

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 100 (1955)
Heft: 8

Artikel: Accroître la mobilité de l'armée? ; Diminuer les effectifs?
Autor: Montfort
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342676>

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: 30.03.2025

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

Rédaction-Direction : Colonel-brigadier Roger Masson

Rédacteur-Adjoint : Major Georges Rapp

Administration : Lt-colonel Ernest Buetiger

Editeurs et expédition : Imprimeries Réunies S. A., av. 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. 8.— ; 3 mois Fr. 4.50
Prix du numéro : Fr. 1.50

Accroître la mobilité de l'armée ? Diminuer les effectifs ?

« Il faut bannir toute illusion : notre armée de milices, à laquelle deux grandes guerres mondiales ont épargné le baptême du feu, ne sera jamais en mesure d'affronter avec succès, en rase campagne, le premier choc d'une armée étrangère de métier, si la valeur du terrain auquel elle s'appuie n'est pas renforcée. »

GÉNÉRAL GUIBAN

(Rapport à l'Assemblée fédérale sur le service actif 1939-1945.)

On entend beaucoup dire, dans la presse et même à la radio, qu'il faut accroître la mobilité de l'armée. Ne convient-il pas, tout d'abord, de prêter sérieusement attention au fait que si cette mobilité dépend en partie de l'organisation de nos troupes, elle dépend aussi, pour une bonne part, de notre terrain et surtout de notre *ennemi* éventuel ?

En 1914-1918, l'organisation de notre armée était comparable à celle des autres armées européennes, à celle des principales armées du globe. Seuls ses effectifs, cela va de soi, étaient inférieurs aux leurs. Et l'aviation, même vers

la fin de la première guerre mondiale, ne jouait qu'un rôle minime au point de vue intervention au sol.

Si nous avions dû nous battre, notre adversaire, en ce temps-là, n'eût pu engager, au point de vue terrestre, des effectifs très supérieurs aux nôtres. Dans notre terrain, il y aurait vite eu saturation.

Aussi, en présence d'un adversaire de même nature, en face d'une supériorité d'effectifs qui n'aurait rien eu d'accablant, sans menace aérienne au point de vue intervention au sol, notre armée pouvait-elle alors prétendre à la mobilité stratégique et tactique, à une liberté d'action comparable à celle de son ennemi. Il suffisait pour se l'assurer de prendre les mesures classiques d'exploration et de sûreté terrestres.

En 1939-1945, la situation a changé ; *notre* situation par rapport à un adversaire éventuel s'est complètement modifiée. On se *bat* dès lors dans les trois dimensions. Et dans le ciel, avant qu'il y ait saturation, notre adversaire aura sur nous une supériorité écrasante. Pour des raisons budgétaires et d'effectifs, nous ne pouvons pas accroître inconsidérément notre arme aérienne¹. Quoi que nous fassions, notre ennemi aura en général la supériorité aérienne, la maîtrise de l'air. On peut épiloguer là-dessus et prétendre — non sans certaines raisons — qu'il ne l'aura pas toujours et partout, que notre terrain montagneux le déroutera, etc. Tout cela est vrai, mais il n'en demeure pas moins, à quelques exceptions près, que notre adversaire aura la maîtrise de l'air et qu'il nous faut tabler là-dessus. Il pourra se l'assurer en tout cas lorsqu'il le voudra, et il le fera certainement toutes les fois qu'il cherchera à mener une opération importante contre notre armée. Compter sur une aide étrangère pour modifier cette situation, bâtir une organisation des troupes et admettre, exercer, une tactique qui en découleraient, ne serait ni prudent, ni conforme à notre politique traditionnelle.

¹ Quant à dire que les effectifs actuels de notre aviation représentent un plafond que nous ne pouvons pas dépasser, c'est une autre histoire.

D'après les expériences de la dernière guerre, à quoi correspond cette maîtrise de l'air, cet handicap auquel nous ne pouvons nous soustraire ? On accuse souvent les chefs militaires de préparer la dernière guerre ; remarquons que la puissance de l'aviation n'a fait qu'augmenter depuis 1945 et que nous ne saurions être trompés, sur le point qui nous intéresse, par la *dernière* guerre.



Colonne motorisée allemande détruite par l'aviation américaine (1944).

