

# Revue de la presse

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **96 (1951)**

Heft 5

PDF erstellt am: **13.07.2024**

## **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.

Revue de la presse :

### L'infanterie nécessaire

Général de division Curnier, inspecteur de l'infanterie, dans la « *Revue militaire d'information* », Nos 165 et 167.

Je me permets de renvoyer le lecteur que ces sujets intéressent au N° 5, mai 1950, de la *R.M.S.* Le général Curnier, en effet, avait déjà publié dans la *Revue militaire d'information* du 25 janvier 1950, une étude consacrée à *l'infanterie d'aujourd'hui*, étude qui avait fait l'objet d'un compte rendu dans la *R.M.S.*

Ainsi que le général Curnier le dit lui-même dans son introduction à son article *L'infanterie nécessaire...*, sa première étude *Propos sur l'infanterie d'aujourd'hui* cherchait « à remettre en lumière (et en honneur aussi) quelques notions de base à tenir pour essentielles du fait de leur pérennité parce qu'elles participent toutes de la nature humaine du combattant d'infanterie ; le reste n'étant que rappel au bon sens, à l'objectivité et à la mesure dans l'évaluation des possibilités d'une arme dont les caractéristiques des armements servis dans ses rangs ne sont jamais l'élément d'appréciation prédominant : le fantassin n'est pas et ne peut pas être un homme-robot ».

*L'infanterie nécessaire...* est ainsi une suite à l'article de janvier 1950. Après avoir rappelé les trois caractéristiques essentielles de l'infanterie (fluidité, plasticité, individualisme), ainsi que les qualités du *chef d'infanterie* qui ne doit pas s'imposer seulement par ses connaissances techniques mais surtout par son rayonnement puisque aussi bien, au combat, le fantassin est un *isolé* qui combat dans un ensemble, le

général Curnier cite une autre caractéristique de l'infanterie qui est par nature *l'arme du combat rapproché à mener et mené à pied jusqu'au corps à corps*. Le fantassin en effet a comme mission première de mener à pied le combat rapproché ; son équipement, son armement, la structure interne des unités de fantassins sont fonction de cette mission.

Bien que l'infanterie ait été très fortement renforcée depuis la première guerre mondiale en moyens de feux organiques, il n'est plus possible de prétendre sans autre qu'elle peut, seule et par ses propres moyens, « mener le combat de bout en bout ». Normalement, aujourd'hui, « elle combat en liaison intime, constante et obligée, avec les autres armes terrestres » (blindés, artillerie, génie). « *L'infanterie n'est inadaptée à aucune catégorie de missions terrestres, mais elle a toujours besoin des appuis des autres armes pour les remplir à fond.* »

Dans le chapitre suivant de son étude, le général Curnier analyse les *missions de l'infanterie et leurs exigences* :

- *Les préliminaires de la bataille* : La recherche de l'ennemi (mouvements d'approche, puis, manœuvres de prise de contact). Il faut donc dans cette phase que l'infanterie soit :  
légère dans sa doctrine et son équipement ;  
bien entraînée à la manœuvre d'infiltration ;  
fortement imprégnée d'un esprit qui soit à la fois sagement et rigoureusement offensif ;  
assez étoffée pour être capable à la fois d'étendre et prolonger une manœuvre toujours grosse mangeuse de sous-unités.
- *L'attaque* : Progression amorcée par un débouché de ses emplacements de départ et poursuivie sans arrêt jusqu'au moment où elle aborde le système défensif terrestre de l'adversaire. (Problème des deux cents derniers mètres.) Puis l'assaut (juxtaposition de combats singuliers), la progression pied à pied dans la profondeur du dispositif adverse (ensemble de combats fragmentaires), le nettoyage

(suite de réduction d'îlots de résistance), l'exploitation. D'où la nécessité pour l'infanterie que ses petites unités comportent un dosage judicieux :

d'éléments réellement légers et alertes (infiltration et combats corps à corps) ;

d'éléments semi-lourds (appuis au plus près) ;

d'éléments lourds (garantir la possession du terrain conquis).

- *La définitive* : L'infanterie se met en mesure :  
de briser par ses feux (avec l'appui des autres armes terrestres) l'effort offensif de l'ennemi ; — feux défensifs ;  
de réagir offensivement (avec les mêmes appuis) pour rejeter l'adversaire qui aurait pris pied dans une portion du terrain à défendre — feux offensifs et engagement d'un système de réserves capables de mouvement.
- *L'action retardatrice* caractérisée par une série de « moments défensifs » (missions défensives de durée limitée séparées par des décrochages suivis de replis). Ces actions exigent une infanterie totalement motorisée, « l'adversaire prononçant ses actions offensives à l'allure du moteur ».

