

# La mobilité des troupes légères

Autor(en): **Borel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **100 (1955)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342641>

## **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.

## La mobilité des troupes légères

### INTRODUCTION

L'infanterie est surtout destinée à mener une bataille préparée dans un dispositif serré et continu où les chefs sont presque toujours à portée immédiate de leurs supérieurs. Les exercices de cette arme devraient donc théoriquement être joués dans ces conditions. Toutefois, quel qu'en soit leur désir, les chefs qui s'en chargent s'aperçoivent que si l'on peut étudier et exercer l'*installation* d'un dispositif serré, il est très malaisé, en raison du manque de temps, des dangers du combat rapproché et des difficultés d'arbitrage entre autres, d'y jouer le *combat* proprement dit et d'y développer l'esprit de décision ou l'initiative des commandants. On est alors souvent amené à monter des exercices ayant le caractère d'escarmouches ou de combats préliminaires alternant avec des mouvements hardis de fantassins sur camions. C'est, en effet, dans les opérations de ce genre que les formations sont assez diluées ou isolées pour que le combat puisse être arbitré et pour que les chefs puissent prendre des décisions souveraines. Ce recours nécessaire à des missions exceptionnelles pour l'infanterie, mais au fond classiques pour les troupes légères, pourrait amener certains commandants d'unité ou de bataillon à penser qu'il n'y a guère de différence entre les troupes légères et l'infanterie et que des colonnes de camions bondés de fantassins sont aussi fluides et maniables que des formations de troupes légères.

A leur tour, certains officiers de troupes légères habitués à mener, au titre de plastron, des opérations « mobiles » et des « retours offensifs » évoquant de belles évolutions navales, peuvent s'exposer à oublier qu'il faut tenir compte de la nature de l'adversaire. Un ennemi cuirassé nous inciterait à livrer des combats de conception moins brillante, mais mieux adaptés à nos possibilités.

Il peut donc paraître utile, pour que ne se réalise pas un malencontreux déplacement des notions, d'examiner, à l'intention des lieutenants, des capitaines, voire des majors, les caractéristiques de mobilité des troupes légères et de l'infanterie portée. La vitesse théorique d'un moyen de transport n'est que l'un des nombreux éléments de la mobilité. Il faut, en effet, se rappeler que les mouvements tactiques s'exécutent sous la menace constante de l'aviation, sur un réseau routier encombré, endommagé ou très sommairement établi. Pour comparer la mobilité des diverses troupes, il faut tenir compte du délai qui s'écoule de la donnée d'ordres à l'engagement, c'est-à-dire des temps de mise en marche, de déplacement et de mise à terre additionnés.

#### COMPARAISON DES MOYENS DE TRANSPORT

Les *escadrons à cheval* sont destinés à travailler avec l'infanterie ou à son profit. Sur les sentiers et dans le terrain, ils vont deux à trois fois plus vite que les fantassins, et cela même quand ils gravissent, au pas, des montagnes telles que la Berra, le Napf ou la Hundwilerhöhe. Cette rapidité relative permet d'escompter que les cavaliers parviendront parfois à atteindre des cols ou des crêtes avant l'infanterie adverse et permettront de la sorte aux commandants d'infanterie de faire l'économie d'une attaque. Peu importe alors que 40 dragons sur 160 soient distraits du combat pour tenir les chevaux. En effet, 120 combattants arrivés à temps peuvent suffire à défendre l'objectif, alors que 160 fantassins arrivés trop tard ne parviendraient pas à en déloger l'adversaire.

Les *cyclistes*, avec leurs mitrailleuses et tubes roquette, doivent marcher à la montée et leur vitesse de croisière en terrain moyen ne dépasse guère 12 km à l'heure. Est-ce une raison suffisante pour les condamner ? Certes non ! En effet, les cyclistes peuvent toujours rouler à 12 km à l'heure, parce qu'ils se moquent des pires encombrements et des destructions de routes. Il leur est toujours possible de se faufiler entre des

ruines, des arbres abattus, des camions en panne ou détruits. Un pont effondré constitue un incident mineur que l'on résout en mettant la machine sur les épaules pour quelques mètres. Alors que le fantassin « camionné » doit quitter son véhicule à l'entrée du champ de bataille et remplacer les chevaux dans les brancards des charrettes, le cycliste peut rouler jusque dans la ligne de feu. Tant qu'il roule, il n'offre qu'un but fugitif ; il peut se mettre à couvert aussi vite qu'un fusilier et sa machine est peu vulnérable.

