop souvent l'importance du travail des mécaniciens et sa complexité. Durant la bataille d'El Alamein, qui dura onze jours, les Anglais remirent en état trois cent trente-sept chars ; ce chiffre important prouve que tous les véhicules touchés ne sont pas irrécupérables et que l'on doit former avec le plus grand sérieux les échelons de réparation. L'entretien des engins blindés posera sans doute des problèmes épineux aux organes responsables ; les expériences faites à ce sujet le prouvent ; mis à part les travaux habituels, les chars de la *Wehrmacht* qui avaient parcouru deux mille kilomètres en terrain difficile exigeaient un moteur neuf.

Pour travailler rapidement, les mécaniciens doivent agir avec méthode, comme le service sanitaire ; au cours d'un combat, un médecin, surchargé par le nombre des blessés, ne pourra s'occuper personnellement des cas désespérés et des mourants à qui ses soins ne serviraient

à rien. Il réservera son dévouement aux hommes susceptibles d'être sauvés. Le même problème existe pour les spécialistes chargés des réparations ; ils ne chercheront pas à remettre en état des véhicules trop endommagés, mais donneront, au début de leur intervention, la priorité aux défauts moins graves. Si une pièce venait à manquer, l'engin le plus atteint servira de réserve de matériel.

Les mécaniciens les plus dévoués et les plus compétents ne suffiront pas à la tâche, si la troupe ne respecte pas son matériel. Chacun devrait imiter les officiers décrits par Soubiran dans *J'étais médecin avec les chars* : « De leurs chars, ils parlaient tous les jours. A chaque instant, ils se penchaient sur eux avec leur conducteur. C'était l'objet de soins constants, d'un amour exclusif. Ils semblaient les caresser avec tendresse, chuchoter des mots secrets à leur âme de métal, fantasque ou appliquée selon son humeur. »

Les hommes se donnent plus de peine pendant les services d'entretien quand on les laisse toujours sur le même véhicule ; l'équipage ou le groupe connaît alors parfaitement les défauts de son engin et le considère comme sa propriété. Les historiens du dernier conflit mondial insistent sur un point qui nous semble important : les équipages devraient former une véritable famille dont les membres travaillent ensemble du matin jusqu'au soir ; si l'on tient compte de cette remarque, le rendement et la cohésion du groupe augmentent. Voilà qui rejoint ce que nous disions à propos des travaux d'entretien.

Garder le matériel en bon état pose des difficultés, mais il en existe bien d'autres dans les formations mécanisées. Que doit-on faire des prisonniers et du matériel que l'on capture ? La plupart des équipages n'auront pas le temps de s'occuper de cela ; les *Panzerdivision* de la *Wehrmacht* se contentaient d'envoyer leurs captifs sans escorte vers l'arrière. Actuellement, un règlement de la *Bundeswehr* conseille de les confier aux hommes des véhicules tombés en panne. La solution semble logique et applicable. Pendant une avance mécanisée on ne peut faire de butin et les hommes doivent détruire le matériel qui leur tombe entre les mains. Un officier français vit l'application de cette méthode par les Allemands en 1940 : « Quelques hommes sont descendus des chars et ont incendié les camions qui stationnaient dans le parc, avec des lance-flammes. »¹ En vue de ce genre d'opération, ne serait-il

¹ Henri Lespès, *Corps à corps avec les blindés*.

pas judicieux de doter nos grenadiers de chars de ce moyen de combat ?

Malgré l'exemple que nous venons de citer, nous admettons que les hommes auront l'occasion de prendre du matériel à l'ennemi ; il faut cependant que ces prises leur rendent service. Dans ces conditions, pendant les périodes d'accalmie, pourquoi ne pas instruire les soldats les plus doués afin qu'ils puissent se servir des armes et des véhicules de l'adversaire ?

Tous ces problèmes montrent l'activité intense que déploieront les soldats de chars et les grenadiers ; le chef d'une telle formation prendra garde au repos de ses hommes, s'il veut maintenir leur aptitude au combat. N'oublions jamais que nombreux furent les échecs militaires dus à la fatigue de la troupe. Le soldat épuisé se moque éperdument des ordres et des réactions de ses camarades ; il en arrive à perdre l'instinct de conservation : « L'extrême fatigue parente du mal de mer. Je ne me dérangerai pas plus, pour aller prendre mon masque, s'il y a alerte aux gaz, qu'ayant le mal de mer je me dérangerais pour prendre le gilet de sauvetage, si le bateau sombrait. »¹ Ce besoin de repos place souvent l'officier devant un dilemme, comme en témoigne cette note d'un commandant de bataillon à Anzio : « Les hommes sont à bout. (...) La brigade déclare ne pas pouvoir nous envoyer de renforts. J'ai donc pris un risque, en ordonnant de faire dormir le bataillon pendant deux heures avec le minimum de guetteurs. Sur un front aussi large, avec des compagnies décimées, c'est un risque considérable, mais il faut à tout prix que les hommes dorment. » Dans nos exercices on oublie fréquemment cette nécessité ; pendant la dernière guerre, les mauvaises langues ne disaient-elles pas que le sommeil vaincrait l'armée suisse plus sûrement que les forces d'un ennemi éventuel ?

