

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 79 (1934)
Heft: 10

Artikel: Motorisation et cavalerie
Autor: Rouquerol, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341583>

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: 14.03.2025

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

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 N° fr. 1.50 3 mois fr. 5.—

DIRECTION ET RÉDACTION :

Major R. MASSON, Avenue Druey 15, Lausanne, Tél. 32.217.

ADMINISTRATION, ABONNEMENTS, VENTE :

Avenue de la Gare 23, Lausanne. Compte de chèques post. II.5209

ANNONCES : Agence de publicité G. Amacker, Palud 3, Lausanne. H. Droz, succ.

Motorisation et cavalerie.

Les essais de motorisation d'unités combattantes effectués récemment pendant les manœuvres des 1^{re} et 3^e divisions — notamment en vue de la transformation projetée des compagnies de mitrailleurs attelés — prouvent que cet important problème n'a pas échappé à l'attention de notre haut commandement.

Si, dans ce domaine, nous n'avons suivi que de très loin l'évolution de certaines armées étrangères, il importe de se rappeler que la motorisation des grandes unités — telle que la conçoivent nos voisins — relève avant tout d'une préoccupation stratégique, imposée par l'étendue des champs de bataille modernes, laquelle permet d'exploiter au maximum les vitesses offertes par la motorisation.

Certes, l'exiguité et le manque de profondeur de notre territoire, de même que la richesse de nos communications ferroviaires nous dispensent de pousser la motorisation de nos troupes au degré qu'elle a atteint dans d'autres armées. En revanche, nous ne devons pas nous dissimuler que le grave fléchissement de nos effectifs — lequel est apparu nettement dans le projet de réorganisation de l'armée — pourrait justifier, à lui seul, une certaine augmentation de nos moyens motorisés, le facteur *vitesse* demeurant une des conditions de la manœuvre et de la puissance et un des éléments du succès.

C'est à ce titre que nous devons porter au problème de la motorisation l'intérêt qu'il mérite. (*Réd.*)

En 1914 les armées françaises sont entrées en guerre avec 6000 voitures automobiles. En 1918 elles en avaient 95 000 ; les Anglais 45 000 et 8000 caterpillars, les Américains 40 000. Sans donner des précisions semblables pour les autres belligérants, nous savons qu'elles sont aussi impressionnantes.

Cet accroissement vertigineux du nombre des véhicules à moteur est une éclatante preuve de leurs avantages.

En France, le succès d'une première expérience faite en octobre 1914 sous la pression des nécessités, pendant la course à la mer, était le point de départ d'une importante organisation des transports automobiles de troupes. Dans les premiers mois de 1915, le commandement supérieur disposait d'une réserve automobile d'un millier de camions divisé en quatre groupes. Ce chiffre était progressivement augmenté. Il atteignait son maximum à la fin de la guerre. A ce moment, chaque groupe d'armées disposait d'une réserve de transport de même puissance que celle du général en chef. Cet ensemble de moyens pouvait assurer le mouvement simultané de 80 000 hommes.

Parmi les transports de troupes les plus importants, il faut citer le trafic automobile de la route de Bar-le-Duc à Verdun, à la fin de février 1916. Cette route, désormais célèbre sous le nom de *Voie Sacrée* a vu passer, à cette époque, jusqu'à 6000 camions en 24 heures.

Le plus important mouvement de troupes en automobile a été celui de la 1^{re} armée américaine entre Saint-Mihiel et l'Argonne. 400 000 hommes ont été transportés en six nuits à 80 kilomètres de leur point de départ.

Ces exemples montrent l'importance prise par la motorisation au cours de la grande guerre. Mais il faut remarquer qu'il s'agissait seulement de transports stratégiques sur routes avec une organisation inspirée du type d'une entreprise en commun, qui déposait les usagers à la limite du domaine tactique, mais n'y pénétrait pas. La motorisation n'y a pénétré jusqu'à la fin de la guerre, en dehors de l'artillerie, que sous la forme de quelques éléments très légers

opérant sur routes ou de chars de combat employés pour la première fois, à la fin de 1916, par les Anglais sur la Somme et par les Français, en avril 1917, sur l'Aisne.

Jusqu'à la fin des hostilités, cette arme nouvelle, malgré les services qu'elle avait rendus, n'avait pas trouvé de doctrine définitive de son emploi.

