

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 96 (1951)
Heft: 8

Artikel: Problèmes d'organisation militaire [suite]
Autor: Dénéreaz, Pierre E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-348441>

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: 15.03.2025

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

RÉDACTION : Colonel-brigadier Roger Masson

ADMINISTRATION : 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. 12.— ; 6 mois Fr. 7.— ; 3 mois Fr. 4.—
Etranger : 1 an Fr. 15.— ; 6 mois Fr. 9.— ; 3 mois Fr. 5.—

Prix du numéro : Fr. 1.50

Problèmes d'organisation militaire

(Suite)

RÉSERVES GÉNÉRALES D'ARMES

Lorsqu'on examine notre ordre de bataille, on est surpris de voir le peu de moyens que se réserve le Haut-commandement. D'aucuns répondront que celui-ci tiendra normalement en réserve l'une ou l'autre de ses unités d'armée, qu'il engagera au cours de la lutte. Cela ne résout pas le Problème d'ordre tactique découlant de la nécessité de changer, eu égard à une mission déterminée ou suivant l'évolution de la bataille, *les possibilités en puissance et en vitesse* de nos unités d'armée.

Un tel besoin laisse supposer l'existence de réserves générales d'armes et de moyens de transports, qui sont en somme le compte en banque auquel le commandement peut faire appel chaque fois qu'il est nécessaire.

Ce potentiel est articulé entre l'armée, les CA et les divisions, en fonction de la situation tactique : offensive, défensive, manœuvre en retraite et également en fonction du terrain.

En parlant de puissance, le facteur vitesse sera traité dans le prochain chapitre, j'évoque l'idée d'un ensemble de

forces produisant un effet. L'effet, nous le connaissons : il est contraire à l'ennemi. Quant aux forces, nous en distinguerons plusieurs qui donneront à chaque catégorie de réserves générales ses caractéristiques propres :

- la force antichars donnée par les formations mécanisées,
- la force des feux aériens produite par la DCA (l'aviation étant du domaine des feux stratégiques),
- la force des feux terrestres qui est artillerie,
- la force du travail dans le domaine des constructions et des destructions inhérent au génie,
- la force « de sûreté » faite de surveillance, de reconnaissance, d'exploration et de police,
- la force de masse résultant de la combinaison des précédentes avec l'infanterie motorisée sous la forme de nouvelles grandes unités (*brigades légères*).

De cette énumération résulte une classification des réserves générales par arme et c'est sous cet aspect que je vais les étudier.





































Troupes légères.

Nous avons longtemps hésité dans le choix des missions à impartir à nos troupes légères. Peut-être n'avons-nous pas reconnu assez tôt, et cela aurait eu une influence certaine sur leur organisation, qu'elles devaient reprendre les missions assumées jadis par la cavalerie lourde et la cavalerie légère, en remplaçant la première par des éléments mécanisés et la seconde, en partie seulement, par des éléments sur pneu, motorisés ou cyclistes. Dès que nous abordons le problème des troupes légères, cette discrimination, correspondant à des besoins différents de commandement, est fondamentale. Elle nous permet de voir clair dans une arme qui cherche encore sa voie sur deux plans : opératif et tactique, ce qui à mon avis en retarde le développement. De par la structure même

du gros de notre armée, et partant de la conduite possible de la bataille, nos troupes légères n'ont pas à jouer, dans la manœuvre d'ensemble un rôle opératif. Elles doivent se borner à apporter à l'infanterie un appui momentané mais réel, fondé soit sur leur capacité de choc, soit sur leur capacité de mouvement. En d'autres termes, elles sont à placer, en

Réserves générales : Troupes légères.



Régiment de police routière	Régiment de reconnaissance	Régiment de cyclistes	Régiment de dragons	Régiment de chasseurs de chars	Régiment de chars
 Etat-major	 Etat-major	 Etat-major	 Etat-major	 Etat-major	 Etat-major
					
					
					
					
					

l'absence d'une arme blindée pouvant agir d'une manière autonome, sur le même plan que l'artillerie et le génie. Et comme pour ces dernières, il s'agit de fixer très exactement quelle est leur « unité » d'engagement. Sans conteste et au regard de leurs effectifs possibles, cette unité est l'escadron pouvant recevoir une mission indépendante au profit d'une infanterie ayant besoin d'appui, de protection ou de renseignements. Ce qui ne veut pas dire que les troupes légères soient incapables, le cas échéant, de se battre en corps de troupes constitués. Mais encore là, il ne pourrait s'agir que de missions limitées dans le temps. Eu égard à leurs caractères particuliers : souplesse et maniabilité d'une part, mais d'autre part, fragilité

des matériels, les escadrons nécessitent un cadre qui tout en leur laissant une grande liberté dans leur action tactique, peut leur assurer en tout temps un soutien efficace dans le domaine technique. Je ne saurais trop recommander de s'inspirer de l'organisation qui dans ce domaine prévaut à l'étranger : la subordination directe des escadrons à l'échelon de commandement régimentaire. Les raisons en sont multiples et diverses.

