

# Variations sur le thème de la Normandie

Autor(en): **Nicolas, D.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **92 (1947)**

Heft 11

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-348403>

## **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.

## Variations sur le thème de la Normandie

---

### A PROPOS DE NOS SERVICES DERRIÈRE LE FRONT

J'ai acquis bien souvent l'impression dans maints de nos exercices des « Services derrière le front » de nos grandes unités et dans les discussions qui s'y rapportent que notre armée continue dans ce domaine à vivre en dehors des réalités de la guerre et que nombre des responsables du fonctionnement de cette vaste machinerie persiste à l'organiser selon des idées et des circonstances périmées.

Tandis que notre « Front » se montre particulièrement pessimiste au point de se laisser aller parfois jusqu'à l'exagération de nier la possibilité de tous les déplacements de troupes, nos « Services derrière le Front » s'obstinent à admettre qu'ils pourront, sans perturbation majeure, alimenter la bataille. Ils prétendent ainsi implicitement qu'ils réussiraient à assurer tous les transports afférents. Ils parviendraient à effectuer les ravitaillements et les évacuations à plein rendement, alors même que l'on convient généralement que des réserves tactiques, logées à la même enseigne, seraient privées en bonne partie de leur liberté de manœuvre, si elles n'étaient pas condamnées à rester clouées sur place.

Leur optimisme ne sonne pas de bon aloi ; bien plutôt, il frise l'inconscience. Voici quelques symptômes parmi bien d'autres, de ce funeste état d'esprit, qui prouveront combien il est nécessaire et urgent que nous réagissions pendant qu'il est temps, afin que nous puissions éviter ses conséquences catastrophiques :

— Suppose-t-on une division en réserve, prête à intervenir dans divers secteurs ? On refuse l'implantation de ses services

derrière le front, sous le prétexte que tout doit rester mobile. On ne lui fournit aucun supplément de munitions. Surtout, pas de dépôts ! Il sera bien assez tôt de lui apporter, à l'ultime instant, les balles et les obus au lieu de son engagement, ou qu'elle aille alors les quérir elle-même dans les lointains magasins d'armée. Il n'y a plus d'aviation qui compte, il n'y a plus de troupes aéroportées qui risquent de couper les voies du ravitaillement et qui pourraient astreindre cette unité d'armée à se battre sur place avec ses moyens du moment. De même, les ambulances chirurgicales négligent volontairement de s'installer, comme si la menace des bombardements aériens, aussi meurtriers qu'inopinés, n'existait pas.

N'est-ce pas se bercer de dangereuses illusions ?

— Soucieux d'ordre et de minutie, nous tendons encore tout naturellement à agir selon l'axiome : « A chaque place une chose et toute chose à sa place ». Nous n'avons pas manqué de le transposer au militaire dans le principe de l'organisation de nos trains : à chaque genre de ravitaillement, un train particulier ; et dans chaque voiture, chaque matériel a son espace soigneusement réservé et catalogué. — Nous en avons même fait une pierre de touche de la discipline. Nous marquons par là que nos conceptions retardent d'une guerre. Il y a 30 ans en effet, nul ne se serait avisé d'en chicaner la justesse. L'aviation trop rudimentaire permettait encore aux Services derrière le front de travailler en toute tranquillité, hors de la portée des armes adverses. Les « places d'échange ou de ravitaillement » se fixaient à la limite des coups de l'artillerie ennemie. Les compagnies d'exploitation et les colonnes de transport, de ce fait, abritées bien loin derrière les réseaux ininterrompus de tranchées et de barbelés, ne subissaient jamais de pertes. Seuls les trains reliant les « places de ravitaillement » aux troupes du front subissaient les vicissitudes de la canonnade.

Il suffit aujourd'hui de suivre les routes qui mènent aux champs de bataille, — comme je l'ai fait en Italie et en Norman-

die —, et de voir les innombrables carcasses tordues, calcinées, démantibulées de véhicules de tous types qui les jonchent, pour comprendre l'erreur qui se commet encore chez nous. Elle se traduit notamment par ces règlements méticuleux sur le « chargement des voitures et des bêtes de somme », avec leurs moult photographies, afin que nul n'ignore et nul ne s'avise d'interpréter à sa guise les emplacements fixés pour chaque objet. Pas un de plus, pas un de moins ! Tout est pesé, soupesé, repesé.

