

Comment fut organisé le défilé du 1er corps d'armée

Autor(en): **Chouet**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **104 (1959)**

Heft 8

PDF erstellt am: **02.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342946>

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.

Comment fut organisé le défilé du 1^{er} Corps d'armée

Présenter à 120 000 ou 130 000 spectateurs concentrés pour quatre heures, par route et par voie ferrée, sur un petit aérodrome militaire, un groupement de 24 000 hommes, de 600 chevaux, de 4000 véhicules à moteur et de 115 blindés sortis pour la plupart la veille de manœuvres animées et devant regagner le soir même leur place de démobilisation, c'est un exercice auquel nos états-majors n'ont guère l'occasion de se livrer, et qui pose un certain nombre de problèmes épineux. Il n'est peut-être pas sans intérêt de montrer quels sont ces problèmes et comment ils ont été résolus dans le cas particulier de la revue et du défilé du 1^{er} corps d'armée, qui se sont déroulés le 14 mai à Payerne.

* * *

Le but de l'opération était de donner, sous une forme propre à en exprimer la cohésion et la puissance, une image précise et aussi complète que possible de l'armée d'aujourd'hui et de ses moyens de combat, et de permettre à chacun, soldat ou spectateur, de prendre conscience du résultat des efforts accomplis par le pays en faveur de sa défense nationale.

Quant au choix de l'emplacement, il était notamment dicté par l'excellence de la piste de défilé, dont la largeur était favorable à l'effet de masse, et par la possibilité de disposer à Payerne d'un complexe d'installations militaires et de terrains appartenant à la Confédération. Le passage en formations larges — douze hommes, huit chevaux ou quatre véhicules de front — exigeait à son tour, vu le très faible débit des voies d'accès, un rassemblement préalable à proximité de la tête de piste, et offrait du même coup les conditions les plus propices à une revue des troupes par l'inspecteur.

Diverses servitudes grevaient en revanche l'organisation du défilé. Les unes découlaient de la nature de l'emplacement choisi : voies d'accès et d'écoulement peu nombreuses, étroites et perpendiculaires à l'axe du défilé ; ponts trop faibles pour supporter la charge des chars moyens ; parcours de défilé relativement bref (1500 m.), exigeant une forte concentration des spectateurs et l'aménagement de tribunes élevées et profondes. Les autres étaient imposées par le commandant du 1^{er} corps d'armée en fonction du but à atteindre : l'ordre de bataille des unités d'armée et des régiments devait être respecté dans la mesure où la diversité des vitesses de marche le permettrait. Celles-ci devaient aller croissant, mais les temps morts devaient être réduits au minimum. La revue ne devait pas excéder 45 minutes et précéder d'un quart d'heure au plus le défilé, prévu lui-même initialement pour une durée de deux heures. La distance que les troupes auraient à couvrir pour se concentrer, et leur attente sur la base de départ où un repas chaud était ordonné avant la revue, seraient aussi calculées au plus juste, notamment pour l'infanterie. La dislocation et l'écoulement devaient être organisés de manière à permettre le rétablissement du trafic civil sur toutes les routes une heure après la fin du défilé. Enfin, toutes mesures utiles devaient être prises pour favoriser l'afflux des spectateurs et le reportage écrit, parlé, télévisé et filmé.

Chargé d'organiser le défilé, le chef d'état-major du 1^{er} corps d'armée mit au travail, dès le début de novembre, une équipe d'une quarantaine d'officiers, presque tous incorporés à l'EM 1. CA, et bientôt placés sous le patronage de la Reine Berthe, qu'il répartit en sept groupes : plans et calculs d'état-major ; constructions, installations, liaisons et transmissions ; formations et tenue de la troupe ; circulation ; publications, relations avec la presse, la radio, la télévision et le cinéma ; invités ; commandement de la place de défilé. On n'entrera pas ici dans le détail de l'activité de chacun de ces groupes, qui participèrent, avant le cours de répétition, à une douzaine de journées d'organisation, sans parler

d'une appréciable somme de travail hors service, et on se bornera à en relever les principaux aspects.

