Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 93 (1948)
Heft: 7

Artikel: Vues... cavalières
Autor: Denéréaz, Pierre-E.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342380

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

93e année N° 7 Juillet 1948

REVUE MILITAIRE SUISSE

Pour la Suisse :
1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—
3 mois fr. 4.—

ABONNEMENT

Pour l'Etranger :
1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—
3 mois fr. 5.—

Prix du numéro : fr. 1.50.

RÉDACTION : Colonel-brigadier Roger Masson.
ADMINISTRATION : Av. de la Gare 33, Lausanne. Tél. 3 36 33. Chèq. post. II. 5209

ANNONCES : Société de l'Annuaire Vaudois S. A., Rue de la Tour 8, Lausanne

Vues... cavalières

....la mission demeure.

L'organisation plus ou moins évoluée des armées du XXe siècle présentait, à la fin de la guerre 1914-1918 deux nouveautés essentielles apparemment contradictoires, et, dans le fond, concordantes ; la disparition de la cavalerie du champ de bataille et l'apparition de l'engin mécanisé.

Apparemment contradictoires, si l'on considère la cavalerie dotée du mousqueton et l'engin blindé. Dans le fond, concordantes, si l'on a encore en mémoire la cavalerie armée du sabre et le char de combat ; car le char de combat a bien remplacé la cavalerie qui charge. Il a redonné au combat son ancien caractère de lutte violente, apportant une décision nette, rapide, où le vainqueur n'a que de faibles pertes et où le vaincu perd tout.

Le besoin d'avoir à sa disposition un élément particulièrement fort et mobile a été ressenti en tout temps par les grands capitaines de l'Histoire ; leurs masses de cavalerie n'avaient aucune rivale comme force de choc. Elles mettaient,

depuis toujours, les hommes à pied devant la même alternative : ou bien tenir bon, ou bien lâcher pied et être abattus. Elles rencontrèrent leur apogée au moyen âge, jusqu'au moment où elles se trouvèrent mise en défaut, entre autres, par les moyens tactiques supérieurs que leur opposèrent les piquiers suisses de notre période héroïque.

Plus tard, après l'apparition des armes à feu, et pendant longtemps, la cavalerie lourde, arme de rupture et d'exploitation, poursuivit, avec des fortunes diverses, le même but. Nous disons bien, avec des fortunes diverses. A l'appui de cette assertion, deux rappels historiques : 1515, où François Ier sut, à point nommé, découpler sa cavalerie sur une infanterie suisse décimée par le tir de l'artillerie, et Grandson...

Plus tard encore, la cavalerie lourde recula de plus en plus devant les progrès de l'arme à feu. L'épopée napoléonienne est une série d'exemples onéreux. La guerre franco-allemande marqua la fin des missions de rupture confiées à la cavalerie. Ces missions sont alors confiées à l'infanterie et la décision naît péniblement sous la poussée des hommes à pied, devant lesquels se dressera, en 1914, l'arme automatique. A la cavalerie, seront confiées encore des tâches d'exploration pour lesquelles elle manque de force et de mobilité. De force, bien qu'entre temps la cavalerie ait été dotée du mousqueton. De mobilité, car le cheval, devenu un moyen de transport, est sorti du champ tactique. La cavalerie ne possède plus alors qu'une mobilité stratégique appréciable jusqu'au jour où la motorisation imposa un nouveau rythme à la bataille et, en fait, la priva de ses chevaux.

Engagée, la cavalerie se bat comme l'infanterie, sans en avoir la mobilité et la force défensive et la force offensive. Renforcée et éclairée en 1914 déjà (corps de cav. Sordet) par des armes lourdes motorisées, elle ne réussira pas à redonner au combat son allure décisive, car elle a perdu sa signification : celle d'une arme de rupture et d'exploitation. Comme suite à cet événement, les deux armées en présence se virent enlever,

dès la Marne, leurs possibilités d'attaquer. Il n'y eut plus de victoires complètes, car à toute poussée lente et coûteuse de l'infanterie, appuyée par les feux de l'artillerie (et quelle artillerie !), correspondait un repli en ordre du champ de bataille, protégé par d'inévitables et coûteuses contre-attaques. Les conséquences ne se firent pas sentir *en arrière et en surface*, la poursuite n'étant plus possible, mais vers le *bas et en profondeur* ; les armées s'enfoncèrent dans le sol et ceci provoqua la stabilisation.