Le premier et le moindre des bombardements aériens, par les dégâts qu'il produira, renversera et bouleversera cul par-dessus tête toute cette belle et stricte ordonnance anachronique, touchante et ridicule à la fois comme le sont les vieilles choses qui ont perdu leur raison d'être. Il nous faudra alors faire flèche de tout bois pour compenser les pertes et charger les marchandises sur des voitures qui ne leur avaient pas été destinées. La spécialisation des véhicules — et ceci vaut autant pour les armes que pour les munitions, les vivres ou les bagages —, ne se justifie plus d'aucune façon. Les moyens de transport, à plein rendement, doivent servir à toutes fins. Il est inutile d'attendre la désorganisation apportée par la bataille pour inculquer cette vérité à notre troupe et pour apprendre à nos chefs à sortir des schémas pour se tirer d'affaire dans n'importe quelle situation à l'aide de ces principes.

— Du même coup, nous tuons une fois pour toute cette exigence surannée que pose encore mainte troupe lorsqu'elle réclame le transport constant de tout son matériel avec elle en un seul voyage. Cette condition s'imposait lorsque nous ne connaissions pas l'automobile. Les lourds convois hippomobiles ne se déplaçaient qu'à la vitesse du fantassin. Ils se trouvaient dans l'incapacité de rejoindre à temps les bataillons, s'ils ne partaient pas quasi au même instant qu'eux. On ne pouvait songer encore bien moins à rechercher le matériel que l'on eût laissé en arrière.

La motorisation des arrières, jointe à l'augmentation prodri-

gieuse de l'équipement de guerre dans chaque compagnie, ainsi qu'à l'insuffisance chronique de nos moyens de transport, a modifié du tout au tout les données du problème. C'est un non-sens de charger un camion au départ de la troupe pour le laisser ensuite inemployé pendant des heures jusqu'à l'instant où il pourra rejoindre son unité à l'étape en quelques dizaines de minutes. L'entreprise civile de camionnage qui travaillerait de cette façon ne tarderait pas à faire faillite. Inspirons-nous des procédés commerciaux pour tirer le maximum de profit de nos engins. Le transport « par navette » saura pallier à la pléthore du matériel et au petit nombre des véhicules. Il appartiendra enfin à chaque capitaine de préciser de cas en cas, hors de tout schéma, au gré de la situation du moment, le code d'urgence de ses besoins.

Mais si la motorisation est maintenant chose accomplie — ou peu s'en faut —, nous n'avons pas encore, pardonnez-moi l'expression, « motorisé les conceptions » : nous continuons à « penser hippomobile ». C'est-à-dire nous continuons, au règne du moteur, à appliquer les méthodes du régime hippomobile. — Nous persistons, par exemple, à créer des quantités de lieux de transbordement (que nous affublons d'une terminologie aussi imposante qu'hermétique pour les non initiés : places de transit, d'échange, de ravitaillement, de distribution et dépôts de tous échelons) avec toutes les manipulations de marchandises, les dépenses de main-d'œuvre et les pertes d'heures qu'une semblable organisation comporte. Le mal était congénital au temps jadis, du fait de la lenteur des colonnes de train et des courtes étapes qu'elles pouvaient parcourir ; il se laissait en outre facilement supporter, vu les faibles besoins de la troupe à l'époque de la royauté du fusil, des canons sans frein de recul et du tir coup par coup.

Il risque d'être mortel aujourd'hui. En effet, au dire des Anglo-Américains — ce furent leurs calculs de base pour l'invasion de l'Europe —, une division d'infanterie au feu exige un ravitaillement de *400 tonnes par jour* ! Et il tend encore

à croître. Même si, ne possédant pas leur richesse, nous n'arrivons pas à de tels chiffres, il n'en appert pas moins que nous aurons d'immenses tâches de transport à résoudre quotidiennement. Cette seule raison nous obligerait déjà à éliminer avec la plus extrême rigueur toutes les pertes de temps, afin d'obtenir un maximum de rendement. Il nous faut considérer en plus que nous devons accomplir tous ces transports sous la suprématie aérienne absolue de l'adversaire. — Nous n'aurons que les nuits — en été, si brèves ! — pour assurer le chargement, le voyage, le déchargement, — voire le retour des colonnes des ravitaillements et des évacuations.