Le chapitre III (N° 167) traite de *l'organisation et de la structure interne des unités d'infanterie*. Cette organisation est fonction des missions dévolues à l'infanterie. Or, l'infanterie faisant largement appel au mouvement qui doit être préparé, appuyé et protégé par des feux, il en résulte que :

- Dans les unités de base de l'infanterie, doivent dominer les éléments *les plus mobiles* (grenadiers-voltigeurs) dotés d'un armement léger « conservant avec une appréciable puissance de feux, de larges possibilités de déplacement rapide en tous terrains ».
- L'unité élémentaire est la section de grenadiers-voltigeurs. Son mode d'emploi est « la manœuvre par le mouvement ». Composition :  $\frac{2}{5}$  d'éléments mobiles (élément moteur), le

reste, éléments « feux » ; ou auxiliaires pour protéger et appuyer au plus près les éléments de manœuvre. Solution : trois groupes identiques ou articulation en deux demi-sections.

- Dans les échelons supérieurs : pourcentage des trois-quarts pour les unités de manœuvre, soit : Cp. de combat : 4 sect. cbt, 1 sect. cdmt. et accompagnement ; Bat. 4 cp. de combat, 1 cp. d'accompagnement, 1 cp. de cdmt.

A ce sujet, le général Curnier s'exprime avec toute la netteté désirable :

*L'ordre quaternaire* s'impose de façon absolue pour les unités de manœuvre de l'infanterie parce que dans l'ambiance de guerre à laquelle il faut nous préparer, il y aura toujours :

- un fond à garnir,
- des flancs à couvrir,
- une réserve à conserver pour manœuvrer,

donc un minimum de 4 *commandements de manœuvre* subordonnés à prévoir ; et ce ne sera pas de trop ! En fait, *l'ordre ternaire est aujourd'hui un non-sens*, et son maintien est un défi aux exigences des missions auxquelles l'infanterie est obligée de se préparer à faire face.

Venant d'une plume aussi autorisée, cette affirmation prend une valeur toute particulière et il serait hautement désirable que chez nous on en revienne aussi à la notion de l'ordre quaternaire.

- *L'armement* : l'arme automatique unique utilisée suivant son support, soit comme fm., soit comme mitr., disparition du canon antichars et son remplacement par un automoteur (type « char ») enrégimenté, cp. régimentaire de D.C.A., cp. réglementaire de canons d'infanterie sur châssis chenillé.
- *Matériel radio* : Emploi de la graphie (portées doubles) en lieu et place de la phonie.

— *Blindés* (rgt. de chars à l'U.A.) ; *trains de l'inf.* (véhicules tous-terrains).

*La motorisation et la manœuvre en automobile de l'infanterie*, chapitre IV, défend le principe selon lequel l'inf. doit être « entièrement *motorisable*, c'est-à-dire organisée, équipée et entraînée en vue de la manœuvre en automobile ».

Je me permets de signaler également deux articles encore de la *Revue militaire d'information* :

N° 166. *Quelques lueurs, sur un texte nouveau, à propos du groupe et de la section.* Cette étude donne l'occasion au général de division Curnier de préciser les idées qu'il défend dans ses autres articles et complète très heureusement l'étude sur *L'infanterie nécessaire...*

N° 167. *Les véhicules blindés.* Cet article constitue un rappel des matériels réalisés de 1939 à 1945 et montre plus particulièrement les prototypes fabriqués en France.

Major VY.

---

### Revue de la Défense nationale de janvier 1951

---

Dans un article intitulé : *Le rôle de la marine française dans la défense du front du Rhin*, M. Pierre Barjot, assimilant l'Europe du point de vue stratégique à une péninsule barrée par un front terrestre, démontre qu'un tel front ne saurait être tenu s'il n'était solidement appuyé par mer d'où viendront ravitaillements et renforts. Il faut partir du principe qu'une défense européenne devrait être assurée par 6000 avions et cinquante divisions (dont vingt françaises) ce qui

ferait en gros, sans compter l'aviation, environ un million d'hommes et 200 000 véhicules à ravitailler. « Les estimations américaines des besoins, y compris l'essence nécessaire aux véhicules, sont de une tonne par homme et par jour. » Les besoins d'un front terrestre européen se porteraient d'après ces données, à un million de tonnes par jour, dont le quart serait à charge de l'aviation et les trois quarts à charge de la marine à répartir dans les ports européens (une moitié dans les ports français.)