On en conclut à une nouvelle forme de la guerre, née de l'avènement de l'arme automatique, que l'on chercha à ériger en principe. Il y eut, une fois de plus, confusion entre les principes toujours actuels, et les réalisations techniques toujours en évolution : la défensive avait triomphé sur le champ de bataille parce que la cavalerie en avait temporairement disparu. Elle avait triomphé, malgré la bataille d'artillerie, qui pouvait bien procurer des prisonniers, encerclés par l'avance irrégulière des assaillants ; mais dans l'ensemble, l'infanterie se repliait du front. Et chaque bataille, menée sans la cavalerie était un match nul, l'équilibre entre les forces en présence subsistant. Nous pensons aux opérations sur le Chemin des Dames, en 1917. Et lorsque en été et en automne 1918, Foch, disposant en fait d'un matériel d'une supériorité écrasante fit reculer l'ennemi ; sa progression, si lente fut-elle — 500 mètres en moyenne par jour — n'a été possible que grâce à l'intervention de moyens techniquement nouveaux : *les chars*. Les chars, moyens techniquement nouveaux, mais tactiquement anciens, encore retenus par l'infanterie amie qui collait désespérément à leurs flancs. Les chars, cavalerie moderne, redonnant à cette arme son antique fonction de rupture, mais qui, employés dans un espace réduit, mesuré à la taille du fantassin, ne purent dominer la liberté de mouvement du défenseur et changer leurs succès tactiques en succès stratégiques. C'est pourquoi, après la guerre, les armées belligérantes cherchèrent à améliorer leurs qualités intrin-

sèques pour atteindre ce triple but : concentration rapide, rupture et exploitation, comprenant que si « la vieille cavalerie est morte, sa mission demeure », ceci en vertu des principes éternels de la guerre.

L'apparition de la mécanisation et de la motorisation, date donc de la Grande Guerre ; celle-ci vit le jour avec les taxis de la Marne, celle-là naquit avec le char de combat en 1916, mais l'emploi de moyens capables de rompre les formations de l'infanterie, et, la rupture obtenue, d'exploiter rapidement le succès, remonte à la plus haute antiquité.

Nous ne passerons pas sous silence le nom des quatre grands inspirateurs et promoteurs de l'arme rapide qui comptait déjà en 1918 deux victoires décisives : celle des colonnes motorisées alliées sur les chemins de fer allemands et celle des formations cuirassées dans la guerre des gaz. Nous voulons nommer les généraux Fuller et Estienne, le ministre Winston Churchill et le commandant Charles de Gaulle. Mais ces « novateurs » voyaient plus loin que le plan tactique : c'est sur le plan stratégique de la guerre que leurs conceptions devaient trouver, 20 ans plus tard et en pays ennemi, leur tragique réalisation.

Car comme tous les novateurs en matière militaire, ils ont dû lutter contre l'inertie et les conceptions conservatrices des milieux dirigeants.

« L'armée, écrit Charles de Gaulle, est par nature réfractaire aux changements. Non certes que le sens du progrès manque à ses serviteurs. On prouverait même aisément qu'entre toutes les institutions celle-là fournit le plus riche contingent d'hommes de pensée, de science et d'action. Mais cette largeur d'esprit chez les individus n'empêche pas la défiance collective. Vivant de stabilité, de conformisme, de tradition, l'armée redoute d'instinct ce qui tend à modifier sa structure. » Reconnaissons que dans un organisme aussi parfaitement hiérarchisé que l'armée, il est difficile de s'élever

contre la tyrannie d'une routine qui ne cesse d'en appeler à une prétendue tradition. Les formes militaires, nées de la confrontation avec le réel dans l'épreuve de la guerre deviennent rapidement des formules, sinon même des recettes ou des procédés. S'il est rationnel de juger le conflit à venir en fonction du précédent, *l'invention*, condition de la surprise, est aussi une condition du succès.

