

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 114 (1969)
Heft: 5

Artikel: Réflexions d'un ancien commandant de compagnie de fusiliers motorisée
Autor: Martin, Raymond
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-343489>

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>

Aussi doit-on conclure, avec l'auteur de ce maître-ouvrage, que la Justice militaire française, le général Pétain et le président Poincaré, dans le traitement de la crise militaire de 1917, usèrent de toute la clémence qu'autorisait la situation, et facilitèrent de la sorte le victorieux redressement de 1918.

Lieutenant-colonel Ed. BAUER

Réflexions **d'un ancien commandant de compagnie** **de fusiliers motorisée**

Introduction, remarques générales

Je voudrais, avant toute chose, rappeler que j'ai eu le privilège et la chance de participer à la transformation profonde qui s'est opérée au sein du régiment d'infanterie motorisé, dès l'introduction de la motorisation. Cette évolution ne s'est pas faite sans difficultés, certes, ni sans amertume ou regrets pour d'aucuns. Mais, l'élan nouveau, l'impulsion et la détermination ressentis par tous ont pris le dessus et un souffle puissant anime des formations transfigurées et grandies par l'importance de leurs missions nouvelles. Cette expérience, je l'ai vécue de l'intérieur, j'en ai ressenti toutes les réactions, enregistré tous les à-coups dus à de nombreux et indispensables remaniements, aussi bien dans le domaine pratique que théorique. Cette transformation a pris du temps et je doute encore que tous les chefs aient compris ce que représente et signifie cette évolution. J'en veux pour preuve la réaction ironique d'un camarade qui, en réponse à mes préoccupations à la veille du cours de répétition voyant l'introduction de la motorisation, me confiait : « Il suffira d'apprendre aux hommes à monter et à descendre de leur véhicule et le tour sera joué. Pour le reste, votre comportement et votre engagement seront les mêmes ! Ne vous faites donc pas de souci ! ».

Cette remarque d'alors traduit, aujourd'hui encore, le sentiment de nombreux officiers dès qu'on leur parle d'infanterie motorisée. Ils ont un sourire entendu, nous traitent parfois de « faux-frères » et nous considèrent comme des parents pauvres voulant jouer aux nouveaux riches

avec nos « camions » comme ils se plaisent à le dire. La grande affaire, pour eux, est de nous demander : « Et si vos « camions » ne peuvent pas suivre, que ferez-vous ? Que deviendrez-vous ? Vous êtes liés au réseau routier et ne pouvez vous en passer ! ». Je tenterai, au vu des expériences faites, de répondre plus loin à cette question.

De nos missions

Généralités

Dès l'introduction de la motorisation, nous avons reçu de nouvelles missions qui ont exigé de notre part un effort d'adaptation — ce qui n'a pas toujours été sans mal —, de nouvelles aptitudes et une autre tournure d'esprit. Le plus difficile fut peut-être d'accepter et de comprendre que nous n'étions plus arme principale, mais complémentaire. Je crois pouvoir affirmer qu'à la fin de mon commandement, chacun l'avait accepté et admis, tout en se faisant un point d'honneur, de jouer le rôle de second, de « brillant second ». Preuve en est le cœur et l'ardeur que tous mirent à leur tâche.

Sûreté

Garde et défense de stationnements, notions anciennes remises heureusement à l'ordre du jour en même temps que l'introduction de la motorisation, sont maintenant des connaissances bien ancrées et comprises des chefs aussi bien que de la troupe. Elles doivent continuer à retenir toute notre attention et être renforcées encore dans leur application.

Défense sur un large front

Cette mission dont le but peut être : soit de ralentir l'ennemi, soit d'assurer le « débucher » des chars, est probablement la moins bien comprise parce que la moins jouée pratiquement. La troupe a, en effet, dans son ensemble, beaucoup de peine à imaginer cette forme d'assistance vitale de l'infanterie motorisée aux formations blindées. Je regrette que ce thème ne puisse donner lieu à une collaboration pratique beaucoup plus étroite entre chars et infanterie motorisée. Cette collaboration, que nous souhaitons vivement, pourrait amener ou conduire à une plus grande compréhension, à un rapprochement de deux armes qui s'interrogent encore quant à leurs missions respectives.

