

La Revue Militaire Suisse et l'an quarante

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **125 (1980)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-344302>

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.

La Revue Militaire Suisse et l'an quarante

Contexte

Pas de numéro de la RMS en mai 40: La cadence de la « guerre-éclair » exige la présence permanente en Suisse de chacun à son poste. Ne voit-on pas l'évacuation de Namsos par les troupes franco-anglaises, l'offensive générale de la Wehrmacht à l'ouest, la capitulation de l'armée hollandaise, de la belge, la déroute de Sedan, le réembarquement de Dunkerque, la bataille des Alpes, le réduit Breton avorté, l'appel du 18 juin — encore à peine audible —, l'armistice du 22 juin? Les hostilités cessent le 25 juin, à minuit 35. Hitler est maître de l'Europe continentale, de la Vistule à l'Atlantique.

Lu dans le numéro de mai-juin 1940

Nous ne reprenons ici qu'une analyse d'autant plus remarquable qu'elle fut rédigée alors que se déroulait encore la « bataille de France ».

Commentaires sur la guerre actuelle

Depuis notre dernière chronique, bien des événements se sont déroulés: ce fut d'abord l'occupation, sans coup férir, du Danemark par les troupes allemandes, puis la campagne de Norvège, où les troupes alliées furent rejetées à la mer, et finalement la grande offensive sur la Hollande, la Belgique et la France.

Jouant partout la surprise, l'Allemagne s'assura l'initiative des opérations dans tous les domaines.

Pour expliquer ou excuser les revers des Alliés, chacun s'ingénie à démontrer que l'Allemagne use de « procédés nouveaux ». Au fait, est-ce dans ce domaine qu'elle trouve la clef de ses succès? Nous ne le croyons pas. Pour qui lisait la littérature militaire allemande d'avant-guerre, les opérations telles qu'elles se développent ne sont pas une surprise. En outre, la campagne de Pologne permit une première application des théories exposées. La véritable surprise réside beaucoup plus dans la violence et la soudaineté des actions que dans des procédés inédits. Les méthodes préconisées par les Allemands ne trouvèrent pas toujours créance; elles rompaient en effet trop souvent avec les principes classiques universellement admis. Il faut reconnaître que les victoires allemandes d'aujourd'hui sont surtout des victoires sur l'art militaire conformiste et traditionnel.

La guerre pratiquée par l'Allemagne s'est étendue en surface dans chaque pays. Elle n'est plus limitée à un front ou à une zone des armées, mais elle englobe tout le territoire. En écrivant cela, nous ne pensons pas seulement à l'action de l'aviation sur les arrières, mais également aux multiples perturbations suscitées à l'intérieur du pays simultanément avec les opérations militaires.

Nous ne ferons pas un exposé chronologique des opérations de guerre qui se sont déroulées depuis la publication de notre dernier numéro. Ce serait fastidieux. Essayons tout au plus de mettre en lumière quelques enseignements qu'il peut être utile de connaître.

La campagne de Norvège est, pour nous, d'un intérêt manifeste. Se déroulant sur un sol qui offre de grandes analogies avec le nôtre, elle permet de voir comment se sont com-

portées les armes lourdes en terrain montagneux. On aura sans doute l'occasion d'y revenir.

Lors des guerres d'Abyssinie, d'Espagne, ou de l'occupation de l'Albanie, des transports de troupes par avions eurent lieu, mais ne revêtirent pas l'ampleur de ceux exécutés par les Allemands pour occuper la Norvège. Là, il s'agissait de gros effectifs avec leurs armements. La prise de possession des terrains nécessaires aux atterrissages se fit par des procédés divers. Particulièrement intéressante fut la résistance des troupes allemandes à Narvik, car leur ravitaillement dépendait uniquement des transports aériens.

Enfin, pour nous Suisses, la campagne de Norvège prouve, une fois de plus, que les unités blindées peuvent être engagées même en terrain montagneux.

Compte tenu de la faible résistance norvégienne, des unités cuirassées allemandes furent engagées dans un terrain analogue au nôtre et y remplirent parfaitement leur tâche. On se fie encore beaucoup trop à la valeur intrinsèque du terrain pour la défense anti-chars.

L'action des troupes alliées mit en relief deux facteurs :

— le premier est qu'une troupe dépourvue de matériel lourd n'a aucune puissance offensive ;

— le second, que sans une forte organisation au sol, l'aviation est impuissante.

Les débarquements alliés et allemands en Norvège mirent aux prises les flottes et l'aviation. La guerre aéro-navale y joua le rôle capital. Il est encore trop tôt pour en tirer des conclusions et savoir qui l'emporte : l'avion ou le bateau.