Quoi qu'il en soit, il existait chez tous les belligérants à la fin de la grande guerre une opinion uniforme d'après laquelle le commandement devait disposer, dans le champ stratégique, de très puissants moyens de transport de troupes, sous peine de ne pouvoir parer en temps opportun à une défaillance locale du front. Les perfectionnements apportés au matériel depuis 1919 n'ont fait que confirmer cette opinion ; ils y ont facilement ajouté l'idée d'employer en grand les transports automobiles pour préparer une offensive. En outre, la construction de véhicules automobiles « tous terrains » leur ouvrait le champ tactique.

Dans le principe, l'infanterie seule était transportée ; l'artillerie hippomobile et la cavalerie continuaient à se déplacer comme auparavant.

L'artillerie, dont les gros calibres étaient déjà motorisés pendant la guerre, tend de plus en plus à la suppression de la traction hippomobile. Les armées anglaise et américaine envisagent déjà sa suppression totale dans les troupes de campagne. Cette tendance ne peut qu'être généralisée dans toutes les nations au fur et à mesure que les expériences en cours un peu partout auront abouti à des modèles remplissant les conditions exigées par le combat moderne. Il n'en est pas de même de la cavalerie.

Il est facile de transporter quelques chevaux dans des camions aménagés à cet usage ; mais on ne peut songer à ce moyen pour des corps entiers de cavalerie, et cette constatation peut faire voir le cheval de guerre comme un élément incapable d'adapter ses services aux nouvelles exigences de la guerre.

Les armes à tir rapide ont fait perdre à la cavalerie sa puissance de choc. Elles ont laissé intacte l'importance que

lui donne la vitesse de ses chevaux pour l'exploration et porter rapidement des feux sur un point menacé.

Elle est dépassée aujourd'hui par l'automobile qui nous donne des moyens d'action beaucoup plus rapides et, à dépense égale de personnel et d'argent, des effets bien supérieurs.

Ainsi se pose la question de savoir si la cavalerie reste en mesure d'assurer ses missions fondamentales et dans quelles conditions ?

Les avis sont loin d'être concordants sur ces points dont la discussion nous conduit à la recherche d'une doctrine d'emploi de la motorisation en avant des armées. C'est l'objet de cette étude.

* * *

Les forces affectées au service d'exploration doivent logiquement devancer les armées qu'elles renseignent sur l'ennemi et couvrent. Leur avance estimée à la mesure de l'augmentation de portée des armes actuelles doit être beaucoup plus grande qu'autrefois. Comment pourront-elles prendre et, surtout, conserver cette distance d'une centaine de kilomètres si leur vitesse n'est pas au moins égale à celle des divisions en camions. Or, celles-ci couvrent en une nuit une étape beaucoup plus longue que celle que la cavalerie peut fournir. Cette simple constatation suffit à montrer que nous ne pouvons pas demander à la cavalerie d'assurer l'exploration devant des armées motorisées, au moins en partie. Mais les conséquences logiques de ce fait ne sont appliquées qu'avec hésitation ou prudence. Nous nous acheminons lentement vers la solution que nous impose notre matériel moderne motorisé. Ses origines sont bien modestes : Ce furent les mitrailleuses montées sur voitures de tourisme qui rendirent en août 1914 de réels services dans le corps de cavalerie Sordet. Mais jusqu'à la fin de la guerre et dans la suite la dotation des corps de cavalerie en véhicules motorisés a été sans cesse augmentée et l'adop-

tion de voitures « tous terrains » a fait disparaître la nécessité de leur collaboration avec des cavaliers pour passer partout. Leur différence de vitesse rend d'ailleurs cette collaboration bien aléatoire.

Il faut remarquer, en outre, que les gaz de combat, dont nous sommes obligés de prévoir un très large emploi, expose la cavalerie dans les zones de combat à des pertes massives de chevaux. Les Allemands en ont fait une pénible expérience pendant les tirs de préparation de l'attaque du fort de Douaumont, le 24 octobre 1916. Des équipages dissimulés dans les ravins Hassoule et Brule, au nord du fort, ont littéralement fondu sous les obus toxiques de l'attaque.

Un rassemblement de chevaux sur un champ de bataille sera évidemment beaucoup plus exposé qu'autrefois à ce danger contre lequel il est impossible de prémunir efficacement les animaux. Ce n'est, sans doute, qu'un risque à courir ; mais il est d'autant plus inutile de l'affronter que des engins motorisés sont beaucoup plus aptes que la cavalerie à remplir les missions confiées à cette dernière.

Nous n'avons pas fait allusion jusqu'ici au combat à cheval de la cavalerie dont les armes modernes excluent l'emploi à l'avenir ; mais nous comprenons que les exemples d'escarmouches à l'arme blanche et même de rencontres plus importantes que nous donnent les historiques de la grande guerre entretiennent encore dans quelques esprits l'espoir de frapper d'estoc et de taille un adversaire surpris.