Instruction. — Il ne s'agit pas de souder un corps de troupes tel que le bataillon pour en faire un outil de combat, mais plutôt de diriger l'instruction en grande partie technique des escadrons. Il y a là une « didactique » qui s'apparente étroitement à celle en vigueur dans nos régiments.

Engagement. — Il importe de prévoir l'engagement des escadrons sur un plan tactique élevé, c'est-à-dire sous l'angle de la combinaison et non de la fusion des armes qui est affaire du bataillon. Là encore, nous en restons au régiment qui, cas échéant, doit être capable d'absorber des renforcements (bataillon d'infanterie motorisée, groupe d'artillerie).

Commandement. — Pour tirer parti de la rapidité d'engagement des escadrons, il est indispensable d'être en prise directe avec ceux-ci. Tout intermédiaire, et spécialement si nous nous plaçons sur le terrain des liaisons radio, retarde la mise en mouvement de ces unités. Rappelons encore que la « voie de service » est, pour les réserves générales : armée — régiment et celles-ci une fois attribuées : grande unité — régiment. Le bataillon ne trouve pas sa place dans un tel réseau de commandement.

Technique. — Sous ce vocable, je prends l'ensemble du problème intéressant les moyens de transport quels qu'ils soient, sous le double aspect de leur rendement et de leur entretien. Aux côtés du chef d'infanterie auquel seront attribués des éléments de réserves générales doit se trouver un

conseiller ayant et des connaissances techniques approfondies et l'autorité du grade : un lt.-colonel ou un colonel.

Pour l'entretien ou la remise en état des moyens de transport, il est nécessaire de disposer de « bases » stables où le travail pourra s'accomplir sans interruptions. Ce n'est certainement pas à l'échelon bataillon tel que nous le comprenons qu'une telle condition se trouve remplie.

On pourra m'objecter avec raison que ces régiments légers ne sont du point de vue des effectifs que des bataillons. Je le reconnais ; mais sur le plan tactique, et je me suis efforcé de le prouver, ce sont bien des formations régimentaires. Par ailleurs, tout en évitant de jouer sur les mots pour se tromper soi-même, je ne vois pas pourquoi nous pécherions par excès de modestie en appelant bataillon ce que l'étranger nomme régiment : ce n'est plus en fonction du nombre d'hommes que se fait aujourd'hui le classement des unités, mais en considération de leur valeur tactique relative. Nul doute qu'à cet égard les matériels pèsent de tout leur poids dans la balance des appréciations.

La constitution de tous les régiments légers procède donc de principes semblables puisqu'elle doit répondre aux exigences tactiques et techniques d'une arme mise tout entière au service de l'infanterie. Avant d'exposer les problèmes particuliers à chaque régiment, je désire traiter, pour bien montrer que je reste dans le domaine du possible et du réalisable, les points intéressant l'organisation interne des corps de troupes et le volume de leurs moyens.

Organisation interne (voir tableau).

Etat-major. — Aux côtés du commandant de régiment, les aides habituels du chef et, fonction nouvelle, un commandant adjoint (major). La tâche de ce dernier est multiple : elle doit permettre au commandant de régiment de se vouer entièrement à la préparation de l'engagement de ses moyens, lesquels, nous l'avons vu, peuvent entrer en action en des points diffé-

rents et au profit d'unités différentes au cours de la même manœuvre.

Escadron d'état-major. — Unité administrative et technique comprenant au minimum

- 1 peloton de liaison
- 1 peloton de réparation
- 1 peloton des services

avec des variantes dans le personnel et le matériel suivant le type de régiment envisagé.

4 escadrons (on peut en concevoir cinq pour les régiments de cyclistes, de reconnaissance et de police routière) à cinq pelotons dont un de commandement.

Je n'entrerai pas dans les détails d'une telle organisation. Qu'il me suffise de dire que le peloton, et c'est le contraire que j'ai préconisé pour la section d'infanterie, doit pouvoir se fractionner en groupes ou patrouilles tactiquement autonomes, disposant de moyens de transmissions adaptés à la forme particulière du combat « en surface ».