Sur le front d'Afrique, les Allemands se sont trouvés, depuis 1942, en butte à une aviation adverse qui avait la maîtrise de l'air ; Rommel en a fait la triste expérience. Or, que voyons-nous : « Au cours de cette offensive, — écrit-il ¹ — nous avons appris une importante leçon, qui devait influencer nos plans futurs et toute notre conduite ultérieure de la guerre : c'est que les possibilités d'opérations au sol, tactiques et stratégiques, deviennent extrêmement limitées à partir du moment où une puissante aviation ennemie a la

¹ Maréchal ROMMEL : *La Guerre sans Haine*. Tome II, page 31. Amiot Dumont, Paris.

maîtrise de l'air et peut se livrer à des attaques massives, menées par des formations de bombardiers lourds libérées de tout souci pour leur propre sécurité.

» La rapidité étant un des principaux facteurs de la guerre motorisée, il est facile de se représenter les graves conséquences de l'état de choses que nous avons à accepter. En outre, celui des deux adversaires qui possède la maîtrise de l'air est à même de décimer les convois de ravitaillement ennemis ; bientôt la pénurie règne sur le front... Or, une troupe dont le ravitaillement s'avère déficient est comme clouée sur place.

» Seul un rétablissement de l'équilibre dans la troisième dimension ¹ aurait rendu leur validité aux principes classiques de l'art de la guerre, sous réserve toutefois de certaines limitations tactiques imposées par l'activité intense des deux aviations.

» Hélas ! Avec les tâches multiples dévolues à l'aviation sur les autres théâtres d'opérations, il était peu probable que, dans un proche avenir, Kesselring ² pût recevoir des renforts dont l'ampleur contre-balancerait l'afflux d'appareils neufs dont bénéficiait la R.A.F. Nous devons nous attendre à voir la R.A.F. obtenir à bref délai la maîtrise absolue. »

Pour celui qui réfléchit un peu, c'est bien là la situation qui nous attend en guerre tant que nous ne recevrons pas l'appui de l'aviation « verte » ³ qui arrive en général fort à propos dans nos thèmes, sur le papier. Et Rommel continue : « Il nous fallait donc donner à notre défense contre l'offensive britannique attendue une forme telle que la supériorité aérienne de l'adversaire eût le moins d'incidence possible sur le développement des opérations ».

Depuis 1939 au moins, le même problème se pose pour nous. L'ignorer, comme beaucoup le font, n'est pas le résoudre.

¹ Ce rétablissement de l'équilibre dans la troisième dimension est impossible pour nous, à moins d'une aide étrangère ; autrement dit, il ne doit pas en être tenu compte dans des préparatifs suisses de défense nationale.

² Maréchal de l'air, commandant en chef des Armées allemandes du front sud-européen.

³ Couleur à la mode donnée en général à un allié quelconque dans nos exercices.

Et l'introduction de l'arme atomique ne change rien au problème. Il ne fait que le compliquer en y ajoutant un facteur nouveau. Nous reviendrons plus loin sur ce point.

* * *

Le général Bayerlein ¹ souligne les remarques, les enseignements de Rommel à propos de la nécessité d'adapter la conduite des troupes, la tactique, la stratégie même, à la situation particulière dans laquelle on se trouve en face d'un adversaire qui possède la maîtrise de l'air. « Ceci — dit-il — est un point d'une grande importance. Rommel a fondé beaucoup de ses décisions ultérieures sur son interprétation des différentes batailles d'El Alamein ; et particulièrement sa décision, en 1944, de résister à l'attaque alliée sur le littoral, au lieu de risquer une marche d'approche venant de l'intérieur de la France, comme cela aurait paru indiqué dans des conditions normales » ².

* * *

Et Rommel poursuit ; comment faire mieux que de continuer à le citer : « Le danger numéro 1 était incontestablement celui qui nous menaçait du haut des airs. *Au cours de la bataille défensive prochaine, nous ne pouvions plus confier le rôle principal à l'emploi mobile de nos formations motorisées³, celles-ci étant essentiellement vulnérables aux attaques aériennes.* Par contre, nous devions nous retrancher sur des positions conçues pour affronter les engins de guerre les plus modernes. Il nous fallait admettre que, par l'emploi de l'arme aérienne, l'ennemi serait en mesure de retarder à son gré nos opérations et ceci même pendant la nuit, grâce aux fusées éclairantes à parachute. Car on ne saurait demander aux hommes de rester dans leurs véhicules et de continuer de

¹ Commandant de l'Afrika Korps, dès septembre 1942.