Nous pouvons citer dans cet ordre d'idées le combat de Hoelen du 12 août 1914 où des escadrons belges de la division du général de Witt ont chargé à cheval, de même que des cavaliers allemands. Ou encore, au nord de Salonique, une charge d'escadrons bulgares contre un bataillon de zouaves français mis hors de cause pour la journée. Les témoins de cette attaque bulgare ont remarqué avec surprise que les cavaliers chargeaient le sabre à la main, nus jusqu'à la ceinture. Ces exemples sont assurément à l'avantage du combat à cheval de quelques escadrons ; mais nous devons bien nous rendre compte que ce sont des exceptions clair-

semées dans une longue guerre où les faits d'armes les plus importants de la cavalerie ont été accomplis à pied comme la prise du Moulin de Laffaux dans l'Aisne, les 5-6 mai 1917 par une division de cuirassiers à pied. Il semble d'ailleurs que dans les circonstances où l'on pouvait encore être tenté d'employer l'attaque à cheval, les engins motorisés actuels remplaceraient avec avantage le choc et l'arme blanche.

La suppression des armes à cheval répugne malgré tout à de nombreux cavaliers justement imprégnés des nobles traditions de leur arme. Ils disent, avec raison, que le cheval est moins arrêté par les obstacles du terrain que n'importe quel engin « tous terrains ». L'équitation, dit-on encore, développe le sens de l'observation, l'esprit de décision et la hardiesse. Aussi est-ce dans la cavalerie que se forment les cadres qui sont, à proprement parler, les yeux de l'armée.

Ces précieuses qualités du cavalier doivent être conservées ; mais elles ne sont pas perdues si le commandement les utilise dans les unités motorisées où le combattant doit les posséder au plus haut degré. Car il doit observer le terrain sans ralentir son véhicule et sa décision doit être toujours prompte pour parer à un danger soudain.

Quoi qu'il en soit, les exigences de la guerre ne permettent pas de s'attarder à des regrets superflus. Il faut voir la réalité. Mais elle semble obscurcie pour beaucoup d'esprits par la crainte d'un saut dans l'inconnu en renonçant entièrement à une organisation consacrée par un long passé de services glorieux dans l'histoire militaire de toutes les nations. Il en résulte, qu'en dehors d'essais purement techniques, la plupart des manœuvres de grandes unités ont presque toujours cherché une formule de collaboration du cheval et du moteur. Il semble qu'elles ne l'ont pas trouvée.

Ainsi dans les débuts du chemin de fer en Angleterre, un cavalier courait devant la locomotive pour annoncer l'arrivée du train. Un jour est venu où la locomotive s'est évadée de cette association. La motorisation n'a pas encore supplanté intégralement la cavalerie, mais elle est en bon

chemin vers cette conclusion. En attendant, on est un peu partout à la recherche d'une doctrine d'organisation et d'emploi des grandes unités chargées des missions incombant jusqu'ici aux divisions de cavalerie indépendantes et aux corps de cavalerie.

* * *

D'après diverses publications, l'Angleterre, les Etats-Unis et la France tendraient à la création de grandes unités entièrement motorisées, remplaçant les divisions de cavalerie indépendantes. Les expériences déjà faites auraient fait ressortir les difficultés de ravitaillement résultant de la congestion des routes. Nous reviendrons sur ce sujet.

Une idée à remarquer dans l'organisation de ces grandes unités en Angleterre est celle de renoncer d'une manière générale à voir dans les chars de combat un appui pour les combattants à pied. Le char de combat devient une arme distincte ayant son champ d'action propre, opérant en collaboration avec les autres armes, mais sans en dépendre.

Les armées allemande et italienne paraissent attachées à la collaboration de la motorisation et de la cavalerie ; mais leurs divisions de cavalerie sont de plus en plus largement dotées de véhicules motorisés.

Les Italiens considèrent que leurs zones frontières très accidentées exigent l'emploi de la cavalerie. Nous pouvons remarquer qu'ils possèdent des engins motorisés très variés et très bien compris, notamment pour le service en montagne. Nous pouvons nous attendre à leur voir jouer le rôle principal dans leurs divisions dites « celeri ».

* * *

L'emploi des divisions de cavalerie transformées ou remplacées par de grandes unités intégralement motorisées est dominé par deux propriétés unanimement jugées nécessaires aux conditions de la guerre moderne : la rapidité et la force.