VOLUME DES MOYENS

Si l'on tient compte des besoins du commandement à l'échelon armée, corps d'armée et divisions, il serait souhaitable que le nombre des régiments légers soit le suivant :

$$\begin{array}{l} \text{Régiments de chars} \\ \text{Régiments de chasseurs de chars} \end{array} \left. \begin{array}{l} \text{Armée à N divisions} \\ \\ \end{array} \right\} N$$

Il est difficile d'établir une proportion entre ces deux types de régiments. La tendance actuelle est favorable au char « universel » pouvant aussi bien donner que supporter un choc.

$$\begin{array}{l} \text{Régiments de dragons} \\ \text{Régiments de cyclistes} \end{array} \left. \right\} N$$

en proportion égale. Les missions de ces régiments étant identiques, c'est le terrain qui décide de l'engagement du

cavalier ou du cycliste. Si nous étudions le relief et la couverture de notre sol en dehors des Alpes, nous en déduisons qu'une moitié est favorable aux mouvements à cheval et que l'autre se prête aux mouvements à bicyclette.

$$\text{Régiments de reconnaissance} \quad \quad \frac{N}{3}$$

Attribution normale de ces régiments aux états-majors de corps d'armée soit pour leurs propres besoins soit pour être répartis par escadron, aux divisions.

$$\text{Régiments de police routière} \quad \quad \frac{N}{3} + 1$$

aux fins de couvrir les besoins de l'armée (1 régiment) et ceux des corps d'armée et des divisions à raison d'un escadron par grande unité.

En appliquant de telles règles à une armée à 12 divisions, nous obtenons

Régiments de chars	}	12	≈ 750 engins blindés
Régiments de chasseurs de chars ¹			
Régiments de dragons	}	12	48 escadrons
Régiments de cyclistes.			
Régiments de reconnaissance		4	≈ 160 automitrail.
Régiments de police routière		5	80 pelotons de police routière
Au total.		33	régiments légers

Du point de vue des effectifs, il importe de savoir ce que représentent des troupes légères ainsi organisées. Sur la base moyenne de 750 hommes par régiment, 25 000 hommes environ² sont nécessaires pour former les 33 régiments légers devant assurer le renforcement, l'appui et dans une certaine mesure la protection et la sûreté de l'infanterie. Au regard de

¹ Type G 13.

² Correspond au contingent actuel des Trp. L.

ces tâches multiples, le chiffre énoncé plus haut me semble acceptable dans son tout.

Il me reste à présenter l'argumentation de ce que je viens de proposer pour les troupes légères dans leur ensemble. Ce faisant, je chercherai à appuyer ma thèse, qui est, je le répète, fondée sur des besoins constants du commandement en « forces » de natures diverses, sur les changements apportés par les deux dernières guerres dans l'utilisation des formations de cavalerie. Il est normal de rechercher à l'étranger des enseignements dans un domaine où notre expérience est restée élémentaire ; car se fondant sur sa neutralité armée traditionnelle dans le cas d'une guerre franco-allemande, la Suisse a cherché entre les deux guerres à protéger *son infanterie* de l'avion et du char. En 1914, notre armée pouvait, en qualité, supporter la comparaison avec les armées de ses adversaires probables : les éléments constitutifs en étaient les mêmes. Seul le nombre était en faveur de l'étranger et le terrain pouvait corriger cette différence d'effectifs. La conduite des opérations s'inspirait des mêmes principes. Jusqu'en 1936, notre situation était loin d'être inconfortable et l'effort fait depuis cette date devait encore nous consolider dans cette position. Du point de vue de la défense, nous pensions, comme les Français d'ailleurs, qu'il suffirait à « l'arme antichars de se dresser devant le char comme, pendant la dernière guerre, la mitrailleuse devant l'infanterie », pour rétablir un équilibre menacé par l'apparition des grandes unités blindées sur le champ de bataille.

Or sur le plan des principes, nous assistions à une véritable révolution : la redécouverte de l'effet de choc et de la mobilité, problèmes inhérents à la cavalerie et desquels notre armée-infanterie ne pouvait s'accommoder alors pour des raisons de temps et de conception. La raison nous dicta de choisir le seul terrain sur lequel peut se rompre le fer de lance blindé : les Alpes. Aujourd'hui nous reprenons l'idée de la lutte sur le Plateau. Il faut en tirer les conséquences. La première est de redonner à la manœuvre la place qui lui revient dans nos

conceptions opératives. La seconde, *car je n'en vois pas d'autres*, est de disposer de moyens nouveaux au nombre desquels il faut compter les engins blindés.