Actuellement tous les cyclistes sont groupés en régiment dans les brigades légères où leur présence est précieuse et indispensable. Si l'augmentation des effectifs devait le permettre une fois, on souhaiterait voir s'accroître encore le nombre des unités cyclistes qui, dans le rayon d'action des régiments d'infanterie, sembleraient plus rapides et utiles qu'une unité de fusiliers munie de gros « Saurer ».

Dans une armée dont le budget effraie le public, on peut se réjouir de posséder des formations telles que les cyclistes, dont les hommes, et non les parcs d'automobiles onéreux, entretiennent les véhicules, véhicules ne brûlant pas d'essence et ne coûtant pas cher en pièces de rechange.

On ne contestera pas aux *motocyclistes* l'aptitude très précieuse dans un pays montagneux et pourvu d'un réseau routier archaïque, à rouler sans difficulté sur les routes étroites, même en cas de circulation à contre-sens, à faire demi-tour rapidement, à disparaître en un clin d'œil dans les couverts. Bien que la « Conduite des Troupes » leur dénie toute aptitude à l'exploration, on peut préférer les motocyclistes, pour cette activité, à d'autres troupes motorisées car, à effectif égal, ils permettent de mieux fouiller un secteur : une section de dragons motorisés peut constituer deux patrouilles à deux véhicules alors qu'une section de motocyclistes est susceptible d'éclater en huit patrouilles.

Une compagnie de motocyclistes constitue certes une longue colonne, mais le fait qu'elle se compose de petits véhicules capables de se faufiler partout, aptes aussi à serrer sur la tête

(sans créer un amas de véhicules trop visible) pour permettre aux éléments de queue de s'engager peu de temps après la pointe, tout cela compense largement l'inconvénient apparent de l'étirement de la colonne.

Peut-être convient-il encore de rappeler que l'existence des unités motocyclistes dispense l'Etat d'acquérir, entretenir et héberger un nombre appréciable de camionnettes tous-terrains.

Les unités de *dragons motorisés* et d'armes d'accompagnement (lm., can. ach., gren.) constituent des colonnes sensiblement plus fluides et moins vulnérables que les compagnies d'infanterie transportée. En effet, elles sont exercées à la manœuvre automobile, elles sont chargées dans leur composition normale de combat, elles détiennent des véhicules tous-terrains, elles sont réparties à raison d'un groupe par voiture. Les fantassins, eux, se déplacent sur des véhicules prêtés, de types hétéroclites provenant de la réquisition et doivent s'exposer en cargaisons de section aux attaques aériennes.

Les dragons motorisés et les formations d'accompagnement disposent de leurs propres motocyclistes pour la police des routes. Les stations radio reliant les unités au bataillon sont plus puissantes que celles de l'infanterie et permettent la conduite des formations même si elles sont étirées sur un ou plusieurs axes ou dispersées dans un secteur étendu.

La maniabilité réduite de l'*infanterie transportée* ne saurait aucunement signifier que les cadres de troupes légères souhaiteraient voir cette arme continuer à se mouvoir uniquement à pied. Ils pensent, au contraire, que les camions ont été inventés pour véhiculer tout ce qui est transportable ; toutefois il leur paraît judicieux que les déplacements d'infanterie motorisée aient de préférence le caractère de mouvements opératifs de nuit alors que les formations de troupes légères se risqueraient aux mouvements tactiques diurnes.

Parmi les *chars blindés* dont ne sauraient plus de passer ni l'infanterie ni les troupes légères afin d'avoir une consistance suffisante en face d'un adversaire certainement pourvu de chars, il y a les chars plutôt lourds, du type « Centurion », dont

la mobilité sur le champ de bataille est certes appréciable, mais dont on peut craindre qu'elle soit insuffisante pour atteindre le secteur des opérations à temps en raison de leur grande difficulté à se soustraire aux vues aériennes et à utiliser des axes secondaires, mais mieux couverts et plus directs. On peut donc penser que les modèles les plus lourds de chars devraient rejoindre l'infanterie avant la bataille, tandis que des chars légers devraient être attribués aux troupes légères pour que tous leur éléments aient une mobilité semblable.

#### L'INFLUENCE DE LA MOBILITÉ SUR LA TACTIQUE

Des patrouilles, voire des pelotons, de chasse se déplaçant à cheval, à bicyclette ou même à bord de jeep sont assurément capables de porter une série de coups d'épingle susceptibles de créer chez l'adversaire un climat d'insécurité paralysant.