* * *

La mise en place des troupes et leur dislocation, ainsi que, par voie de conséquence, l'organisation du trafic civil, étaient largement conditionnées par le dispositif de revue sur la base de départ pour le défilé, et par l'ordre, les formations et le scénario du défilé lui-même. A son tour, le dispositif de la revue devait s'adapter à la capacité de charge et à la praticabilité d'un terrain fort varié, puisqu'il comprenait, outre la piste d'envol bétonnée, les voies de roulement de l'aérodrome et un segment de piste métallique, des chemins non goudronnés, des prés, des champs labourés et quelques talus, dont il fallait bien prévoir qu'ils pourraient être détrem-pés en dépit d'une rassurante statistique portant sur 23 années, qui promettait le soleil pour le 14 mai et tint en effet parole.

Les troupes avaient été réparties en 53 « blocs » correspondant la plupart à un bataillon ou à une formation homogène ou panachée de volume égal, et rassemblés eux-mêmes en six groupements. L'ordre du défilé fixait leur succession : troupes à pied, cavalerie, troupes motorisées de la 1^{re} division, troupes d'armée et de corps d'armée, brigade légère 1 renforcée, et enfin, blindés et aviation. La composition de chaque bloc, étudiée de manière à mettre en valeur le combattant et ses armes tout en épargnant à l'inspecteur et au public le monotone spectacle des trains automobiles, la formation, la tenue et l'attitude des commandants et des troupes furent prescrites dans le détail ; les distances et les allures furent également fixées.

Pour la revue, passée par le Président de la Confédération selon un protocole et un itinéraire, dans un temps et à des vitesses exactement déterminés eux aussi, les troupes avaient été disposées à proximité de la tête de piste, en fonction du terrain. Les troupes à pied, leurs échelons hippomobiles et

la cavalerie sur un vaste pré où les quinze corps de troupe pouvaient se présenter sur le même front ; les formations motorisées légères en bordure du début de la piste, l'artillerie et le génie divisionnaires sur une voie de roulement débouchant sur la tête de la piste. Pour l'artillerie, la DCA et le génie de corps d'armée, ainsi que pour la brigade légère 1 renforcée, aucun terrain solide n'était disponible ; il fallut le créer, en prolongeant l'embryon de piste métallique sur 1200 mètres, et sur une largeur de 25 mètres, ce qui permettait de placer côte à côte deux colonnes de défilé séparées par un « chemin creux », soit huit files de véhicules. Ce fut l'un des principaux aménagements auxquels le génie dut s'employer, et dont il sera question plus loin. Quant aux trois groupes chenillés — chasseurs de chars, chars légers et *Centurions* de l'école de recrues des troupes blindées, le choix de leur base de départ ne fut pas une petite affaire. Si le passage d'un char dans une terre molle et légèrement accidentée ne pose aucun problème, il en va autrement lorsque dix ou vingt engins doivent suivre la même trace, aborder une piste au même endroit, et se présenter ensuite dans un ordre parfait et un état de propreté satisfaisant. La solution consista à les stationner en groupes séparés, parallèlement ou perpendiculairement à la fin de la piste prolongée, et à établir à cet endroit une plateforme de gravier comprimé facilitant leur accès à la « voie triomphale ».

* * *

La plupart des troupes sortirent la veille du défilé, en fin de matinée, de manœuvres à l'issue desquelles elles se trouvèrent étalées entre la Mentue et le cours inférieur de l'Aar ; elles gagnèrent, par un mouvement que l'état-major du corps d'armée régla dès le cessez-le-feu, les stationnements intermédiaires prescrits pour la nuit du 13 au 14 mai, où elles étaient d'emblée réparties par groupements et blocs de défilé. L'ensemble couvrait un secteur relativement petit, les troupes à pied — avec leurs colonnes de transport automobiles — et la cavalerie occupant à l'est et au nord de

Payerne les zones les plus proches de l'emplacement de défilé afin de raccourcir la marche de concentration du lendemain, les troupes motorisées s'échelonnant dans le secteur Estavayer-le-Lac - Yverdon - Orbe - Echallens - Moudon - Payerne (exclu) sur les axes dont elles disposeraient le jeudi matin.

Les véhicules ne participant pas au défilé posaient un problème particulier. Ceux dont les troupes n'avaient pas besoin dans le stationnement intermédiaire furent soit dirigés directement dans la nuit sur la place de démobilisation, soit, lorsque celle-ci coïncidait avec la zone de stationnement intermédiaire d'une autre troupe, rassemblés jusqu'au début de l'après-midi de jeudi dans un stationnement d'attente. Les véhicules nécessaires au cantonnement et au rétablissement (couvertures, cuisines, matériel d'entretien et de réparation), accompagnèrent la troupe dans son stationnement intermédiaire, qu'ils quittèrent le jeudi matin pour gagner leurs places de démobilisation, selon les ordres du 1^{er} corps d'armée, soit par des itinéraires imposés, soit par infiltration. Enfin, le mouvement des camions transportant le repas chaud du jeudi fut également réglé. Quant aux blindés, ils s'installèrent directement sur leur emplacement de revue le mercredi en fin de journée.