*
* * *

La guerre en Hollande présente des particularités intéressantes. Tout d'abord, pour la première fois, des contingents de parachutistes d'une certaine ampleur furent lancés pour s'emparer de points importants du pays. Il s'agissait de corps de troupes en général de l'ordre d'un bataillon, disposant d'un puissant armement léger. Le matériel est lancé séparément dans des caisses. Les hommes sont soumis à une instruction très approfondie pour le combat individuel et dressés pour «attaquer» à tout prix. Ils connaissent à fond le maniement de leurs armes et quelques-uns sont en outre des spécialistes de l'emploi des explosifs.

Les régions où doivent débarquer les parachutistes sont l'objet de minutieuses reconnaissances (photos aériennes, rapports d'agents, etc.) et les points défendus sont attaqués par l'aviation pour être neutralisés. Les hommes sautent lorsque les avions de transport sont à une hauteur qui varie entre 250 et 100 m. L'avion laisse tomber des groupes de huit hommes qui restent relativement groupés pendant la descente. Ces groupes sont largement dotés de vivres et de munitions.

Le moment critique pour les parachutistes est celui qui suit immédiatement l'atterrissage, mais le temps nécessaire au rassemblement ne dure que quelques minutes. Du reste, chacun sait très exactement ce qu'il a à faire. Ce fut, en général, à l'aube naissante que les attaques de parachutistes eurent lieu. En Hollande, ces formations s'emparèrent des ponts et des aérodromes. Dans ce dernier cas, elles s'assurèrent non seulement de la place d'atterrissage elle-même, mais également des voies de communication des alentours.

Lors de la prise d'un terrain d'aviation, il s'agit simultanément de mettre hors de combat les éléments de garde, la D.C.A. et d'éloigner les obstacles pouvant obstruer les pistes d'arrivée.

Toutes ces phases se développèrent toujours rapidement tant la stupeur et la surprise jouèrent un grand rôle chez les assaillis.

Ceux qui ont vu ces parachutistes à l'œuvre se plaisent à leur reconnaître toutes les qualités d'une troupe d'élite dans toute l'acceptation du terme.

Une fois le terrain entre leurs mains, arrivèrent, sans retard, les avions de transport amenant l'infanterie. On prétend qu'à Waalhafen (Rotterdam), 800 hommes débarquèrent dans l'espace d'une demi-heure, avec tout leur armement et moyens de locomotion (bicyclettes, motos).

En résumé, tant en Norvège qu'en Hollande, ce procédé a parfaitement réussi. Il constitue réellement une application, sur une grande échelle, d'idées discutées depuis longtemps dans les milieux militaires de tous les pays, mais que seuls les Allemands réalisèrent.

*
* * *

Ce n'est vraiment qu'avec les batailles de Belgique d'abord, puis en France, que toute la puissance de l'armée allemande se déploya. Là encore, il n'y eut pas de « méthodes nouvelles » proprement dites, mais une application revue et améliorée de celles employées en Pologne. Les vieux procédés classiques furent abandonnés.

L'aviation joua et joue encore le rôle capital. Son action fut déterminante. Sous les bombardements massifs et répétés des « Stuka », les troupes attaquées se désorganisèrent, souvent sans avoir vu l'ennemi terrestre.

Profitant de ce désarroi, les colonnes motorisées allemandes avancèrent sans rencontrer de forte résistance. Si des points d'appui résistaient tout de même, une nouvelle intervention des « Stuka » les réduisait au silence, après un bombardement massif. Cette action terminée, la progression reprenait.

On peut vraiment écrire : l'aviation ébranle les positions et les chars les font crouler.

Durant les attaques aériennes, il faut occuper la troupe, par exemple en la faisant tirer. Il y a une nouvelle éducation des nerfs à faire pour résister à ces bombardements aériens et aux tirs à la mitrailleuse d'avions. On affirme que contre des troupes bien réparties dans le terrain, l'effet matériel est minime. Il est essentiel que les hommes aient chacun leur trou ou abri individuel où ils se sentent en sécurité.

Les bombardements de colonnes furent presque toujours suivis d'attaque au sol à la mitrailleuse. Là encore, l'effet moral fut souvent plus considérable que l'effet matériel, mais le but était atteint : le désordre créé empêchait une résistance organisée.