En revanche, on a peine à croire que des bataillons ou groupes de troupes légères puissent jamais réaliser en formations constituées des opérations de ce genre. En effet, des raids de « commandos » à grande échelle ne se conçoivent guère que dans un pays offrant des refuges étendus, ce qui n'est pas le cas du nôtre où les forêts sont plutôt petites, la population dense et les montagnes riches en routes. En outre, nous aurons affaire à un adversaire blindé contre lequel les assauts de bataillons en rase campagne (puisque nous voulons nous battre sur le Plateau) pourraient être aussi inutilement sanglants que les charges de lanciers polonais en 1939. Nous ne disposerons certes pas d'espaces assez grands à monnayer, ni de trop de bataillons, pour nous permettre de laisser certains d'entre eux livrer des « combats dans l'espace » (Kampf im Raum) plus élégants qu'utiles et vraisemblables.

On peut penser que 18 bataillons légers et 8 groupes de dragons seront tout juste suffisants pour gagner rapidement tous les secteurs où une irruption prématurée de l'ennemi compromettrait l'issue de la bataille décisive.

Le sort des troupes légères consistera donc à maintenir l'adversaire hors de portée des gros pendant le temps nécessaire à leur mise en garde. Comme il s'agira là de faire face avec peu de moyens et très peu de blindés dans un grand secteur (économie des forces), les bataillons et groupes en seront réduits à mener une très classique bataille défensive sur un large front, avec de modestes intermèdes offensifs. Faute de cuirasse pour créer un mur devant les blindés ennemis en rase campagne, on n'ira pas provoquer l'adversaire avec des jeeps, des motos et quelques blindés légers en Ajoie, sur le Plateau d'Echallens ou dans la région de Romont, mais on se cramponnera à un honnête obstacle continu du genre Aubonne, Mentue, Sarine ou crête de Chasseral.

La mobilité résultant des moyens de transport sera indispensable pour devancer l'ennemi sur les passages obligés, pour accourir au point menacé avec une réserve susceptible d'apparaître à un autre point, même éloigné, peu de temps après, finalement pour se soustraire avec aisance à la pression ennemie quand le commandement jugera bon de mettre fin à la mission. La mobilité permet à de faibles troupes d'être fortes à l'endroit voulu, mais, il y a lieu de le répéter, la pauvreté en moyens blindés implique que l'on pratique cette manœuvre des réserves à l'abri d'un obstacle.

Les dragons et les motocyclistes pourront faire bonne figure surtout en terrain montagneux et pauvre en bonnes routes, les cyclistes sont plutôt destinés à se battre en terrain peu accidenté, découvert et maigre en routes, cependant que les dragons motorisés peuvent être réservés pour les secteurs étendus nécessitant de grands déplacements sur un réseau routier de qualité moyenne.

#### CONCLUSION

Pendant que les « légers », par une résistance opiniâtre et des mouvements rapides à portée de l'ennemi, obligeront ce dernier à marquer le temps d'arrêt voulu, des cortèges de

camions pourront faire, toutes les nuits, la navette plus en arrière et amener des fantassins frais et dispos dans le secteur où devra se livrer la bataille décisive. N'est-ce pas là une répartition heureuse des activités ?

Major BOREL

---

### **A propos de l'ouvrage de Jules Moch « La folie des hommes »**

Le délégué permanent de la France à la Commission du désarmement de l'ONU publie chez Laffont un ouvrage destiné à faire prendre conscience au grand public des dangers que présentent pour l'humanité les armes thermonucléaires.

Cette étude, complète et détaillée, montre le chemin parcouru de l'ère atomique à l'ère thermonucléaire, décrit les effets qu'on peut escompter d'une bombe H, analyse la valeur des moyens de parade et fait le procès des doctrines de la guerre conventionnelle.

La thèse de M. Moch peut se résumer en trois propositions :

- 1<sup>o</sup> Il y a une telle césure entre la bombe A et la bombe H que cette dernière doit être considérée comme une arme absolue, capable de réduire la planète à l'état de désert.
- 2<sup>o</sup> La loi générale des progrès de l'attaque et de la parade est en défaut.
- 3<sup>o</sup> Il faut opter entre désarmer et périr.

Le tour scientifique que l'auteur donne à son ouvrage, les chiffres qu'il cite à l'appui de ses thèses, les noms qu'il associe à son travail, seront pour un lecteur non averti autant de gages d'objectivité et de sérieux.

Bien que nous soyons sensible au raisonnement humanitaire ou de simple bon sens, l'étude de M. Moch nous paraît devoir placer ces problèmes dans une perspective à laquelle certains adversaires de la C.E.D. et des traités de Paris et