Actions de nettoyage et de couverture

Ce troisième genre de mission qui comprend : le combat de localité, le combat en forêt et la protection des flancs, répond assez bien à nos possibilités. Je dois cependant avouer qu'en ce qui concerne le combat de localité et le combat en forêt, la pratique n'a pas encore rejoint la théorie, dans notre instruction aussi bien que dans l'application.

Considérations

Au sein de notre division¹, ces types de missions sont connus et bien compris ; ils ont valeur de doctrine.

Malheureusement, le fossé existant entre l'instruction et surtout l'engagement de l'infanterie motorisée dans les écoles de recrues, d'une part, et les principes et exigences du cours de répétition, d'autre part, est assez profond. On pourra objecter en disant que si l'éducation s'est faite sur des bases solides, la possibilité subsiste de se retourner et de s'adapter sans trop de peine. Je pense qu'on ne doit pas sous-estimer l'importance et la valeur des premières impressions, et que tout doit être mis en œuvre, sans délai, pour supprimer ce hiatus dont les conséquences pourraient être graves un jour. Il est grand temps, en effet, qu'on instruisse nos formations d'infanterie motorisée selon une doctrine bien définie. Dans ce sens, je ne peux que souscrire aux thèses émises récemment par le major Montfort dans cette revue².

Synthèse

Dans le cadre d'une défense sur un large front, il s'agit de pouvoir engager une infanterie « antichar » ou, ce qui serait préférable, des grenadiers antichars. En dépit d'un armement léger, nos « grenadiers » seront engagés devant, dans le seul et unique but d'arrêter les chars ou tout au moins de ralentir leur progression.

Il s'agit d'un *combat à courte distance*.

Nous n'aurons pas à mener de grandes attaques, mais à nettoyer le terrain. Nous aurons à mener le combat de rue, le combat en forêt, le combat en terrain accidenté et toujours contre des objectifs limités. Il s'agit là encore d'un *combat à courte distance*.

¹ La Div méc 1 (Réd).

² R. M. S., mars 1968, « Pour une doctrine d'emploi de l'infanterie motorisée ».

Partout, que ce soit en défense ou en attaque, l'infanterie motorisée doit se fractionner en petits éléments « grenadiers ».

Mais, avant de mériter cette appellation de « grenadier » — comme c'est le cas à l'étranger d'ailleurs — notre infanterie motorisée doit prendre, au sens propre, plus de poids. Actuellement, en fonction de sa capacité de transport, elle est trop « légère ».

La formation des cadres

Le commandant de compagnie

Pour le commandant de compagnie, ses premières pensées vont au problème de la motorisation, de son assimilation. J'ai connu ce problème et ne prétends pas l'avoir maîtrisé sans heurts ni difficultés, si je l'ai vraiment maîtrisé. Je pense que mes jeunes camarades éprouveront, mais à un moindre degré, les mêmes difficultés, et tel sera le cas jusqu'au moment où le commandant aura accompli un cycle complet en tant que motorisé, c'est-à-dire passé de recrue à commandant d'unité. Actuellement, par une méconnaissance ou simplement une connaissance incomplète des questions techniques, une partie de l'instruction lui échappe ou risque de lui échapper.

Le sens des durées et celui des délais modifient et influencent les décisions dans une bien plus large mesure s'il s'agit de commander une troupe à pied ou une formation motorisée. Seule l'habitude ou l'expérience pourra montrer au chef l'importance de ces facteurs déterminants pour chaque décision. La prise de conscience de l'espace au-delà du paysage ne va pas de soi et donne souvent lieu à des mécomptes. La seule vue du terrain cesse de suffire à la décision dès que la troupe progresse à une allure supérieure à celle du piéton. La motorisation oblige le commandant à voir dans l'espace et la notion d'espace ne peut s'acquérir qu'en roulant, en dehors des grandes routes, à une vitesse de 30 kilomètres à l'heure. A côté de ces problèmes propres à la motorisation, celui des effectifs, dans le rapport réel troupe-terrain, se pose également. J'avoue bien humblement, pour ma part, n'avoir jamais vu une compagnie de fusiliers motorisée à effectif complet. Ce qui est valable à l'échelon groupe et section ne l'est-il pas également à celui de l'unité ? Le commandant de compagnie ne devrait-il pas avoir l'occasion de travailler, une fois, au moins, avec un effectif complet ?

