

Problèmes d'organisation militaire [suite]

Autor(en): **Dénéreáz, Pierre E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

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

Heft 10

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-348452>

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.

Problèmes d'organisation militaire

(Suite)

RÉSERVE GÉNÉRALE DE MOYENS DE TRANSPORTS

Dans l'introduction au chapitre consacré aux réserves générales d'armes, j'ai soulevé le problème du changement, eu égard à une mission déterminée ou suivant l'évolution de la bataille, des possibilités en puissance ou en vitesse de nos unités d'armée. Par la suite j'ai traité du facteur puissance en décrivant les moyens convenables. Il me reste à considérer le facteur vitesse qui, je l'avoue, aura une valeur très relative lorsque je l'étudierai du point de vue hippomobile.

Lorsqu'on parle de déplacements une distinction nette doit être établie entre les mouvements et les transports. Pour éviter toute confusion à ce sujet, je vais tenter de définir ce qu'il convient d'entendre par mouvements et par transports ; j'exclus d'emblée de mon propos les déplacements par chemins de fer, avions ou bateaux, auxquels nous ne pourrions normalement avoir recours en opérations,

Mouvement : Il y a mouvement lorsqu'une troupe qui se déplace ne cesse d'être sous le commandement exclusif de ses propres chefs. Aujourd'hui et vu l'intervention toujours possible de l'ennemi très loin dans les arrières, peut-il en être autrement ? Je ne le pense pas : les dispositions à prendre pour tout déplacement, qu'il se fasse à pied ou par moyens automobiles, dépendent des chefs d'infanterie et plus spécialement des

commandants de bataillon, lesquels doivent être préparés à cette tâche d'organisation, de conduite et de contrôle.

Pour l'infanterie il n'y a en somme que des mouvements et non plus des transports : tout appoint en véhicules automobiles provenant des réserves générales s'intègre dans ses unités pendant tout le déplacement.

Transports : En règle générale et en considération de ce qui précède, les transports s'appliquent au déplacement de matériels de toute nature entre des dépôts arrières et des dépôts avancés ou centres de livraison prévus, dont l'emplacement et la puissance de manutention sont connus. Ils assurent à eux seuls tous les services derrière le front (ravitaillements et évacuations) de l'armée dans son tout.

Une telle distinction entre mouvements et transports n'est pas arbitraire. Elle établit avec certitude ce qui est du domaine du « front » : les mouvements, et ce qui ressortit aux services derrière le front : les transports. Reste à résoudre le problème de la répartition des moyens de transports entre ces deux autorités qui quotidiennement présentent au commandant leurs desiderata. Cela constitue une pure question d'état-major et la décision appartient, à mon avis, au chef d'état-major qui préside à l'alimentation sous toutes ses formes de la bataille. Qui, mieux que lui, connaît l'urgence et l'importance des besoins à satisfaire, tout en réservant la part d'imprévu due à l'action de l'ennemi ?

GROUPES AUTOMOBILES

La motorisation s'infiltré chaque jour davantage dans les services et dans les armes. A-t-elle atteint dans notre organisation des états-majors et des troupes son point de saturation ? Je ne le crois pas. La présente étude se propose de déterminer l'effort que pourraient fournir les groupes automobiles de réserve générale, véritable masse de manœuvre, à disposition

du commandant de l'armée. J'admets par ailleurs que des moyens automobiles soient rattachés organiquement aux divisions pour assurer les besoins de détail à l'intérieur et dans la zone de ces unités d'armée : ces moyens constituent un minimum que j'évalue à un groupe de trois colonnes de 120 tonnes stationné en principe à la base divisionnaire et dont l'emploi est réglé par le chef d'état-major assisté de l'officier auto de la division pour tout ce qui touche à la conservation, à la réparation et au ravitaillement des véhicules à moteur du dit groupe. Cette affectation aux divisions semble aller à l'encontre du principe bien connu voulant que, pour augmenter leur rendement, les colonnes automobiles soient gardées à la disposition du commandement de l'armée et considérées comme moyens de transports en commun ; mais les formations ainsi affectées correspondent, comme je l'ai souligné, aux besoins journaliers de ces unités d'armée en période de moindre activité : on ne gagnerait donc rien à les leur enlever. De plus, le principe de la non-spécialisation que nous retrouvons chez les groupes automobiles de réserve générale est observé à l'intérieur de la division : les véhicules de l'ensemble des formations sont mis en commun et les transports sont centralisés.

Je dirai plus loin à quelles autorités incombent la mission de combiner l'utilisation de tous les moyens de transports mis ainsi à disposition.