Si les grands principes de la stratégie demeurent les mêmes, l'échelle des mouvements devient de plus en plus grande. La ligne de défense de l'Europe tournée en 1914 par la plaine de Belgique et en 1940 par la Hollande, le sera peut-être demain dans l'Océan entre Brest et Casablanca et dans la Méditerranée entre Alger et Marseille. Il faudra donc assurer le passage des convois et la défense des ports maritimes contre les attaques aéro-navales et sous-marines. « Le front du Rhin a pour « arrières » les ports français atlantiques et méditerranéens. Pour une question de délais et pour une question de souveraineté dans le cadre interallié, il appartient à la France d'assurer elle-même sa défense.

Comment réaliser techniquement cette défense ?

La défense anti-sous-marine résulte de l'action combinée de l'avion et du navire (recherche des mines, protection directe des convois). Le porte-avions reste le moyen idéal de protection antiaérienne par son organisation radar, par la possibilité d'intervention immédiate des avions embarqués et par l'action aérienne permanente qu'il est susceptible d'assurer. Le porte-avion est, en outre, un moyen de protection aérienne très économique puisqu'à rendement égal, il emploie trois à quatre fois moins d'appareils qu'une aviation basée sur la côte.

La défense sous-marine ne peut se limiter à la protection immédiate des convois, elle doit être active et poursuivre le sous-marin jusqu'à sa mise hors de combat. C'est dans ce

but qu'on en est arrivé à la constitution du groupe de « chasseurs-tueurs » de sous-marins comprenant « un porte-avions rapide avec environ trente appareils à bord (avions de recherche radar, avions d'attaque) opérant en liaison étroite avec un groupe de six à huit destroyers anti-sous-marins » dotés de fusées anti-sous-marines.

Que ceux qui seraient opposés au principe du porte-avions sous prétexte qu'il marquerait une décentralisation et un affaiblissement du potentiel aérien, n'oublie pas qu'une aviation embarquée ayant un rayon d'action de 500 à 1000 km. composée d'appareils très rapides et maniables, dotée d'une puissance de feu conséquente (bombes-rockets de 600 kg.) pourrait intervenir également dans le combat terrestre et couvrir une assez longue zone.

M. Barjot termine son étude, en faisant le bilan des porte-avions disponibles en Europe occidentale (dix en Angleterre, répartis dans toutes les mers, un en Hollande, un en France). Il serait indispensable que la France prenne conscience du rôle qu'elle a à jouer dans une défense de l'Europe et crée six à huit divisions navales constituées chacune autour d'un porte-avions.

*L'électrification des chemins de fer.* — Dans cet article extrêmement instructif pour nous, l'ingénieur principal Patin montre tous les avantages de l'électrification qui en France s'était heurtée très longtemps à l'opposition de l'Etat-Major qui la considérait comme un danger pour la défense nationale. Après avoir énuméré dans une première partie les avantages techniques et économiques d'un réseau ferroviaire électrifié, l'ingénieur principal Patin traite, dans une seconde partie qui mérite toute notre attention, le point de vue militaire. « La traction électrique ne peut qu'améliorer la rapidité des transports en cours de mobilisation et en cours d'opérations. » Vitesse plus importante, résistance meilleure des locomotives, suppression des arrêts nécessaires aux prises d'eau et aux chargements de charbon. Jusqu'en 1939, on admettait que



la traction-vapeur offrait l'avantage d'une plus grande autonomie, alors que la traction électrique était tributaire d'installations fixes (centrales, sous-stations, lignes de contact). La dernière guerre a largement prouvé le contraire. En cas de destruction de la voie, la ligne électrique est rétablie bien avant la voie elle-même et ses installations de signalisation. En cas de destruction des centrales, le réseau à HT avec ses connexions multiples, est très facilement manœuvrable et permet une réalimentation rapide par des usines intactes. Les locomotives électriques sont beaucoup moins sensibles aux projectiles d'aviation que les locomotives à vapeur. Les organes sont plus facilement interchangeables. Les temps de stationnement dans les dépôts pour réparations sont beaucoup moins longs. En outre, « les machines électriques sont moins réparables de loin, de jour comme de nuit. » Au point de vue économique, l'électricité évite la consommation d'un charbon indispensable à d'autres fins, supprime des « transports parasites » (répartition de charbon dans les dépôts) et nécessite un personnel beaucoup moins nombreux.

Au sommaire de l'édition de janvier : *La frontière française Nord*, par M. Chardonnet ; *Protection nationale*, par le chef d'escadrons de Saint-Germain ; *Le problème du Moyen-Orient*, par le général Keller ; *La pensée militaire à l'étranger*, par M. Leger. — *Etudes*. — *Enquêtes*. — *Chroniques*.

D.

---