La concentration pour la revue fit l'objet d'un ordre et d'un tableau de mouvements classiques. Les quatre axes disponibles utilisés au mieux de leur capacité et sans aucune tolérance dans les temps impartis, la durée totale des mouvements réglés par l'état-major de corps ne put néanmoins être abaissée au-dessous de 4 heures $\frac{3}{4}$. Il était en effet nécessaire de diluer largement les colonnes motorisées (deux véhicules par 300 m.), de manière à permettre une mise en place régulière sur l'emplacement de revue. Les colonnes appelées à stationner sur la piste prolongée n'y avaient accès que par la route Morrens-Payerne qui la coupait en son milieu. La plupart des véhicules de la brigade légère durent donc effectuer jusqu'à l'extrémité de la piste prolongée, élargie à cet

effet, une marche suivie d'une contre-marche s'achevant en encolonnement. Et cependant que les troupes au sol subissaient l'épreuve, réussie, de cette délicate mise en place, les sept escadrilles de *Vampire*, de *Venom* et de *Hunter* basées dans le Réduit mettaient au point, selon des plans non moins rigoureux, l'intervention de leurs 90 appareils pendant le défilé, dans des formations, à des altitudes et à des vitesses exactement prescrites.

* * *

La dislocation après le défilé posait, elle aussi, des problèmes intéressants. Il s'agissait d'évacuer par une route presque perpendiculaire à la piste et tout juste capable de débiter une colonne par un, des véhicules se présentant à quatre de front ; de dégager préalablement cette route des éléments les plus lents — fantassins et cavaliers — qui l'atteignaient les premiers ; de réaliser enfin un écoulement rapide et continu, tant pour éviter les à-coups dans le défilé lui-même que pour libérer au plus tôt le réseau routier au profit des quelque 12 000 véhicules à moteur civils parkés à proximité immédiate de l'aérodrome.

Les mesures suivantes furent donc ordonnées : les troupes à pied et à cheval franchiraient la route Payerne-Grandcour dans la formation et à la vitesse de défilé, et déboîteraient par bloc à l'est de cette route, pour gagner immédiatement et par des itinéraires imposés, les unes, une zone de chargement où elles retrouveraient leurs colonnes de transport auto, d'autres les gares de Corcelles et de Payerne où elles embarqueraient sur chemin de fer, d'autres encore leur place de démobilisation. Les cyclistes dégageraient sur une voie de roulement, pour commencer leur mouvement après le défilé des formations motorisées ; celles-ci disloqueraient en deux colonnes par un, l'une en direction de Payerne, l'autre en direction de Grandcour, l'échelonnement s'opérant dès le point d'éclatement par la brusque accélération des véhicules des files extérieures d'abord, des files intérieures ensuite ; les deux colonnes rejoindraient ensuite par des itinéraires

distincts, également prescrits, et avec le souci majeur de ne pas ralentir l'écoulement, leurs places de démobilisation où les corps de troupe scindés au point d'éclatement se reformeraient. Seul le groupe sanitaire reviendrait à l'aérodrome, prêt à toute éventualité. Enfin, les groupes blindés devaient stationner en fin de défilé, les deux premiers à l'est de la route Payerne-Grandcour, les *Centurions* sur l'extrémité de la piste où le public aurait tout loisir de les examiner, comme il pourrait voir d'autre part les avions exposés à son intention devant une des halles de l'aérodrome.

Préalablement exercé par la troupe, comme le défilé lui-même, l'éclatement s'exécuta conformément à ce plan. On doit cependant à la vérité de dire que la tête du premier groupement motorisé, roulant sur la piste à une allure inférieure à la vitesse prévue, causa un ralentissement général qui donna quelque angoisse à l'équipe « Reine Berthe ». L'aviation, dont l'entrée en scène ne pouvait être retardée que dans la limite de son autonomie de vol, se trouva de ce fait en avance sur le groupement blindé qu'elle était censée survoler.