Le chef de section

A cet échelon, j'ai pu constater que l'expérience et les connaissances — cycle accompli — font déjà sentir leurs effets bénéfiques. Il existe pourtant encore une lacune profonde dans la formation de nos lieutenants au niveau de l'école d'officiers. En effet, pendant quatre mois, les futurs chefs d'une section de fusiliers motorisée n'abordent pas plus les problèmes tactiques, à de trop rares exceptions près, que les problèmes techniques posés par la motorisation et propres à leur engagement. Peut-être pense-t-on qu'ils auront le temps de les aborder à l'école de recrues, pendant un paiement de galons. Même si c'était possible, il y a faute à la base et les jeunes officiers payent leurs galons en ayant, au départ tout au moins, un état d'esprit négatif, parfois même avec un désagréable sentiment d'infériorité. « Ah ! vous êtes de l'infanterie motorisée !... », cette phrase lancée au hasard d'une discussion, et accompagnée d'un sourire narquois, reflète un climat impropre à inculquer au chef assurance et fierté.

En dehors de ce point négatif, mes réflexions m'amènent aussi à souligner les aspects positifs de l'instruction du chef de section. Il a, en effet, l'énorme avantage, et c'est heureux qu'il en aille ainsi, de pouvoir apprendre à commander, aussi souvent que possible, à effectif de guerre. Si je dis que c'est heureux, c'est parce que le chef d'une section motorisée porte une grande responsabilité. Sa section, de par sa composition et son articulation, est assez lourde à conduire et elle l'est d'autant plus que le lieutenant, appelé à accomplir souvent une mission indépendante, est livré à lui-même. Commander une colonne motorisée exige l'aptitude à pouvoir « varier » un itinéraire en cas d'accident matériel ou tactique : c'est la nécessité pour le chef de vivre toujours avec la pensée accrochée non plus, comme pour l'infanterie classique, au prochain carrefour ou au bosquet suivant, mais à la troisième ou à la quatrième bifurcation à venir. Les perspectives de l'imagination et de la pensée doivent s'accorder à la vitesse de déplacement de celui qui parcourt un itinéraire.

Le sous-officier

« La troupe vaut ce que valent ses cadres ! » Cet aphorisme se vérifie essentiellement au niveau du chef de groupe et de façon beaucoup plus sensible encore dans une troupe motorisée. C'est à compléter ou à

rafraîchir les connaissances et le savoir des sous-officiers que doit s'employer le commandant d'unité à chaque occasion, mais en créant aussi les occasions. Cependant, et bien que le capitaine soit animé des meilleures intentions, il est souvent difficile de trouver le temps nécessaire à l'instruction des cadres sous-officiers. Si l'officier est en mesure d'accepter un sacrifice de temps, le sous-officier l'accepte beaucoup plus difficilement. Même s'il comprend la nécessité d'un perfectionnement, il le considère volontiers comme une sorte de brimade et admet mal que son horaire dépasse celui de la troupe. Honnêtement, je me demande si nous sommes en droit d'exiger d'un corps de sous-officiers de nombreuses heures de travail supplémentaires sans risquer la saturation et surtout la fatigue. Partant, je ne verrais pas d'un mauvais œil, au vu des expériences faites, une prolongation des cours de cadres. A côté de ces considérations, force est de constater qu'il y a encore d'autres points sombres.

Même si l'on admet actuellement que le sous-officier a eu l'occasion de faire le tour des problèmes techniques, il en est un qu'il ignore encore : l'A B C technique du véhicule dont il est le chef. Cela provoque souvent un manque de cohésion, de solidarité ; l'équipe « Unimog » ne fait pas bloc. Là est un des points, mais il y a encore la question de la responsabilité. Personne ne me contredira si j'affirme que le sous-officier d'infanterie motorisée porte une responsabilité plus grande que son camarade d'infanterie tout court. Nous devrions donc pouvoir compter sur un bon niveau intellectuel pour nos futurs cadres. Si, sur le plan du recrutement, sur le plan statistique, le problème paraît être résolu, il n'en va pas de même sur le plan pratique ; cela provient essentiellement du fait qu'au niveau de l'école de recrues les meilleurs sont absorbés par le service auto et qu'un excellent automobiliste, par exemple, ne peut pas devenir, en règle générale, sous-officier fusilier.

