

Les destructions

Autor(en): **Lambert, R.-H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **99 (1954)**

Heft 10

PDF erstellt am: **29.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342619>

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.

Les destructions

Les destructions sont un moyen de combat qui a existé de tout temps. L'importance de ce moyen dont le Commandement de l'Armée dispose ne fait que croître avec la motorisation de plus en plus poussée des armées modernes. En effet, plus une armée est motorisée, plus elle est liée aux voies de communication et plus elle est affectée par les destructions. L'emploi des troupes parachutées, dans les grandes offensives alliées en 1944-1945, avait pour but essentiel de s'assurer la possession des voies de communication en leurs points vulnérables, les traversées de cours d'eau, et d'en empêcher la destruction. La conquête d'un passage intact sur le Rhin, le pont de Remagen en 1944, est un exemple typique et évident du rôle que joue ou ne joue pas, dans le cas particulier, la destruction. Le Commandement allié put établir immédiatement une tête de pont sur la rive droite du Rhin ; si l'exploitation de ce succès fut médiocre, cela tint essentiellement au fait que la conquête de ce pont intact fut une totale surprise pour les armées alliées et qu'elles n'avaient pas prévu cette possibilité dans leurs plans stratégiques. Du côté allemand, les divers commandants sapeurs responsables de cette destruction manquée furent fusillés.

A la fin du siècle dernier et jusqu'en 1916, les destructions étaient essentiellement axées sur les chemins de fer. Rappelons que la cavalerie suisse, par exemple, était équipée d'explosif contenu dans des boîtes réglementaires dites « pétard de cavalerie » prévues pour la destruction des rails. La bataille de Verdun, commencée en 1916, marque un tournant de l'histoire militaire : c'est, en effet, lors de cette bataille que Pétain inaugura l'utilisation massive de moyens motorisés routiers pour ravitailler et transporter ses troupes.

Dès lors, les destructions furent de plus en plus orientées vers le réseau routier, voie naturelle de pénétration des grandes armées offensives modernes. Il est clair cependant que les voies ferrées ne sont pas oubliées ; à part leur utilisation pour les transports lourds de l'arrière, elles offrent souvent la seule possibilité de franchissement d'un cours d'eau pour les gros engins blindés ; nul n'ignore que de nombreux ponts routiers suisses ne peuvent pas sans autre supporter des charges de l'ordre de 30 tonnes et plus. L'importance

des réseaux routiers et ferrés n'est pas beaucoup diminuée par l'existence de véhicules tous terrains, ceux-ci étant toujours lents et ne représentant qu'une fraction des moyens de transport motorisés.

Du point de vue militaire, il existe deux manières distinctes de réaliser une destruction : par le bombardement (artillerie ou aviation) ou par le minage, selon que l'on est en possession ou pas de l'objet que l'on veut détruire. Dans cet article, nous ne nous occuperons que des destructions par le minage, une des missions essentielles des troupes du génie.

Un projet de destruction comporte en principe trois éléments qui sont :

- les charges explosives disposées sur l'objet à détruire,
- le poste d'allumage d'où l'on provoquera l'explosion,
- les circuits d'allumage reliant les charges explosives au poste d'allumage.

La préparation d'une destruction ne peut être confiée qu'à une troupe familiarisée avec le maniement de l'explosif, c'est-à-dire aux troupes du Génie. Celles-ci, sapeurs, pontonniers, troupes de destruction, se répartissent la tâche comme nous le verrons ci-après.

On distingue deux grandes catégories de destructions : les destructions *préparées* et les destructions *improvisées*.

Les destructions *préparées* comprennent en principe les ouvrages importants (ponts, routes, tunnels, aérodromes, dépôts d'essence, etc.) et certains ouvrages dont la préparation est difficile et longue. Les emplacements pour loger les circuits d'allumage et l'explosif nécessaires à la destruction de ces ouvrages sont préparés en temps de paix sous la direction technique du service du Génie et des Fortifications. Une fois prêts, les objets minés sont remis aux troupes de destruction qui en ont la gérance. En temps de guerre ces troupes ont pour mission de charger ces ouvrages et sont responsables de leur destruction. Les troupes de destruction se composent de sapeurs du landsturm, de soldats d'autres armes transférés lors de leur passage au landsturm et de S.C. armés instruits par le Génie.