² Nous nous excusons auprès du lecteur de ces longues citations. Mais n'est-ce pas dans l'expérience de ceux qui ont fait la guerre *dans ces conditions particulières qui sont les nôtres* qu'il faut chercher une solution ?

³ C'est nous qui soulignons.

rouler sous une attaque aérienne. L'expérience acquise au cours des « Six Jours »¹ nous avait enseigné qu'un horaire n'était désormais à sa place que dans la corbeille à papier. Nos positions devaient être assez fortes pour que leurs garnisons isolées puissent y résister durablement, sans être appuyées par une réserve d'opérations, jusqu'à l'heure — même longtemps retardée par la R.A.F. — de l'arrivée des renforts.

» Ainsi le fait de la supériorité aérienne britannique balayait tous les principes de tactique que nous avions appliqués jusqu'alors avec tant de succès ».

La situation de Rommel est celle dans laquelle nous nous trouvons, depuis 1939 en tout cas. Et on ne saurait accuser Rommel de manquer d'esprit offensif, car s'il fut un champion de la « Blitzkrieg », avant septembre 1942, c'est bien lui !

Rendons-nous à l'évidence. Nous ne devons pas fonder tout un système de défense sur une mobilité plus qu'aléatoire. Gardons-nous de nous laisser intoxiquer par ce que nos officiers en stage voient à l'étranger : les brigades Javelot et consorts ne sont pas une panacée pour nous. L'aviation américaine n'est pas derrière nous, et notre parc d'aviation chacun en connaît l'effectif. Par scrupule, nous n'en citerons pas le chiffre. Le lecteur voudra bien se reporter à son journal habituel.

L'exemple de la campagne nord-africaine de 1942 pourrait suffire, semble-t-il, mais, dans une question aussi importante, ne vaut-il pas mieux s'entourer encore d'autres avis ? Il ne faut en tout cas pas les chercher sur le front de l'Est où la guerre ne s'est en somme déroulée que sous deux dimensions. Et c'est alors à Rommel, dans la campagne de Normandie, qu'il sera nécessaire de revenir. Nous ne regrettons pas du reste, pour la défense de notre thèse, de devoir encore l'étayer sur un maître incontesté de la « Blitzkrieg », de la mobilité, obligé, comme nous, de jouer « offside » par rapport aux règles classiques admises. Sur ce front, deux conceptions s'affrontaient ; l'une, soutenue par le maréchal von Rundstedt et le

¹ Du nom d'une célèbre course cycliste allemande, comparable aux « Six jours » français.

général von Sweppenburg, qui consistait à garder toutes les formations de chars concentrées autour de Paris pour déclencher une contre-offensive après avoir laissé les Anglo-Américains débarquer, *opération basée avant tout sur le facteur mobilité* ; l'autre, soutenue par Rommel, qui voulait avoir les réserves à pied d'œuvre. « Mon seul souci véritable — disait-il — est le problème des unités mobiles. En dépit de la décision prise lors de la conférence du Q. G. le 21 mars, ces forces n'ont pas été mises à ma disposition. Certaines formations sont encore dispersées sur un vaste territoire, loin à l'intérieur des terres ; elles arriveront donc trop tard pour jouer leur partie dans la bataille du littoral. »

La solution de Rommel ne fut pas acceptée, on joua la carte mobilité et chacun connaît la suite.

Les Alliés prirent d'emblée une maîtrise aérienne totale au-dessus de la zone des combats et à une centaine de kilomètres à l'arrière des lignes. « Durant la journée — dit Rommel dans son rapport du 10 juin — de puissantes formations de chasseurs-bombardiers et de bombardiers paralysent la circulation sur les routes, sur les chemins et en rase campagne. Ceci signifie que nos mouvements de troupes sont presque totalement interrompus de jour, alors que, de son côté, l'ennemi a une entière liberté de manœuvre. La circulation à l'arrière est soumise à de continuelles attaques et l'acheminement du ravitaillement en munitions et en carburant vers les lignes est rendu extrêmement difficile. »

Nous nous excusons encore une fois auprès du lecteur de ces longues citations, mais il faut continuer. Etant donné notre faiblesse congénitale en aviation, la situation dans laquelle se trouvaient les Allemands en Normandie, si semblable à notre situation actuelle — réserve faite de l'arme atomique dont nous conjuguerons les effets plus loin avec ceux de l'aviation dont nous parlons maintenant — mérite un examen approfondi.