Les groupes automobiles de réserve générale opèrent selon les besoins ou les circonstances, soit au profit direct de l'armée, soit à celui des unités d'armée. Leur affectation spéciale même à titre temporaire ne doit être prononcée en faveur d'une arme ou d'un service quelconque qu'en cas de nécessité absolue. Pour rester des éléments souples et puissants, les groupes automobiles de réserve générale doivent conserver leur plus grande aptitude à la mobilité. Il importe donc de pouvoir les faire évoluer rapidement avec facilité et sûreté. Cela n'est possible qu'avec des ordres conçus en temps utile, à aussi

longue échéance que possible, rédigés avec concision et précision, puis transmis avec la plus grande célérité. Nantis de ces quelques règles essentielles, nous allons examiner quel est le rendement moyen d'un véhicule automobile à l'effet d'obtenir une base de calcul des formations de transport de réserve générale nécessaires à une armée comprenant un nombre donné de divisions.

Un véhicule automobile ne peut sans risques graves tels qu'une usure prématurée être utilisé plus de seize heures par jour et pendant cinq à huit jours. Il en est de même pour les chauffeurs qui le conduisent et auxquels un repos suffisant doit être accordé. Prévenir les accidents, les évacuations du personnel et des matériels doit être le souci constant des chefs responsables. La limite de l'effort normal à demander étant ainsi précisée, il est entendu que des mouvements massifs de troupes ordonnés pour le Commandant en chef peuvent exiger de la part des formations automobiles un coup de collier de quarante-huit heures et plus.

Les trois quarts seulement de l'effectif des véhicules automobiles doivent être comptés pour exécuter des transports, le quart restant devant être entretenu et réparé. Il est du devoir de chaque commandant de colonne de maintenir en service et en permanence 75 % de son effectif en matériel.

Aussi, en supposant que les besoins du commandement soient urgents et impérieux, le personnel automobiliste peut être soumis à un travail effectif de seize heures par période de vingt-quatre heures, les huit autres heures étant consacrées à l'entretien quotidien du véhicule et au repos des chauffeurs. Or, aujourd'hui encore et en dépit de tous les avertissements donnés par le service de la motorisation, la règle est d'affecter à chacun de nos camions ou tracteurs militaires un seul chauffeur, ce qui conduit à un emploi irrationnel de ces véhicules. En effet, le degré de résistance de l'homme au volant peut être évalué, du point de vue pratique, à la moitié de celui de l'engin qu'il conduit. Nous perdons ainsi une force de travail

mécanique immense et qui ne se laisse nullement compenser, sur le plan général de notre organisation militaire, par quelques unités combattantes de plus.

Ce qui nous intéresse pour le rendement d'un véhicule, c'est le temps pendant lequel il roule.

Pour le déterminer, j'emprunte les données suivantes à l'excellent ouvrage du Lt.-colonel J. Delest sur la *Tactique des transports automobiles et de la circulation en campagne*, tome I, et j'appellerai :

c : le temps des chargements

c^1 : le temps de déchargement

r : le temps nécessaire pour absorber un repas

M : le temps pendant lequel le véhicule peut être maintenu en marche sur l'itinéraire.

Et nous aurons ainsi :

$$16 = c + c^1 + r + M$$

$$M = 16 - (c + c^1 + r)$$

Si nous appelons V (pris en kilomètres) la vitesse moyenne horaire du véhicule, la distance parcourue quotidiennement sera égale à VM .

Si nous appelons t le tonnage utile du camion, le tonnage kilométrique quotidien fourni par ce camion sera VMt .

Le transport d'un tonnage déterminé T (pris en tonnes) sur une distance D (prise en kilomètres) représente un travail en tonnes-kilomètres égal à $(TD) 2$ puisqu'il faut compter le retour des véhicules. Le nombre de camions nécessaires pour assurer ce transport en une journée sera donc

$$n = \frac{2 TD}{VMt};$$

mais il faut prévoir le quart des véhicules immobilisés quotidiennement pour assurer l'entretien normal. Ajoutons donc à

un le tiers du nombre des camions et nous aurons l'effectif total des véhicules nécessaires aux unités chargées d'assurer ce transport, soit :

$$N = \frac{8 TD}{3 VMt.}$$

A l'aide de cette formule on peut résoudre tout problème de transports automobiles.

Si les données intéressant le temps de marche réel du véhicule, la vitesse horaire, le tonnage utile, sont facilement calculables, et si les distances de transport maxima et minima que l'on puisse envisager permettent de fixer une distance moyenne utilisable, la détermination du tonnage T indispensable à la résolution de l'équation $N = \frac{8 TD}{3 VMt}$ reste délicate à l'échelon de commandement qui nous intéresse et qui est celui de l'armée.