Les destructions *improvisées* comprennent tous les objets dont la préparation n'a pas pu être faite en temps de paix ; c'est le vaste domaine du sapeur et, dans une moindre mesure, du pontonnier.

Le but d'une destruction est en général de créer un obstacle. Cet obstacle (aucun n'est infranchissable avec le temps et les moyens) doit arrêter l'ennemi ou du moins ralentir sa progression, il doit l'obliger à chercher à le détourner ou à déployer des moyens nouveaux pour le franchir. Ce qui implique immédiatement que

pour être efficace : 1° une destruction doit être comprise dans un réseau continu de destructions ou d'obstacles naturels ; 2° des armes doivent être disposées sur l'obstacle pour empêcher l'ennemi de déployer ses moyens de franchissement, c'est-à-dire l'obliger à abandonner ses engins motorisés et blindés.

Les destructions sont donc un moyen de combat idéal des pays militairement pauvres comme la Suisse ; si elles sont convenablement réalisées, elles obligent l'armée motorisée et blindée moderne à mettre pied à terre et combattre avec nos moyens.

L'efficacité d'une destruction est toujours liée à la valeur de l'obstacle que l'objet détruit permettait de franchir ; plus le terrain est coupé, plus les destructions sont efficaces. Dans les Alpes, on peut créer des obstacles presque infranchissables, avec une densité suffisante d'un objet détruit par 10 km², alors que dans le Plateau Suisse il faut cinq fois plus de destructions avec un résultat souvent illusoire.

Une destruction convenablement réalisée au pont du Diable coupe pour longtemps la route du Gothard, c'est-à-dire le passage nord-sud à travers les Alpes, alors que, par exemple, pour couper l'axe Lausanne-Berne, il faut faire des travaux considérables pratiquement sans résultat : il y a trop de routes secondaires dans le Plateau et la plupart des rivières sont souvent guéables.

L'emplacement d'une destruction est dicté par le terrain, mais il doit aussi être choisi en fonction du dispositif défensif général ; il est donc important qu'il y ait collaboration intime entre fantassin et sapeur lors du choix de ce dispositif. Une position, qui paraît au fantassin moins favorable qu'une autre, peut souvent être très sensiblement améliorée par une petite destruction proposée par le sapeur.

Le temps et les moyens nécessaires à la préparation d'une destruction varient énormément selon l'objet que l'on désire détruire. Si la préparation d'un pont métallique ne demande souvent que quelques heures de travail à un groupe ou une section (plus rarement une compagnie entière), le minage d'un tunnel, d'un pont massif ou d'une route peut demander plusieurs jours, voire des semaines de travail avec les moyens d'une entreprise civile. Ces dernières destructions ne sauraient donc être improvisées tant du point de vue du choix de l'emplacement que du point de vue réalisation technique ; leur préparation en temps de paix s'impose.

Les destructions préparées représentent presque toujours pour l'ennemi des objectifs importants dont il cherchera à s'emparer intacts. Il importe donc de leur assurer une protection tactique que les troupes du génie ne peuvent pas fournir, celles-ci ne laissant

sur place que le strict minimum en personnel technique nécessaire pour faire sauter l'ouvrage. Mais quelles que soient les dispositions tactiques adoptées, il est un principe qui ne souffre que de rares exceptions et qu'il ne faut jamais perdre de vue : aucun ouvrage préparé pour la destruction ne doit tomber intact entre les mains de l'adversaire et le chef de l'ouvrage (élément technique) a le droit et le devoir de procéder à la mise à feu de son propre chef, dès l'instant où ce risque existe ; dans le doute mieux vaut détruire trop tôt que trop tard, c'est-à-dire pas du tout.