L'instruction au combat

Du commandement

L'instruction de base, même en tenant compte des nombreuses spécialisations, ne présente pas de difficultés insurmontables. Par contre, et dès qu'on parle d'engagement, surgit le véritable problème, fait d'oppositions et de contradictions.

Ce qu'il faut comprendre et arriver à faire comprendre c'est que l'infanterie motorisée diffère de l'infanterie classique, non seulement dans la forme — montée sur véhicules — mais dans le fond. La différence ne réside pas dans la plus grande rapidité d'intervention, comparée à une infanterie de plaine par exemple, mais bien dans les missions particulières qui seront les siennes. Missions essentiellement différentes et exceptionnellement pareilles — s'il s'agit de tenir sur place, situation de crise, c'est la « fin » comme le souligne aussi le major Montfort¹. L'importance des forces engagées, de l'échelon considéré, marque aussi la différence. Le commandant de compagnie de fusiliers motorisée a souvent, toutes proportions gardées bien sûr, un rôle de commandant de bataillon à jouer, et le chef de section valeur de commandant de compagnie. Ces contingences marquent et alourdissent notre instruction, au moins jusqu'à ce que chacun, à force d'entraînement et d'expérience, comprenne son rôle et soit conscient de l'importance de la fonction qu'en fait il doit assumer. Cela prend du temps, nécessite patience et compréhension à tous les échelons.

De l'engagement

L'engagement d'une formation motorisée est surtout caractérisée par une indépendance inhabituelle — une fois encore, du point de vue de sa mission. Le choix et la façon de la formuler se présentent aussi d'une manière différente.

Il s'agit en outre de définir, selon la situation, si l'on cherche un gain d'espace ou de temps, sachant que l'ennemi qui sera le nôtre sera un ennemi blindé ou mécanisé, exceptionnellement un fantassin à pied. En définitive, il s'agit bien d'adapter le mode de combat de l'infanterie classique aux conditions nouvelles, aux problèmes et aux exigences particuliers qui nous sont posés.

Des moyens

Pour la formation motorisée, le problème antichar doit passer au premier plan. Or, dans l'état actuel des choses, le fusilier motorisé est-il prêt à affronter son ennemi numéro un : le char ? Personnellement, je ne le pense pas. Il travaille trop « loin du char » qu'il ne connaît pas et ne dispose pas, en nombre suffisant, d'armes antichars destinées à

¹ Voir p. 227, note 2.

agir à courte distance. D'autre part, sa connaissance des mines et du minage devrait être beaucoup plus poussée et tendre à la perfection dans la rapidité.

Par ailleurs, la mitrailleuse, arme du commandant de compagnie comme on se plaît à le dire, a-t-elle sa raison d'être dans l'infanterie motorisée ? Je me permets d'en douter, malgré et surtout à cause des qualités indéniables de cette arme. Comme je le souligne plus haut, nous aurons à mener un combat à courte distance. De ce fait, la distance d'engagement pas plus que la puissance d'une base de feu de deux ou quatre mitrailleuses ne pourront être utilisées de manière rentable. L'image trop connue de la « distribution » des quatre groupes de mitrailleurs ou de la mise « en réserve » de la section de mitrailleurs au centre d'un dispositif, n'est-elle pas là pour confirmer ce que j'avance ?

D'autre part, si je pense aux appuis de feu, la compagnie de fusiliers motorisée ne doit-elle pas pouvoir jouir d'une indépendance maximum ? L'attribution, à priori, d'une section lance-mines, au combat, doit devenir la règle, car il est bien rare que le commandant de bataillon puisse encore engager ses lance-mines au profit de plusieurs compagnies. Ainsi, les lance-mines deviendraient « l'arme » du commandant de compagnie de fusiliers motorisée.

La motorisation tout terrain

Moyens

J'ai confiance dans les véhicules qui nous ont été confiés ; ils ont, jusqu'ici, fait leurs preuves.

Mais, leur condition d'utilisation maximum est liée à celle de pouvoir disposer de bons chauffeurs, bien entraînés et en nombre suffisant. Cela n'est malheureusement pas toujours le cas. Expériences faites, seul un bon chauffeur est à même de faire rendre le maximum à sa machine et de mener à chef sa tâche dans la neige, la boue, les chemins difficiles ou même à travers des champs labourés. On ne peut cependant pas demander à nos « Unimog » l'impossible ; toutes leurs qualités n'égalent jamais celles d'un véhicule à chenilles.