« Même les déplacements d'unités peu importantes sur le champ de bataille — mise en place de batteries, regroupement

de chars, etc. — sont immédiatement pris à partie par les formations aériennes, et nous subissons des pertes terribles. Durant la journée, troupes combattantes et personnel d'état-major sont contraints de se camoufler dans la campagne pour échapper à l'incessant pilonnage aérien. »

Et, comme le dit Rougeron¹ : « à partir du débarquement de Normandie » — il ne s'agit plus seulement de cette opération, mais de toute la fin de la guerre — « la paralysie des réserves a été le facteur principal des échecs allemands ». De toutes les troupes envoyées en renfort, l'infanterie fut plusieurs fois la seule à atteindre le front puisque les divisions n'y arrivaient souvent que démunies de presque tout leur matériel détruit en cours de route.

« La réduction de la poche de la Ruhr en avril 1945 a marqué l'apogée de la puissance destructrice de l'aviation contre les transports de surface. Le personnel des dépôts brûlait l'essence faute de camions-citernes ; les troupes combattantes brûlaient leurs chars et leur artillerie faute d'essence pour les déplacer. Les vivres, approvisionnés pour un mois et demi, ne parvenaient pas aux troupes en ligne ; certains régiments n'avaient pas mangé pendant les quatre jours qui précédèrent leur reddition¹ ».

Comme nous l'avons déjà écrit², ceux qui admettent que notre armée peut encore jouir de la mobilité stratégique, malgré la supériorité aérienne totale de notre adversaire éventuel, citent volontiers l'exemple des Allemands dans la contre-offensive des Ardennes. « L'offensive des Ardennes porta jusqu'à l'absurde le dicton militaire que « la meilleure des défenses est l'attaque. » L'attaque fut, en l'occurrence, « la pire des défenses, et anéantit toute possibilité de résistance des Allemands »³. Les armées allemandes furent pilonnées à un point tel que leurs pertes devaient interdire la possibilité de défendre plus tard le sol de leur patrie.

¹ Camille ROUGERON : *La Prochaine guerre*. Berger-Levrault. Paris.

² R.M.S., août 1949.

³ B.H. LIDDELL HART : *Les généraux allemands parlent*. Stock. Paris.

On conviendra que l'exemple est mal choisi, comme modèle de conduite de guerre, pour prouver les possibilités de mobilité, de mouvement et d'offensive même qui nous restent malgré notre « infériorité aérienne ».

D'autres parleront de la campagne d'Italie de 1944. Relevons d'abord que ses enseignements s'appliqueraient à la partie montagneuse de notre territoire et pas au Plateau. Or, à l'heure actuelle, nous voulons défendre notre pays tout entier, nous voulons nous battre sur l'ensemble de notre territoire et surtout sur le Plateau puisque nous y accepterons la bataille et probablement la bataille décisive. Cette réserve faite, il faut bien admettre que les Allemands, utilisant remarquablement le terrain malgré la supériorité aérienne totale des Alliés, freinèrent au maximum la progression de leur adversaire par des bouchons sur les routes, des détachements sur les hauts du terrain, des contre-attaques en fin de journée et une défense opiniâtre de certains points de passage obligé¹.

Le terrain, comme aussi le climat, le mauvais temps — nous songeons en particulier au dur hiver 1943-1944 dans les Abruzzes — favorisaient singulièrement la défense et enlevaient aux Alliés l'énorme avantage de leurs avions et de leurs blindés.

Force nous est bien cependant de reconnaître, puisque nous étudions le facteur mobilité, que, malgré leur supériorité écrasante — les Français déclarent que l'aviation allemande était quasi inexistante — les forces aériennes alliées n'ont pas gêné outre mesure les mouvements de leurs adversaires, aussi bien en ce qui concerne, dans la défensive, l'afflux des réserves que la manœuvre en retraite qui suivit.

Mais, une fois de plus, il s'agit là d'opérations en montagne effectuées en partie durant l'hiver. C'est un cas particulier.

* * *

Et voilà le moment, semble-t-il, de tirer une première conclusion.

Baser *toute* notre défense sur la mobilité, alors que la maîtrise

¹ D'après une Etude de l'EMA français.

de l'air de notre adversaire la rend plus que problématique, ce serait folie.