Ainsi, la guerre se termina le 11 novembre 1918, sans que l'emploi des éléments blindés se généralisât, malgré les 8000 chars en service dans les armées de l'Entente à cette date. Ce fut l'Angleterre qui, en 1925, rechercha sérieusement cette généralisation, prenant ainsi la tête de ce nouveau mouvement.

Le général Sir F. Maurice, résume ainsi la doctrine anglaise : « 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. Actuellement, nous les possédons à nouveau, et c'est nous qui montrerons la nouvelle route à suivre pour recréer une nouvelle force mobile de choc. Nous allons reprendre les *anciennes méthodes* avec des moyens nouveaux. Le moteur a presque complètement remplacé le cheval comme moyen de locomotion et nous adapterons la machine *à l'emploi tactique de la bataille*. Nous essayons maintenant de l'employer comme Cromwell et Frédéric employaient le cheval ».

Remarquons que ceci était écrit en 1929. L'arme rapide n'avait pas d'autre but que de remplacer la cavalerie classique. Les expériences anglaises isolées commencèrent en 1925. Elles se concrétisèrent en 1933-1934 dans la création et la mise en essai d'une brigade entièrement mécanisée, grâce aux efforts et à la persévérance du colonel Wavell. Cette brigade était l'amorce d'une unité stratégique, puisque le corps des chars avait une aviation permanente et un service de liaison. Car l'Anglais attachait du prix à la vitesse et au rayon d'action. Sa conception était alors que les engins blindés ne peuvent pas combattre en étroite liaison avec l'infanterie ou la cava-

lerie ; pour lui, les engins blindés doivent être employés dans les conditions de temps et de lieu que leurs propriétés particulières exigent.

Or, cette unité extrêmement mécanisée et sans soutien organique, avait une grande mobilité, une grande puissance offensive, mais une puissance défensive nulle, car le fait de tenir un front en l'interdisant à l'ennemi par la seule menace de la contre-attaque est un argument sans valeur tactique.

La France était convaincue en elle-même de n'avoir pas gagné la guerre sur le plan militaire et de s'être laissé entraîner par son alliée à une politique non productive dans l'application du traité de paix. Cette conviction influença de manière extraordinaire sa doctrine de guerre.

Au lieu de se vouer, la guerre terminée, à résoudre le problème de la mobilité et de l'offensive, frappée par les grandes difficultés qu'elle avait eues pour réussir à priver de ces qualités l'armée allemande de 1914, craignant de porter atteinte à la doctrine qui lui avait procuré la victoire, elle mit toute son attention première à élever une barrière qui mettrait le pays à l'abri d'une nouvelle invasion, limitant ainsi son action de guerre à la défense de sa frontière est. Etudiant subsidiairement le problème de l'armée rapide, elle resta le partisan décidé du char de combat comme engin d'accompagnement de l'infanterie ; toutefois les premiers essais visèrent également à ressusciter la cavalerie. C'est ainsi que l'on créa la D. C. type 1932, composée de deux brigades à cheval et une brigade moto-mécanisée, comprenant au total 45 escadrons de 14 modèles différents et 2500 véhicules divers ; cette unité hétérogène était d'un commandement difficile, vulnérable à l'aviation et obligée, pour son engagement, *de se constituer en groupements tactiques*, ce qui allait à l'encontre de son emploi comme grande unité. De plus, elle n'avait qu'une puissance offensive limitée.

« Somme toute, remarque le lieutenant-colonel Perré, dans son ouvrage : *Les chars de combat*, Essai de classification

positive, malgré l'apparente confusion qu'apporte la multiplicité des types d'appareils, l'évolution du char est relativement simple :

a) une conception initiale unique, l'engin de rupture (40-70 tonnes),

b) puis immédiatement après deux tendances :

— la française, qui continue à être dominée par la nécessité de la bataille, de l'action de force, et d'où naît le char léger d'infanterie ;

— l'anglaise, qui escompte la brèche déjà ouverte, le terrain libre, l'exploitation, la manœuvre et qui conduit à la brigade mécanisée.