Etant admis comme précédemment la mise en œuvre d'une armée à douze divisions, j'ai fondé mes calculs, d'une part sur le tonnage transporté par les groupes automobiles d'une armée alliée de même grandeur pendant la dernière phase de la guerre 1939-1945, d'autre part sur divers aide-mémoire à l'usage des officiers d'état-major. J'ai soumis les résultats ainsi obtenus à l'«épreuve» d'un exercice en salle supposant une situation «moyenne» et portant sur cinq jours consécutifs d'opérations. Je ne puis donc prétendre que la valeur N que j'indiquerai permette de résoudre simultanément tous les problèmes posés au bureau des transports de l'armée puisqu'elle ne couvrirait pas les besoins créés par une situation extrême. Dans ce cas intervient l'institution d'un ordre d'urgence qui est une question d'état-major et non d'organisation.

Dans la zone de combat le taux d'entretien journalier en kilogrammes par homme et par jour peut être estimé à (moyenne pondérée armes et services) :

Vivres	2,5
Matériels consommables :	
équipement	0,15
armement	2,05
matériaux	6,6
transmissions	0,15
sanitaire	0,05
carburant	3,5
munitions	5
Total en kg.	<u>20,00</u>

Soit par tranche divisionnaire de 20 000

hommes *en tonnes* 400

Pour 12 divisions, T représente donc, en admettant le maintien constant des niveaux des dépôts avancés, mais dans le seul domaine du ravitaillement journalier.

en tonnes 4800

Reprenant l'équation $N = \frac{8 TD}{3 VMt}$,

nous obtenons pour

$$N = \frac{8.4800.75}{3.30.11.3,5} = 831$$

831 camions sont donc nécessaires pour satisfaire au ravitaillement quotidien d'une armée à 12 divisions ; ce qui transformé en unités de transports de 120 tonnes (34 véhicules) nous donne 24 colonnes automobiles. A raison de 3 colonnes de ce type par groupe, ce sont 8 groupes automobiles de réserve générale qu'il faut prévoir au commandement de l'armée exclusivement en soutien « arrière » des grandes unités élémentaires. Nous ne pouvons négliger dans une telle étude le soutien « avant » intéressant non plus les transports mais les mouvements. N n'a donc jusqu'ici qu'une valeur partielle qu'il s'agit de compléter. Rappelons à ce propos qu'en dehors

de la réserve générale, il faut inscrire à l'ordre de bataille de l'armée les 12 groupes automobiles divisionnaires. Mais ce n'est pas tout. Le commandant en chef doit pouvoir en toutes circonstances réunir ou concentrer une partie de son infanterie. Nous nous étions arrêtés au tiers des effectifs endivisionnés de cette arme (régiments semi-motorisés). 12 groupes automobiles s'ajoutent ainsi aux 8 groupes déjà prévus pour former une réserve générale de 20 groupes. Est-ce excessif ? Je ne le pense pas.

La manœuvre motorisée revêt aujourd'hui une importance primordiale. C'est une véritable force de guerre dont le plein rendement ne peut s'obtenir sans l'organisation et la réglementation de la circulation routière. Cette dernière nécessité trouve sa solution dans la création de régiments de police routière tels que je les ai déjà décrits plus haut en nombre et en qualité. Si les mouvements et transports rapides ont déjà joué un rôle important entre 1914 et 1918, ce rôle a pris au cours du dernier conflit des proportions jusqu'alors inconnues. Néanmoins d'aucuns prétendent que la notion de front ayant disparu depuis que l'on se bat sur des axes et que l'on se défend sur des surfaces, un système cohérent de ravitaillement basé sur les transports est caduc puisque chaque surface doit posséder d'avance, en abris souterrains, toutes les ressources nécessaires à la vie et au combat. Cette opinion me semble négliger un des principes permanents de la conduite des troupes : l'économie des forces. La constitution d'un barrage continu reste le moyen le moins coûteux qui ait été trouvé pour reconstituer des moyens et préparer des actions nouvelles. C'est le rythme d'exécution, si je puis m'exprimer ainsi, qui a changé. Seul un parc automobile suffisant permet au défenseur de s'adapter aux « allures » de l'attaque à laquelle appartient l'initiative des opérations. Et si par attaque on entend invasion du territoire, la constitution rapide d'un corps de bataille à caractère offensif (on se bat mieux à armes égales !), s'appuyant sur une forte infrastructure territoriale me paraît

être la meilleure façon de parer à l'agression. J'ai dit dans quelle mesure une telle « idée de manœuvre » est réalisable grâce aux réserves générales d'armes et de moyens de transports automobiles. Je suis convaincu que l'affectation aux divisions de la majorité des moyens rapides marque un affaiblissement de la puissance de l'armée puisque c'est à cet échelon de commandement que ces moyens, somme toute rares et coûteux, trouvent le plein emploi de leurs qualités intrinsèques. Que leur mise en œuvre, vue sous cet angle, soit plus délicate, je le reconnais d'emblée. Aucun commandant en chef ne s'y refusera s'il dispose d'un état-major à la hauteur de sa tâche et en particulier d'un bureau « arrières » capable de maintenir intact ce potentiel motorisé et mécanisé quelles que soient les consommations, l'usure et les pertes résultant des opérations.