Le facteur vitesse importera par-dessus tout. Cette seule raison, impérieuse, milite pour la motorisation intégrale de tous nos trains, afin d'assurer le débit du tonnage des marchandises dans ces très courts délais. Il faudra de plus supprimer tous les transbordements intermédiaires. Il faudra aller directement du magasin de l'armée jusqu'à la troupe, jusqu'au plus avant possible. Il vaudra mieux échanger les camions, échanger les colonnes que procéder à ces manutentions aussi coûteuses qu'inutiles. Et plutôt que de concevoir un ravitaillement par échelons successifs, — la troupe se fournissant au « dépôt avancé » que remplissent à mesure, par cascade d'un entrepôt à l'autre, les Services derrière le front—, il vaudra mieux qu'elle aille s'approvisionner directement au magasin le plus en arrière tant qu'elle le pourra et qu'elle considère les dépôts rapprochés uniquement comme ses « rations de réserve » pour les mauvais jours.

Il faudra faire vite, très vite. On envisage bien à ce propos l'obstacle causé par l'anéantissement de notre réseau ferroviaire et l'on parvient bien — tout au moins théoriquement — à s'affranchir de ses servitudes. La route suppléera à la carence du rail, affirme-t-on carrément. C'est qu'on ignore trop un des moyens les plus puissants de désorganisation que possède la guerre moderne : la destruction des communications routières. Elle réduira considérablement le débit des transports

et par réaction multipliera au centuple l'importance de leur rapidité et la nécessité d'une organisation des Services derrière le front affranchie de tout schéma, extraordinairement souple et décentralisée. Il faudra d'emblée mettre à profit chaque minute avant le déclenchement des hostilités pour fournir le maximum de moyens à la troupe, — qu'elle soit au front ou réservée — afin de diminuer jusqu'au strict minimum les besoins du camionnage pendant la bataille.

Toute tergiversation durant la veillée des armes serait criminelle. Il s'agit vraiment d'une question de vie ou de mort. Cette consigne devra imprégner constamment toutes les formations des arrières.

L'obligation de décentraliser dans les plus brefs délais les bases du ravitaillement hypothéquera du reste lourdement à l'avenir notre stratégie — et même notre tactique — et, partant, limitera singulièrement la liberté de manœuvre de notre commandant en chef. Il pourra de moins en moins se résoudre à différer le choix de sa parade jusqu'à la onzième heure afin de l'ajuster exactement aux intentions de l'adversaire. L'ère des inspirations fulgurantes et géniales de l'ultime instant sombre de plus en plus dans le passé. Il se verra astreint à prendre très tôt sa décision. L'engagement de la bataille, de plus en plus, se préparera à longue échéance comme une grande entreprise industrielle ou comme la construction d'un gigantesque barrage électrique. — Nos manœuvres de paix, — comme partiellement nos exercices stratégiques — contribuent malheureusement à fausser les notions à ce sujet. Elles laissent croire que le succès n'est conditionné que par l'à-propos d'un plan de combat, autrement dit d'un « ordre d'opération », que l'on conçoit, que l'on saisit et que l'on réalise sur-le-champ. Car elles font fi des problèmes des arrières.

Or, plus la guerre se mécanise et devient technique, plus les Services derrière le front régiront l'activité du combattant. La manœuvre la plus ingénieuse, l'attaque la mieux montée et la plus puissante avortent si la division blindée ne reçoit

pas ses 2700 litres d'essence par kilomètre. Et la défense ne tarde pas à s'effondrer si ces grandes mangeuses de munitions que sont les armes à tir rapide — dont la cadence ne fait que croître sans cesse — ne reçoivent pas leur impressionnante pitance de balles ou d'obus. C'est la rançon du progrès.

Aussi importe-t-il que chacun connaisse à fond les conditions dans lesquelles les ravitaillements s'effectueront, afin qu'il puisse prévoir les difficultés qu'il rencontrera un jour et pour qu'il se prépare dès maintenant, intellectuellement et matériellement, à les surmonter.

La bataille de Normandie, en son début, me servira d'exemple. J'essayerai, pour la rendre plus explicite, d'en transposer le scénario dans un territoire familier de chez nous. Quiconque ainsi sera mieux à même de se faire une idée de son ordre de grandeur et de saisir les leçons qui s'en dégagent.

Admettons l'hypothèse que l'ennemi vient du Nord et qu'il entend forcer le passage du Rhin entre le lac de Constance et le confluent de l'Aar. (Cette distance correspond approximativement à la longueur de la Côte du Calvados entre l'Orne et la Vire où s'est effectué le débarquement allié.)

3 divisions accolées attaquent entre les embouchures de la Töss et de l'Aar ; elles sont suivies au plus près par une quatrième division en 2<sup>e</sup> échelon. (Ce groupement représenterait, sur un front analogue, la 2<sup>e</sup> armée britannique entre l'Orne et Arromanches, non compris.)