FORMATIONS MÉCANISÉES

Laissant de côté l'organisation plus ou moins évoluée des armées à la fin de la guerre 1914-1918, j'examinerai, d'entrée de jeu, deux théories qui, du point de vue de l'emploi des engins blindés, servirent de guides aux autres pays, la conception anglaise et la conception française.

LA DOCTRINE ANGLAISE

La première guerre mondiale se termina sans que l'emploi des éléments blindés se généralisât. L'Angleterre rechercha, dès 1925, cette généralisation et prit ainsi la tête de ce nouveau mouvement. La doctrine anglaise peut se résumer comme suit :

La croyance dans l'effet de choc est fondée. La difficulté réside dans le fait que les chefs de la cavalerie n'ont plus les moyens nécessaires pour créer et exploiter cet effet de choc. Grâce au moteur, une force mobile de choc peut être recréeé ; les anciennes méthodes peuvent être reprises avec des moyens modernes par l'adaptation de la machine à un emploi tactique dans la bataille.

Les expériences anglaises isolées commencèrent en 1925. Elles se concrétisèrent en 1933-1934 dans la création et la mise à l'essai d'une brigade entièrement mécanisée disposant de tous les véhicules nécessaires au développement d'une action tactique complète :

- éléments de reconnaissance
- éléments d'attaque
- éléments de défense antichars.

D'un commandement facile eu égard à son volume, très apte à l'engagement et à la rupture du combat, d'une mobilité acceptable, cette grande unité extrêmement mécanisée n'avait pas de soutien organique lui donnant une capacité défensive utilisable. Les Anglais lui conférèrent celle-ci sous la forme d'une brigade motorisée formée d'éléments de découverte, d'escadrons motorisés et d'artillerie.

LA DOCTRINE FRANÇAISE

La France resta le partisan décidé du char de combat comme engin d'accompagnement de l'infanterie. Elle créa bien la division de cavalerie type 1932, la division légère mécanique type 1934, et la division cuirassée type 1939, mais elles maintint très haut le concept de la « dispersion » des chars dans les divisions d'infanterie. La doctrine d'emploi des engins blindés s'étant cristallisée autour des exemples de l'autre guerre, les chars de combat conservèrent pour mission primordiale celle d'accompagner l'infanterie dans ses attaques ; et, pour bien marquer leur subordination tactique, ils comptèrent à l'arme de l'infanterie, dont ils constituaient une simple subdivision. Ils ne furent donc pas prévus pour constituer entre les mains du Haut-Commandement une masse puissante, souple et rapide, susceptible d'agir en force et à distance et de provoquer d'elle-même la décision.

Allemands et Italiens s'inspirèrent des méthodes britanniques avant de créer une théorie spécifiquement nationale en intégrant l'aviation au combat des blindés.

Américains et Russes suivirent initialement les Français puis s'en séparèrent.

Il n'en reste pas moins que ce sont les applications des deux théories résumées plus haut qui se heurtèrent au cours du deuxième conflit mondial et qui fournissent *aujourd'hui encore* la matière fondamentale de toute étude sur l'incorpo-

ration des chars dans une organisation militaire. Les deux théories offrent les solutions suivantes :

1. Attribuer a priori les unités de chars aux div. inf.
2. Conserver les unités de chars en « réserves générales » pour et en cas de besoin les affecter aux div. inf. ou les regrouper sous les ordres d'un EM ad hoc.
3. Grouper les unités de chars dès le temps de paix en grandes unités.
4. Mêler les solutions 1 et 3.

J'ai opté pour la deuxième solution, qui offre, pour une armée disposant de moyens limités, une souplesse d'engagement à nulle autre pareille. Dans un pays où le problème des distances est inexistant, cette solution permet une mise en œuvre « économique » des formations mécanisées. Celles-ci ne sont attribuées qu'au moment et pour le temps où les *possibilités en puissance* d'une unité d'armée doivent être augmentées. En plus et en cas de renversement de la situation, elles peuvent fournir le noyau d'une nouvelle grande unité motorisée à caractère offensif. Je ne crois pas qu'une autre solution offre plus de variétés dans l'emploi des formations mécanisées. Que cela implique une transformation des méthodes de commandement est inévitable : les prévisions joueront un plus grand rôle que par le passé, si les chefs veulent être à même d'alimenter leur bataille au moment voulu.

(A suivre)

Major PIERRE E. DÉNÉRÉAZ