GROUPES HIPPOMOBILES

Peut-on appliquer à la détermination du nombre des groupes hippomobiles le mode de raisonnement employé pour résoudre le problème de l'automobile à l'armée ? Je ne le pense pas. Le cheval de trait ou de bât n'apporte rien de nouveau à la manœuvre. Il n'en intensifie pas l'action et n'en change pas les principes de conduite. Il répond à des exigences posées par un terrain impraticable ou devenu impraticable aux trains de combat et de ravitaillement hippo-auto des unités et corps de troupes de l'infanterie, du génie et du service de santé. Il permet à ces trains, en transformant leur structure originale, de remplir leur mission sans l'aide du moteur. C'est ainsi que je définis le rôle de la réserve générale en moyens de transports hippomobiles. Ce rôle est strictement limité et ne joue normalement qu'en faveur des troupes désignées ci-dessus qui sont toutes des formations non entièrement libérées du cheval. Pour les autres troupes et en particulier pour l'artillerie, leur engagement laisse supposer l'existence d'un réseau routier convenant à leurs matériels indissociables en charges réduites à la mesure de la traction animale.

Pour transformer — et je me fonde sur l'organisation des états-majors et des troupes actuelles — des formations dites de plaine en formations dites de montagne, il faut augmenter les effectifs chevaux des premières dans les proportions suivantes :

Régiment d'infanterie	250
Bataillon de sapeurs	30
Groupe sanitaire	50

En appliquant ces normes à l'organisation de la division telle que je l'ai prévue plus haut et en fixant à nouveau le nombre de ces grandes unités à 12, nous obtenons :

24 régiments d'infanterie	6000
(les régiments semi-motorisés n'entrant pas dans ce calcul)	
12 bataillons de sapeurs	360
12 groupes sanitaires.	600
Total (chevaux et mulets) . . .	<u>6960</u>

Ce sont donc environ 7000 animaux de trait et de bât qu'il faut prévoir en réserve générale de moyens de transports hippomobiles. Organisée en groupes de 500 têtes, cette réserve comptera 14 groupes hippomobiles dont les stationnements seront choisis en considération des ruptures de charge présumées entre la manœuvre motorisée et la manœuvre à pied.

ORGANISATION DU COMMANDEMENT

Devrions-nous avoir un service de transports sur routes, soit une entreprise générale de transports en commun, chargée d'assurer tous les transports, en toute saison, en plaine comme en montagne, à l'arrière comme dans la ligne de feu, sur bonnes comme sur mauvaises routes, sur pistes, par la neige comme par verglas, et disposant à cet effet de tous les moyens de transport, qu'ils soient automobiles ou hippomobiles, et les employant d'après la nature du terrain, le chargement, les

circonstances et le rendement à obtenir ? Comprendre sous une appellation unique, *le Train*, toutes les formations auto et hippo qui ont au fond la même destination ? La coordination de l'emploi des différents moyens de transport doit être assurée dans tous les états-majors. Elle devient l'affaire d'un officier d'état-major général aux échelons supérieurs. Cet officier est assisté, et c'est indispensable, de deux « aides techniques » réglant l'un l'engagement des formations automobiles, l'autre l'engagement des formations hippomobiles. Le bureau des transports ainsi formé est subordonné

- à la division : au Chef d'état-major en sa qualité de commandant de la base divisionnaire.
- au corps d'armée : à la section des ravitaillements et transports, intermédiaire administratif entre l'armée et les divisions.
- à l'armée : au groupe « arrières » chargé de donner au commandant en chef les moyens matériels nécessaires à la réalisation de son idée de manœuvre.

En temps de paix et du point de vue technique, tout s'oppose à confier au même service l'instruction des formations automobiles et hippomobiles. Du point de vue tactique (engagement et emploi), il est bon qu'un organe d'étude, de commandement et d'inspection soit placé à la tête de troupes ayant les mêmes préoccupations. En temps de guerre, je le répète, il importe que la coordination de tous les moyens de transports soit assurée à chaque échelon de commandement aux fins d'une utilisation rationnelle d'éléments auxquels les tâches ne manqueront pas.

Major PIERRE E. DÉNÉRÉAZ

(A suivre)