Mais l'arme atomique, si l'on s'en tient aux solutions préconisées notamment par les Américains et les Français, exige soit une défense essentiellement mobile¹, soit une défense présentant des dispositifs, constitués par des centres de résistance bataillonnaires, largement étalés, ou encore échelonnés, qui seront resserrés après l'explosion et avant l'exploitation par l'assaillant, grâce à la mobilité des moyens du défenseur. Nous reconnaissons volontiers que ces solutions sont logiques, attrayantes, classiques. Ce sont en tout cas celles qui conviennent à une armée qui, disposant de forces aériennes suffisantes, puissantes, peut compter *à coup sûr* acquérir la maîtrise de l'air, au moins localement, et qui sait pouvoir jouer sur la mobilité. Est-ce notre cas ? Certainement pas.

Faut-il alors renoncer à ces solutions ? Ce n'est pas notre avis car, dans un cas *très* exceptionnel, elles pourraient peut-être nous convenir : Intervention d'une aviation alliée (?), terrain limitant l'action de l'aviation adverse ou facilitant le mouvement de nos réserves. Nous ne parlons pas, cela va sans dire, de mauvais temps, car si les conditions météorologiques étaient défavorables le danger d'emploi de l'arme atomique par l'assaillant n'existerait plus.

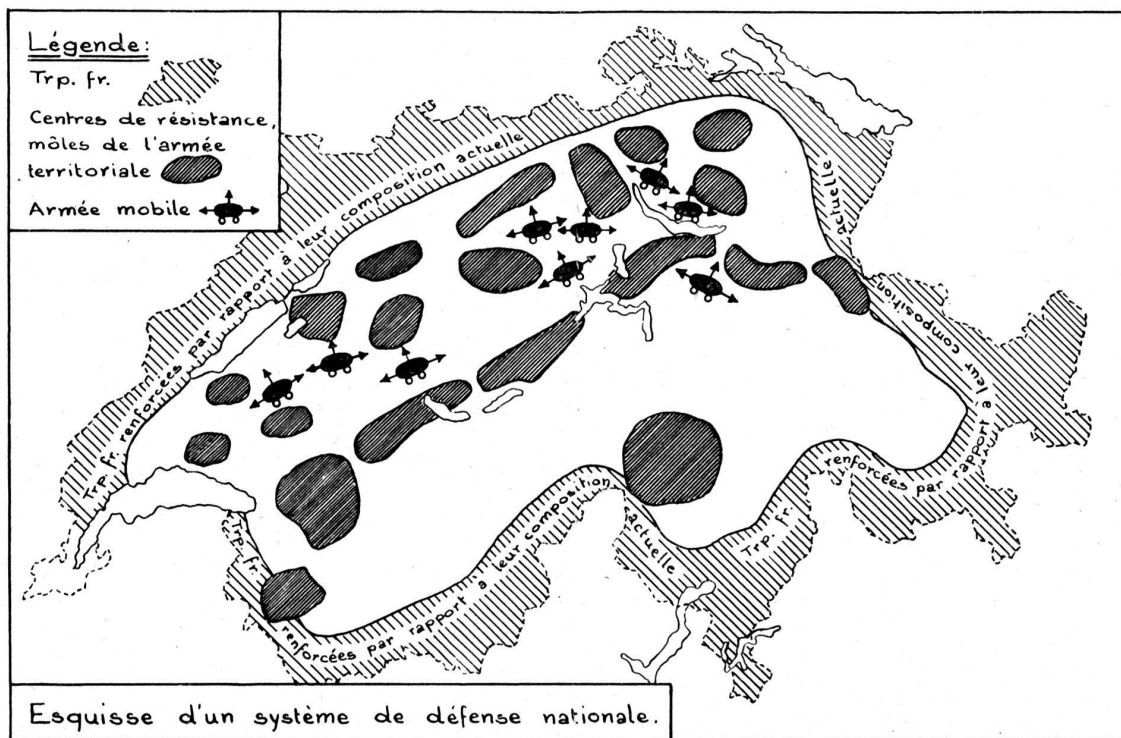
On peut donc bien parler d'un cas *très* exceptionnel, et les possibilités de mouvement de *notre* défense, sous les feux de l'aviation de l'attaque, sont si réduites que, raisonnablement, à notre avis, on ne saurait fonder sur ces possibilités aléatoires son jeu normal.

Alors que faire ? Organiser tout d'abord une défense sur zone couvrant l'ensemble du territoire comme d'un échiquier. Pour cela, renforcer notre service territorial en le transformant en *armée territoriale* dotée des *effectifs* (landwehr rajeunie et

¹ D'aucuns prétendent même que c'est là la seule solution !