Après un foisonnement d'idées et d'expériences, le système des chars nationaux se dessine et sous leur nouveauté transparaissent encore les deux tendances originelles de la mécanisation qui n'apparaissent plus comme contradictions, mais comme complémentaires. »

En effet, les Anglais songèrent à augmenter leur blindage et parlent d'un char d'infanterie : le Mark V, tandis que les Français créaient en février 1935 la D. L. M. 1934 qui se rapprochait de la conception anglaise et dont la composition était la suivante :

1 régiment de découverte à base de motocyclettes et d'A.M.,
1 brigade mécanique à base d'A.M.C., tous terrains,
1 brigade motorisée à base de dragons portés,
Artillerie et services sont tous motorisés.

Cette division est homogène, puisque composée essentiellement de véhicules à moteur, mais une partie est mécanisée, tandis que l'autre est motorisée. Son commandement, grâce à de bonnes liaisons par TSF est relativement facile, malgré ses 3500 véhicules. Elle est très vulnérable à l'aviation ennemie. Son rayon d'action sur route est de 200 km. mais sa vitesse, de manœuvre dépend beaucoup du terrain. Puissance offensive accusée, si on la compare à la D.C. 1932, mais puissance

défensive seulement acceptable car les 4 bataillons de dragons portés sont plutôt des soutiens de combat organiques qu'un véritable moyen de défense.

Les Américains et les Russes, d'abord fortement marqués par l'école française, se mettront en quête de chars très rapides : les Christie et les Christie Russkij 34. L'Italie s'inspirera des deux théories en présence et créera des brigades de chars d'action limitée et la division « Celere ».

Quant à l'Allemagne, à laquelle le traité de Versailles avait imposé une armée de métier, elle adopta les théories du commandant Charles de Gaulle et créa sa « Panzerdivision » dont l'extraordinaire puissance offensive devait en faire le prototype de l'arme rapide et l'instrument adéquat du Blitzkrieg. Cette grande unité comportait en gros :

1 groupe d'exploration à base d'A.M. légères et lourdes, ainsi que des motocyclettes,
1 brigade de chars à deux régiments de 2 bataillons,
1 brigade de tirailleurs à 1 régiment d'infanterie à 2 bataillons sur véhicules blindés tous-terrains et un bataillon de motocyclistes.

La doctrine de l'arme rapide, devenue en Allemagne sous l'impulsion du général Guderian, une arme indépendante, dont les chars formèrent le noyau, fut ainsi définie : *emploi en masse des chars, avec un puissant appui d'aviation.* Il y a donc là une superposition nécessaire des moyens, car la liberté d'action d'une grande unité mécanisée ne sera réellement effective que si les unités qui la composent sont renseignées en temps voulu et si les obstacles qu'elles ne peuvent surmonter sont préalablement détruits. En raison de leur mode d'action, une liaison parfaite air-terre est une nécessité primordiale.

Quel était donc ce mode d'action dont l'apparition devait renverser les cadres des opérations traditionnelles ? Quels en sont les principes et en quoi se distingue-t-il des méthodes dont il a triomphé ?

En premier lieu, le principe fondamental est celui de l'infiltration, à l'aide de machines — que nous appellerons *irruption* ou *rupture*. Nous la retrouvons sous les vocables d'effort principal et d'enveloppement, car, stratégiquement, cette idée est très vieille.

L'effort principal signifie une supériorité strictement locale, mobile, qui a pour but de conserver l'initiative et la surprise, même dans les plus petits détails du combat. L'enveloppement est l'exploitation immédiate et méthodique de chaque succès local par des poussées latérales. Leur interaction demande des « équipes d'attaque » qui sont pratiquement indépendantes et capables de combattre par elles-mêmes, ce qui exige une large décentralisation des moyens d'accompagnement.

L'infiltration n'était autrefois qu'une méthode tactique grâce à laquelle la cavalerie se frayait un chemin dans la ligne adverse à travers les points faibles de l'ennemi.

Portée sur le plan stratégique par le moteur, elle illustre bien la pérennité de certaines missions — jusqu'alors dévolues à la cavalerie : *concentrations rapides*, *rupture*, *exploitation* — qui sont aujourd'hui l'apanage des troupes moto-mécanisées.

Capitaine E. M. G.
PIERRE-E. DENÉRÉAZ.