Il semble superflu de répéter que le maintien du secret et l'efficacité des mesures de déception dépendent de l'attitude, de la bonne volonté de chaque combattant ; on oublie cependant que des procédés fort simples suffisent à tromper l'ennemi. En étudiant les méthodes utilisées par les troupes d'Hitler avant l'offensive des Ardennes, on se rend compte qu'un service de renseignements peut facilement être induit en erreur par l'adversaire. Lors des reconnaissances, les officiers de chars nazis ne portaient pas leur célèbre uniforme noir mais revêtaient la tenue

¹ Henry de Montherlant, *Textes sous une occupation*.

habituelle des fantassins pour ne pas trahir les intentions de leur haut commandement. Les forces prévues pour l'engagement ne se trouvaient pas au complet dans la zone d'attente ; certains de leurs éléments demeuraient en arrière, et bien en vue, afin que les organes de reconnaissance des Alliés les identifient à coup sûr. Chaque soir, et cela pendant le mois qui précéda l'offensive, des amplificateurs faisaient croire à de faux mouvements de troupes. Les Allemands recouvrirent les routes de paille et amortirent ainsi le bruit des chars en mouvement, au cours des marches d'approche. Les formations nazies se concentrèrent au début décembre par une température fort basse ; on ne pouvait laisser les hommes sans moyens de chauffage pendant plusieurs jours ; les états-majors firent donc distribuer du charbon de bois, qui permet de faire du feu sans que l'on trahisse les positions par des fumées indiscretes.

Ces mesures expliquent la surprise éprouvée par les Alliés au début de la contre-offensive, en décembre 1944. Pourtant, leurs services de renseignements se méfiaient de quelque chose ; ils avaient remarqué le bon moral des prisonniers allemands. Ils auraient aussi pu se rendre compte que l'absence d'abattis et de barrages sur les axes tenus par l'adversaire indiquait des intentions agressives. Les Américains voulaient également tromper leur adversaire ; pour lui faire croire à un renforcement de leur dispositif dans les secteurs de Bastogne et de Saint-Vith, ils habillèrent des GI en généraux et leur ordonnèrent de sillonner toute la région !

Après avoir cherché à tromper l'ennemi, la troupe se met enfin en marche pour atteindre la ligne de départ où elle se déploie et utilise tous les avantages offerts par le terrain. A ce moment, l'angoisse étreint les cœurs ; l'insécurité règne, chaque combattant l'a éprouvée : « (...) ces blés où nous tanguions dans l'obscurité n'étaient plus des blés, mais des camouflages ; il n'y avait plus de terre à moisson, il n'y avait plus qu'une terre à mines ; et il semblait que le char rampât de lui-même vers quelque embûche terrée (...). »¹ Les mines, voilà la grande obsession des équipages ; tous les moyens sont bons pour les libérer de cette idée fixe. Les Allemands envoyaient devant leurs troupes des moutons et découvraient de cette façon les champs de mines les mieux camouflés. Il nous semble pourtant que la peur éprouvée lors d'un mouvement

¹ André Malraux, *Antimémoires*.

dans le terrain est aussi due à d'autres facteurs ; personne n'arrive à se représenter avec exactitude la topographie sur la base de cartes ou de photographies aériennes. Les ruisseaux courant au fond des vallonnements qui, à première vue, paraissent innocents, s'avèrent très dangereux pour les chars. Ils ont creusé peut-être leur lit dans de la terre molle, leurs berges sont croulantes et constituent de parfaits fossés anti-chars. Les moyens techniques les plus perfectionnés ne remplaceront jamais le travail d'un modeste groupe de reconnaissance ou d'exploration.

Les soldats des régiments de chars doivent aussi retenir d'un coup d'œil les caractéristiques du terrain qui sont susceptibles d'intéresser leur formation. Ainsi, par exemple, lorsqu'un pré présente une teinte vert-bleu, cela indique que des petits joncs y poussent et que son sol est vraisemblablement marécageux. Une longue liste de ces données semblerait fastidieuse, mais ces connaissances contribuent au succès des troupes mécanisées. Pour les grenadiers, le problème posé par l'utilisation du terrain est quelque peu différent ; leurs procédés de combat se rapprochent beaucoup de ceux de l'infanterie. Des études spécialisées prouvent qu'une troupe qui a quitté ses véhicules se défend mieux dans des ruines que dans des maisons encore intactes. Ceux qui reçoivent la mission de défendre une localité ou un hameau ont donc avantage à détruire les bâtiments et à s'installer dans les caves avant le début de l'assaut¹.

Des constructions en pierre, même isolées, constituent de véritables fortifications qui nécessitent une opération particulière. Cette remarque intéresse l'assaillant comme le défenseur, qui doit en outre se rendre compte qu'en « terrain libre, n'offrant aux blindés aucun obstacle absolu, on ne retraite pas devant les chars, quand surtout l'ennemi s'est arrogé d'une manière indiscutable le monopole des opérations aériennes ».² Dans ces conditions, il vaut mieux se laisser déborder et continuer la résistance, malgré l'encerclement.

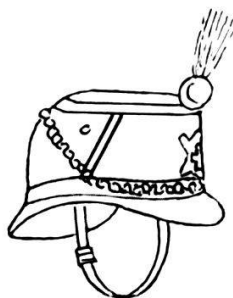
Ces quelques « recettes » ne se veulent pas exhaustives, car celui qui s'intéresse à la marche d'une formation mécanisée en découvre sans cesse par lui-même ou grâce à ses lectures. L'abondance et la qualité du

¹ « ... l'artillerie ne détruit pas tout. Un mur est toujours un mur, même à demi-éboulé. » (Colonel Henri Giraud, cours de l'E. S. G. 1929). Mft

² Eddy Bauer, *La Guerre des blindés*.

matériel ne sont pas les seuls critères à envisager ; en effet, au moment de l'action, les engins les plus modernes perdront une grande partie de leur efficacité si la troupe ne connaît pas des procédés qui peuvent, à première vue, sembler simplistes, mais auxquels elle ne pensera pas spontanément, à cause des fatigues et de l'énervement consécutifs à un engagement. « Ce ne sont pas les chars et les autos blindées qui gagneront la guerre ; ce sont les hommes qui les montent. »¹

Lieutenant Hervé de WECK



¹ Lord Montgomery.