Servitudes

Lors de nos déplacements, nous sommes liés, et nos adversaires le savent bien, aux routes et aux chemins. Nous sommes tributaires des

ponts et des coupures qu'ils enjambent. Nous sommes à la merci d'incidents techniques ou tactiques, d'accidents et de sabotages.

Ces servitudes, ces points faibles sont les défauts de la cuirasse ; nous le savons bien, et, de toutes nos forces, nous tendons à y remédier.

Comment réagir ?

Entraînons-nous à prendre des décisions rapides lors d'un détournement, quelles qu'en soient les causes.

Recherchons l'itinéraire imprévu, celui sur lequel l'ennemi ne nous attend pas, auquel il n'a pas pensé.

Apprenons à bien connaître notre pays, notre terrain, en le parcourant dans tous les sens.

Sachons utiliser les compétences de chacun et recourir à la ruse.

Nous sommes parfaitement conscients, d'autre part, que si le mouvement motorisé ne peut plus se faire, nous aurons à remplir notre mission à pied, avec une lourde hypothèque bien sûr, au regard du temps et des délais. Cela impliquera presque toujours pour nous, motorisés, les notions de mission maximum et de mission minimum.

Nos limites

Avons-nous la possibilité d'emboîter le pas des formations blindées ? Je voudrais bien répondre par l'affirmative, mais je suis obligé de dire non. Nos véhicules ne sont pas des véhicules de combat ; nous sommes exposés, vulnérables et pratiquement sans défense lorsque nous roulons. Ce qui peut nous arriver de pire, c'est d'être engagé dans un combat de rencontre, d'où la nécessité impérieuse d'explorer, d'être en garde.

Nous comptons sur nos roues uniquement pour nous amener à pied d'œuvre, à l'endroit où nous saurons mener la vie dure à l'ennemi.

Conclusion

En guise de conclusion, je vais récapituler ci-dessous ce que je souhaite voir se réaliser pour un meilleur rendement de l'infanterie motorisée :

— *modification rapide de l'instruction de combat en fonction d'une doctrine d'engagement bien définie*¹,

¹ C'est nous qui soulignons. Voir R. M. S., numéro de mars 1968, pages 134 et suivantes, article déjà cité. Réd.

- intensification de l'instruction au combat de nuit, au combat de localité et au combat en forêt,
- renforcement en moyens antichars,
- réorganisation de la compagnie de fusiliers motorisée.

Capitaine EMG Raymond MARTIN

Entraînement physique au service et hors service

Le test de Macolin

Le test de condition physique de Macolin se déroule selon les prescriptions établies par l'Ecole fédérale de gymnastique et de sport de Macolin. Les six exercices imposés permettent une préparation et une exécution précises. Ce test est fondé sur le principe de l'entraînement par intervalles et la notion médico-sportive de récupération. Facile à organiser en campagne, nécessitant des moyens élémentaires, il présente une grande utilité au cours de répétition. Du point de vue de la condition physique, ce test, résultat d'une étude approfondie, révèle à coup sûr au commandant d'unité l'aptitude de ses cadres et de ses hommes au combat.

Les résultats obtenus dans l'ensemble durant nos cours de répétition sont moyens, dans certaines unités ils sont faibles et peuvent laisser les chefs perplexes. Cherchons-en les causes en considérant les facteurs énumérés ci-dessous. En général, beaucoup d'hommes commettent une faute lors de la phase de récupération ; ils s'arrêtent, ils s'immobilisent, ils s'étendent sur le sol, ils s'assoient au lieu de rester continuellement en léger mouvement tout en récupérant et reposant leurs muscles. L'homme doit également trouver un rythme avantageux de respiration lors de la phase de travail. Nous devons, de nos jours, réapprendre à respirer correctement ; certains exercices de yoga seraient utiles à cette fin. La troupe doit être préparée, échauffée avant le début du test, c'est-à-dire placée dans des conditions physique et psychique adéquates.

Le moment choisi pour les épreuves joue aussi un rôle important. J'en jugerai sous deux aspects : A quel moment de la journée ? A quel