Sous la menace de l'aviation et des armes à très grande portée toutes les distances s'allongent en largeur et en profondeur sur le front des armées. Un dispositif qui s'allonge sur un carré de cent kilomètres de côté, par exemple, serait frappé de paralysie si toutes les allées et venues entre les divers éléments étaient réglées sur l'allure des chevaux. Il faut aussi penser qu'on a devant soi un adversaire motorisé qu'il faut pouvoir suivre et arrêter au besoin. Rien de cela n'est possible sans la vitesse.

La puissance des feux de position exécutés par des éléments minimes expose un adversaire supérieur à s'arrêter s'il n'est pas en état lui-même de briser rapidement une résistance surgissant sur sa route. Il faut, dans ce but, que la division légère soit pourvue de puissants moyens de combat : chars d'assaut, batteries lourdes, etc.

Avec la rapidité et la force une grande unité légère doit avoir la souplesse nécessaire pour exécuter sans à-coups les ordres de son chef ; et cette qualité dépend non seulement du dispositif de marche mais aussi, pour une large part, du service des transmissions. Les comptes rendus et les ordres doivent parvenir aux échelons intéressés dans le minimum de temps, sous peine de faire perdre le bénéfice de la rapidité et de la force des éléments motorisés. Le téléphone est inutilisable entre des éléments en mouvement ; les cyclistes pour les petites distances, les motocycles pour des parcours plus étendus pourront suffire dans certaines circonstances, mais la T. S. F. doit être l'organe de base du service des transmissions.

Depuis la fin de la grande guerre, la T. S. F. a fait des progrès qui tiennent du prodige, bien supérieurs dans leur genre à ceux plus connus de l'aviation et de la motorisation. Le développement des communications sans fil poussé à ses limites extrêmes présente des difficultés d'instruction technique quand il faut la généraliser jusqu'à des éléments comprenant à peine quelques hommes. En outre, des mesures rigoureuses doivent empêcher l'ennemi de capter nos transmissions, de lancer de fausses nouvelles ou des ordres

fantaisistes. Il n'est pas hors de propos de rappeler à ce sujet un ordre faux de replier des avant-postes à un régiment du corps Sordet en Belgique. Cet ordre transmis au chef de corps par le téléphone civil était très habilement présenté. Il fut exécuté.

* * *

Les règles de l'exploration ont été établies sur la base des moyens de combat d'autrefois. Il est logique d'en conserver seulement celles qui donnent le meilleur rendement de nos formations. En dehors des véhicules isolés, voitures légères ou motocyclettes, les détachements de quelque importance sont exposés, le jour, à devenir la proie de l'aviation adverse. Force leur est de voyager la nuit et de se cacher le jour. Leur engagement, s'il y a lieu, doit se produire au lever du jour à la fin d'un transport de nuit. Dans ces conditions, il leur est évidemment difficile de se porter en forces à l'appui d'un élément de découverte arrêté devant une résistance imprévue. Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, qu'une force relativement faible en position défensive peut tenir tête pendant longtemps à un ennemi très supérieur.

Nous devons aussi nous pénétrer de l'idée qu'après l'échec de l'attaque par surprise d'une position défensive, la reprise de l'opération n'a chance de réussir qu'avec une supériorité importante de moyens.

Nous concluons de cette observation que des éléments légers de 1^{re} ligne en difficulté avec une défense en position ne devront pas compter sur l'appui immédiat de soutiens plus ou moins éloignés. S'ils ne peuvent pas se maintenir en place ils doivent rallier l'échelon en position en arrière. Il appartiendra au commandant de la grande unité de prescrire une attaque en forces pour percer le rideau adverse au point qu'il jugera convenable.

Ce mécanisme de la grande unité légère exige, certes, un fonctionnement des transmissions bien voisin de la perfection. S'il fonctionne mal, s'il laisse le commandement

ignorant des événements du front pendant de longues heures, si les ordres arrivent trop tard aux exécutants, la grande unité s'agitiera sans autres résultats que des escarmouches isolées sans influence sur sa mission d'ensemble.

Rien ne montre mieux l'importance du service des transmissions dans les grandes unités rapides que le manque de coordination et d'à-propos remarqué dans les opérations des divisions de cavalerie indépendantes et des corps de cavalerie des deux partis pendant la première bataille de la Marne.

On ne saurait donc trop insister sur cette question des transmissions qui sera vitale pour l'emploi judicieux des grandes unités, légères ou rapides, capables de se déplacer à plus de cent kilomètres par nuit.