Simultanément, un autre groupement de deux divisions échelonnées l'une derrière l'autre, — dont celle de tête aurait été renforcée par 1 Rgt. prélevé sur celle qui la suit —, attaque dans le secteur compris entre la sortie de l'Untersee près d'Eschenz et Diessenhofen. Les quatre régiments de tête attaquent de front. (Ceci constituerait le V<sup>e</sup> Corps d'Armée américain sur la plage dénommée Omaha Beach entre Colleville et Vierville).

Cette opération est accompagnée par un coup de main monté par un bataillon de grenadiers sur la batterie de 6 obu-



siers de 155, sous casemates que nous aurions installée sur l'éperon de Berlingen à l'Est de Steckborn. (Ce serait l'action du 2<sup>e</sup> Bat. Rangers à la pointe du Hoc à l'W. d'Omaha Beach.)

Enfin, une dernière division se porterait à l'assaut de nos positions à l'extrémité S. E. du lac de Constance, le long du Rhin entre St-Margreten et Altenrhein. (Nous aurions ici la 4<sup>e</sup> Div. américaine débarquant à Utah Beach sur la rive E. du Cotentin, avec la différence :

- a) que si la distance avec les autres opérations est respectée, cette offensive s'est produite en réalité dans une région beaucoup plus excentrique que celle que nous admettons ici;
- b) que le terrain montagneux qu'elle devrait traverser immédiatement dans notre cas remplace ici les marécages inondés du Cotentin.)

Au total, donc, 5 divisions de première ligne se ruent sur nos frontières avec le renfort immédiat de 2 divisions en second échelon, qui entrent au combat moins de 6 heures après les premiers engagements.

Imaginons supplémentaiement que le fameux « Atlantik-wall » dans cette région de la Normandie était une ligne unique de fortins assez semblables à ceux des nôtres qui bordent le Rhin avec quelques positions d'artillerie divisionnaire situées entre 3 et 5 km. plus en arrière.

Faisons abstraction, puisque nous supposons un début de guerre, des bombardements préalables que l'aviation stratégique avait effectués pendant des mois pour isoler la Normandie du reste de la France.

L'absence de cette préparation modifierait sans contredit les données et le déroulement de l'opération que nous jouons. En effet, lorsque nous étudions la campagne de France, n'oublions pas la désorganisation des communications qui y régnait et qui résultait de la dislocation systématique du réseau ferroviaire et des ports sur la Seine et sur la Loire. Elle avait été réalisée du mois d'avril au débarquement par plus de

50 000 tonnes d'explosifs sur les gares de triage, les ports, les ateliers de réparation. Au dire du général Eisenhower, « 74 ponts et tunnels sur les lignes conduisant à la zone des batailles étaient impraticables et le chaos des communications ainsi produit eut des effets désastreux sur les efforts que fit l'ennemi après le débarquement pour renforcer les régions menacées. »

Aussi, lorsque nous décalquons simplement sur notre pays intact le déroulement de l'attaque des côtes normandes, nous favorisons de singulière façon les réactions de notre armée et le fonctionnement de ses services. Notre sort serait infiniment pire car il est plus que probable que notre agresseur se verrait obligé d'accomplir en une fois ce qu'il avait échelonné dans le temps durant le premier semestre de 1944.

Quoi qu'il en soit, j'espère que mon exposé, bien que tronqué, contribuera à nous donner, à nous qui n'avons pas connu la guerre, un aperçu, si sommaire soit-il, de ce qui pourrait nous advenir au jour « J » ou « D » fixé par notre adversaire et des conditions dans lesquelles nous serions jetés au feu.

Ce faisant, je me rends parfaitement compte de l'hérésie que je commets en osant appliquer à une lutte future les moules de la guerre de hier. L'histoire nous enseigne que les procédés varient chaque fois d'un conflit à l'autre. Mais un fait est patent qui excuse ma méthode : leur violence n'a jamais diminué ; elle croît, bien au contraire, sans arrêt. Les événements que je décrirai, quelque terribles qu'ils puissent nous paraître, resteront dans leur atrocité bien inférieurs à ce que fut la réalité en Normandie ; et celle-ci sera très largement dépassée par l'inhumanité de la guerre de demain.

Par conséquent, je ne risque pas d'encourir le reproche de l'exagération. Mon récit ne donnera qu'un échantillon de ce que l'avenir pourrait nous réserver. Rien ne sert de nous cacher les yeux comme l'autruche. Sachons mesurer l'obstacle pour apprendre à le surmonter.

(A suivre.)

Lieut.-col. D. NICOLAS.