La préparation d'une destruction exige du chef une solide formation technique (génie civil) et de l'imagination. Sa formation professionnelle lui permet de déceler les points vulnérables de l'ouvrage où l'explosif aura le maximum d'efficacité ; son imagination doit lui permettre de voir l'ouvrage détruit et de juger des difficultés qu'aura l'adversaire à le franchir ou à le reconstruire. On oublie parfois que les débris de l'ouvrage détruit retombent sur place et créent souvent un passage que l'adversaire n'aura pas de difficultés à aménager. La destruction accidentelle du tunnel routier de Gandria en est un exemple typique : les débris accumulés sur la route créèrent un nouveau passage situé un mètre plus haut que l'ancien. Toute la théorie de la destruction des tunnels dut être revue après cet accident riche d'enseignements.

Une destruction bien étudiée cherchera donc le plus possible à atteindre deux buts : créer un obstacle et rendre le franchissement de cet obstacle difficile. C'est là où non seulement l'imagination et la valeur technique du chef doivent intervenir, mais encore ce qu'on pourrait appeler son capital de documentation ; je n'emploie pas, à dessein, le terme d'expérience, car en Suisse — à part quelques destructions par accidents, accidents providentiels sous ce rapport — notre expérience pratique des destructions est mince. Ce capital, on peut l'acquérir par l'examen des destructions réalisées pendant la dernière guerre mondiale ; de nombreuses revues spécialisées en ont donné des études détaillées immédiatement après la guerre et des publications techniques — malheureusement à diffusion restreinte — donnent encore actuellement des descriptions des travaux nécessaires à la reconstruction d'ouvrages détruits, travaux très ingénieux et souvent très simples, qui montrent à quel point certaines destructions sont vite réparées *quand personne ne vient vous déranger*.

Comme dans les autres domaines d'ailleurs, il est essentiel que dans celui des destructions il y ait collaboration intime du fantassin et du sapeur, mais cela ne se conçoit pas sans que chacun fasse un pas vers l'autre. Le sapeur — dont le tendance est de voir d'abord

l'aspect technique d'une mission — doit chercher sans cesse à améliorer son entendement tactique (la technique n'est qu'un moyen, et pas un but en soi, au militaire comme au civil). Le fantassin doit faire un effort pour apprendre à connaître les possibilités des sapeurs (ils sont là pour l'aider à être plus fort, donc plus efficace) ; il y parviendra en s'intéressant à nos travaux pendant les cours de répétition, en parcourant les publications des troupes du génie, en interrogeant les camarades de cette arme. Nous poursuivons tous le même but qui est la défense de notre pays ; une entente et une collaboration plus intimes nous aideront à mieux atteindre ce but suprême.

Cap. R.-H. LAMBERT
cdt. Cp. sap. III/1

Le minage

- La tendance est aujourd'hui à la spécialisation, tant civile que militaire. Cette spécialisation nous amène souvent, dans le domaine militaire, à oublier le coup d'œil d'ensemble du problème tactique et du terrain à disposition, ainsi que les solutions techniques dépendant de ces deux facteurs, pour ne plus nous préoccuper que des problèmes pris isolément du minage, des destructions ou des fortifications.
- Lorsqu'il s'agit, dans la *défensive*, de placer des obstacles dans un dispositif, il faut prévoir tous les obstacles possibles en fonction du terrain et de la technique, et ne pas penser seulement aux mines, mais accorder à celles-ci leur place dans l'ensemble de l'organisation du terrain. De cette manière seulement les mines atteindront leur but et permettront de disposer des moyens techniques dans la profondeur désirable.
- Il faut distinguer :
 - a) Les *obstacles dans la position* qui ont pour but de retenir l'adversaire dans la zone de feu des armes de la défense.
 - b) Les *obstacles en avant de la position* devant retarder l'ennemi en l'obligeant à perdre du temps en travaux de déblaiement et de remise en état du terrain.
 Des obstacles isolés ou placés linéairement sont sans effet.