* * *

A côté de ses précieux avantages pour l'exploration et la sûreté des armées, la motorisation a des servitudes et des causes de faiblesse qu'il faut connaître aussi bien pour les éviter que pour trouver les points faibles de ses adversaires.

Les longues colonnes d'automobiles sur les routes sont en perpétuel et grave danger d'être dispersées par l'aviation adverse. Comme il a déjà été dit, cette éventualité les oblige à marcher la nuit et à rester cachées pendant le jour.

L'entretien du matériel automobile exige des sections de réparations dont la tâche est relativement facile dans les groupements d'une certaine importance ; mais le déchet du matériel pour les isolés grandit rapidement au moindre relâchement de la surveillance nécessaire.

La question du ravitaillement en toutes choses ne peut plus être résolue simplement par le jeu des têtes d'étapes et des lignes de communications.

Il est à prévoir que les éléments des deux partis, dilués sur un théâtre très étendu pourront se pénétrer profondément et atteindre les communications du parti adverse. Il est certain qu'une simple auto-mitrailleuse surprenant un

convoi de ravitaillement lui fera beaucoup de mal en quelques minutes. Les convois de ravitaillement devront donc être entourés d'un service de sûreté.

Il faut enfin remarquer que les grands mouvements sont étroitement liés aux routes aussi bien pour les engins « tous terrains » que pour les autres.

Ces déplacements ont lieu, en principe, la nuit pour échapper à l'observation aérienne.

La route conserve le secret de ceux qui l'ont parcourue la nuit. Les champs n'ont pas la même discrétion. Les colonnes de voitures y laissent des pistes révélatrices dont un ennemi avisé peut tirer un très bon parti.

Les mouvements de nuit hors des routes sont exposés à toutes sortes d'incidents et dans les meilleures conditions font perdre les avantages de vitesse de la motorisation.

Les ordres du commandement peuvent très raisonnablement prévoir qu'une colonne motorisée marchera à la vitesse d'une douzaine de kilomètres à l'heure sur une bonne route. Mais qu'une route soit coupée sur quelques mètres, qu'un pont soit démoli, etc., et cette colonne pourra être arrêtée pendant des heures et causer de graves déconvenues au commandement.

Les mêmes inconvénients pouvaient également se produire, dira-t-on, avant l'emploi de la motorisation. Oui, en apparence, non, pour la portée des conséquences.

D'abord, une automobile peut en un temps très court aller faire sauter un ouvrage d'art considéré à tort comme étant hors des atteintes de l'ennemi.

La lenteur relative de marche des colonnes, y compris de la cavalerie, donnait jadis beaucoup plus de temps qu'aujourd'hui pour remédier aux destructions des communications signalées par les reconnaissances. En outre, les retards au mouvement d'une troupe n'avaient pas les conséquences peut-être immédiates qu'elles pourront avoir dans une lutte entre engins motorisés.

Pour toutes ces raisons, le service du génie dans les grandes unités légères prend une recrudescence d'import-

tance. Qu'il s'agisse de créer dans une région déterminée une zone de difficultés pour l'ennemi ou d'assurer à sa propre armée la liberté des routes, le génie d'une grande unité légère doit être très fortement constitué et pourvu d'outils perfectionnés susceptibles d'être actionnés par les moteurs des véhicules.

* * *

Les conclusions que nous tirerons de ces réflexions sont faciles à formuler.

La motorisation tend à faire disparaître la cavalerie de l'organisation des armées.

Les anciens principes de son emploi ne s'appliquent pas sans étude préalable aux unités motorisées.

L'organisation des transmissions est capitale dans les opérations des grandes unités motorisées.

Le service du génie peut avoir une très grande importance dans le développement des opérations.

Nous ajouterons que toutes les questions d'organisation des grandes unités complètement ou partiellement motorisées doivent encore être étudiées dans des expériences suivies, sous peine de causer des déconvenues.

Contrairement à ce que peuvent penser les personnes hypnotisées par des détails de matériel, nous croyons que la direction des opérations d'une grande unité motorisée demandera des qualités militaires plus marquées encore que celles d'un corps de cavalerie indépendant.

La rapidité des événements exigera un jugement sûr et un esprit de décision adaptés à la vitesse de mise en œuvre des moyens d'action. Le chef qui les possédera pourra remporter des succès déconcertants pour ses adversaires. Mais il sera indispensable que son sens militaire s'appuie sur une parfaite connaissance des propriétés et aussi des servitudes de la motorisation. Toute ignorance de ce dernier point de vue l'exposera à des déconvenues ou à l'inertie.

Général J. ROUQUEROL.