La défense contre avions, au moyen des armes d'infanterie (mitrailleuse et fusil-mitrailleur), fait toujours l'objet de nombreuses discussions. Durant les batailles de la Meuse et des Flandres, les appréciations furent nettement négatives. Dans la bataille de France, on reconnut à ces tirs une efficacité relative, à la condition d'être exécutés à moins de 800 m. de l'avion et *dans la direction de vol de celui-ci*. En outre, ces tirs à la mitrailleuse ont un bon effet moral sur la troupe qui les exécute, en fixant son attention.

Il semblerait que le tir contre avions avec les mitrailleuses de petit calibre obtienne un résultat maximum en jumelant plusieurs armes montées sur le même affût. On est ainsi certain que le même but est battu par une gerbe dense. Il n'y a pas dispersion des gerbes sur des objectifs différents. En Finlande, contre les avions volant en rase-mottes, les Russes employèrent avec un certain succès quatre mitrailleuses jumelées montées sur le même affût.

Dans le domaine des chars, la surprise technique paraît complète. Après la campagne de Pologne, les Allemands renforcèrent les blindages de leurs chars légers et moyens et fabriquèrent des chars lourds. La conséquence en fut que l'armement de petit calibre n'a pas donné les résultats attendus. C'est pour cette raison que les canons de campagne de 75 et les canons de D.C.A. de calibre moyen furent engagés en première ligne. On évoluerait donc vers les matériels anti-chars lourds.

Comme nous l'écrivions au début de cet exposé, la notion de terrain impraticable aux chars est à réviser. Dans les Ardennes, des divisions blindées allemandes attaquèrent dans des secteurs où l'engagement de grandes unités de ce type était jugé « impossible ». Ce fait renforce encore les expériences de Norvège.

L'avion, attaquant le char au canon, s'est révélé l'un de ses plus redoutables ennemis. Malgré la faiblesse du calibre employé, les résultats furent toujours appréciables, car l'on sait que le « toit » des chars est moins cuirassé que les autres parties. Ce procédé ne peut être envisagé en Suisse, car il exige la maîtrise de l'air au-dessus du champ de bataille. L'attaque des chars par les avions fut étudiée par l'ingénieur en chef du Génie maritime français Rougeron, dans une série d'articles prophétiques, parus peu avant la guerre. L'idée était nouvelle et donna lieu à d'intéressants échanges de vues.

Dans tous les plans défensifs, les destructions devaient jouer un rôle important. Elles ne donnèrent pas ce que l'on était en droit d'attendre d'elles, *car beaucoup d'entre elles ne fonctionnèrent pas*. Les causes sont multiples. Une des principales est que l'on attendit trop longtemps avant de les exécuter. Faut-il mieux livrer à l'ennemi un pont intact et permettre à quelques dizaines de soldats de rallier les lignes, ou le détruire au risque de perdre ainsi ces hommes ?

Nous nous réservons de revenir sur cet important chapitre dans une chronique ultérieure.

*
* * *

L'évacuation de populations civiles joue dans cette guerre un rôle insoupçonné.

Dans tous les pays belligérants eut lieu, en septembre 1939, l'évacuation de la population des régions frontalières ou des zones fortifiées.

Toutefois, au moment de l'invasion de la Belgique et de la France, un véritable exode de population commença, chacun essayant de gagner l'arrière ou ce qu'il croyait le devenir.

Il en résulta sur les routes des embouteillages invraisemblables qui gênaient ou même paralysaient totalement les mouvements de troupes.

Si l'on ne veut pas replier certaines localités, il faut exiger que chacun reste à sa place, car dans beaucoup de cas, les départs de commerçants (boulangers, laitiers, etc.) entraînaient les autres habitants à fuir, par peur de mourir de faim.

Dès l'ouverture des hostilités, les évacuations sont :

- pratiquement impossibles ;
- dangereuses, car elles encombrant les voies de communication ;
- souvent inutiles, tellement certaines actions de combat se déroulent rapidement.

En outre, ces malheureux abandonnés sur la route s'exposent à toute sorte de dangers qu'ils éviteraient en restant sur place.

D'autre part, il ne faut pas oublier que les forces des femmes, des enfants, des vieillards sont limitées et qu'ils ne peuvent aller loin ; ni à pied, ni en camions ouverts. Les transports par voies ferrées sont exposés à tous les aléas des bombardements aériens, car l'aviateur ne peut faire de distinction entre transports militaires et transports de réfugiés.

En résumé, d'une manière générale, il faut singulièrement réfléchir avant de replier des populations. Il ne suffit pas de savoir *où* elles doivent aller, mais surtout *quand et comment*. Si le temps propice est passé, il vaut mieux que chacun reste sur place.