² *R.M.S.*, septembre 1947 ; mars, juin 1948 ; août 1949 : études du même auteur. (A titre de rappel et non d'exemple).

Il faut redire que, toutes proportions gardées, c'est la solution proposée par les généraux Gruenther et Speidel pour la défense de l'Europe.



landsturm), *des moyens de combat* nécessaires et *disposant d'abris, comme aussi d'une ossature d'obstacles construits en temps de paix*. Il faudrait probablement l'alléger d'autres tâches qui pourraient peut-être passer aux autorités civiles, tâches qu'il est permis de considérer comme mineures dans l'effroyable drame que serait une guerre future.

L'armée de campagne, *armée mobile*, plus réduite que l'actuelle, composée d'une élite ramenée aux classes de 20 à 32 ans, aurait pour mission de rétablir la situation où elle serait compromise. Rompue aux mouvements, aux opérations de nuit, organisée aussi bien pour « rouler » que pour « marcher », elle « viserait » l'armée ennemie empêtrée dans la toile d'araignée de nos centres de résistance territoriaux.

On objectera que nous revenons quand même à la mobilité. Mais oui. Nous avons dit plus haut que ce serait folie de baser *toute* notre défense sur la mobilité et nous concédons volontiers que ce serait parfaitement exagéré, ridicule, dangereux, d'y renoncer complètement.

Toutes les chances, toutes les occasions qui se présentent à nous de bénéficier de ce facteur — qui est aussi intéressant pour nous que pour n'importe quel belligérant, mais sur lequel il ne faut pas trop compter — devront être exploitées ; ce n'est toutefois pas une raison pour bâtir sur ces chances, sur ces occasions, un système de défense. Les centres de résistance territoriaux qui tiendront durablement jusqu'à l'heure — même longtemps retardée par l'aviation, comme le dit Rommel — de l'arrivée des renforts, saisiraient aussi l'occasion de faire preuve d'une certaine mobilité. Ils se montreront en tout cas agressifs, mais ne confondons pas — nous le faisons souvent — agressif et offensif !

Pourrait-on diminuer les effectifs totaux de l'armée en adoptant ce système ? Certainement pas. Il nous faudrait une forte infanterie et des réserves, peut-être même des « doublures » des états-majors et des corps de troupes, au sens théâtral du mot. Ce n'est pas au moment où la bombe atomique risque, quoi qu'on fasse, de nous décimer par bataillons entiers, qu'il faut

songer à réduire les effectifs qui existent armés, équipés et instruits.

Et si un allié éventuel avait son mot à dire chez nous — ce qui n'est pas le cas, chacun le sait — il est vraisemblable de croire qu'il demanderait, comme le bloc ouest le fait en Italie, d'entretenir une forte infanterie.

Ce sera, semble-t-il, une deuxième conclusion.

En Corée comme en Indochine, c'est une forte « piétaille » qui a manqué le plus aux Américains comme aux Français. Voilà une expérience du champ de bataille qui vaut bien les études faites par des officiers d'état-major dans le silence de leur cabinet. Ne nous laissons pas tromper, obnubiler par des slogans. Il faut raison garder et « penser suisse ».

Ne nous lançons pas dans une recherche inconsidérée et exagérée de la mobilité. Nous serions déjà suffisamment encombrés par nos véhicules actuels le jour où les routes seraient coupées et où nous serions privés d'essence, faute non pas de dépôts, mais de ravitaillement.

Comparaison n'est pas raison. D'autres peuvent baser toute leur défense sur la mobilité. Ils ont une aviation qui peut leur assurer à coup sûr, au moins localement, la maîtrise de l'air. Ce n'est pas notre cas.

Et gardons nos effectifs précieusement.

Une page a été tournée depuis 1939 : nous ne pouvons plus, raisonnablement, copier l'étranger.

(7 juillet 1955.)

Colonel-divisionnaire MONTFORT

« Il appartient aux chefs responsables de notre défense future de chercher quels sont, dans les zones d'importance décisive de notre « Plateau », le ou les secteurs dont une *fortification judicieuse*¹ pourrait faire soit les mûles de positions de résistance orientées diversement, soit le *pivot de telle ou telle manœuvre*.¹ » GÉNÉRAL GUIBAN

(Rapport à l'Assemblée fédérale sur le service actif 1939-1945.)

¹ C'est nous qui soulignons. Mft.