* * *

On imagine bien que le trafic civil et le mouvement des troupes, convergeant au même point, posaient des exigences contraires qu'il fallait concilier pour maintenir les temps d'attente dans des limites acceptables et pour garantir la fluidité et la sécurité de la circulation. Ce résultat fut obtenu par une série de mesures dont on ne citera ici que les plus importantes.

La première fut d'attribuer aux mouvements de troupes, au trafic civil à destination de l'aérodrome de Payerne et au transit des routes distinctes. Cette répartition fut portée d'avance à la connaissance des commandants et du public, et la régulation minutieusement organisée par les polices militaire et civile dans le secteur Lyss - Neuchâtel - Yverdon - Morges - Vevey - Berne. Afin de réduire l'interruption du trafic routier aux passages à niveau, dix-huit barrières restèrent

ouvertes sur la ligne Yverdon - Fribourg et sur celle de la Broye, la police effectuant elle-même le barrage au passage des trains. (Les convois spéciaux, au nombre d'une quarantaine, arrivèrent à Payerne, à partir de 10 heures, au rythme d'un toutes les quatre minutes ; ils furent garés, en prévision du retour, sur le tronçon Payerne - Léchelles et dans les gares avoisinantes. Vingt mille spectateurs environ utilisèrent ce mode de transport ; ils auraient été sans doute plus nombreux si les CFF avaient accordé le retour gratuit qui leur était demandé, au lieu d'une réduction plus faible.) Des parcs gratuits étaient prévus aux abords immédiats de l'aérodrome, et leurs accès aménagés. Les véhicules y furent acheminés à un rythme très rapide, l'allure à l'entrée restant en moyenne de 50 kmh. L'évacuation après le défilé ne devait pas être moins satisfaisante : en une heure et demie, les parcs étaient vidés. Il convient de dire aussi que les conducteurs civils, comme les chauffeurs militaires, observèrent une parfaite discipline, et que l'on enregistra de ce fait, en tout et pour tout, neuf « froissages de tôle » sans gravité.

A l'intention des voyageurs débarquant en gare de Payerne, quarante cars postaux de cinquante places firent la navette entre la ville et l'aérodrome. Et à ceux qui préféreraient couvrir à pied les 4 km. de ce parcours, on réserva un cheminement jalonné, bordé de palissades et franchissant sur passerelles les routes où les véhicules roulaient sans interruption. Enfin, des précautions particulières furent prises pour l'escorte, la conduite et le passage dans la zone de Payerne du président de la Confédération, du Conseil fédéral, du général Guisan, du corps diplomatique et des attachés militaires, et des commissions militaires des Chambres fédérales.

C'est dans la plus étroite collaboration entre l'équipe « Reine Berthe », les polices des cantons de Vaud, Fribourg, Neuchâtel et Berne et de la ville de Lausanne, et les chemins de fer fédéraux, que ce plan de trafic fut conçu et exécuté ; son application exigea l'engagement de moyens imposants :

255 policiers du côté civil, et du côté militaire 4 compagnies de police de route, 3 sections de sûreté de colonnes de transport automobiles, une compagnie de réparation de véhicules à moteur, un détachement ad hoc de police auxiliaire de la zone territoriale... et un hélicoptère promenant l'œil du maître sur l'ensemble du secteur, soit un effectif de 660 officiers, sous-officiers et soldats.

* * *

L'aménagement de la place de défilé, de ses abords et de ses accès demanda, nous l'avons dit, un travail considérable, qui s'acheva à temps malgré les mauvaises conditions météorologiques du début du cours de répétition. Veut-on une idée de son ampleur et de sa variété ?

Sans parler de la construction des tribunes pour 105 000 spectateurs, et de la tour de radio-télévision, confiée à une entreprise privée qui utilisa à cet effet 1212 tonnes de matériel, dont 787 furent transportées par la troupe sur des distances de 40 à 150 km., cet aménagement nécessita l'engagement d'une équipe civile d'une trentaine d'hommes pendant cinq semaines, et d'un effectif de sapeurs variant d'une compagnie à deux bataillons pendant trois semaines. Leur tâche principale consista d'une part à améliorer et à créer des voies d'accès — 1600 mètres de route furent ouverts sur 3 mètres de largeur — à construire un pont de cinquante tonnes sur la Broye et 4 passerelles à piétons pour le franchissement de la rivière et des routes, et d'autre part à poser, en vue du stationnement de certaines troupes, dans le prolongement de la piste bétonnée et à la fin de celle-ci, 51 000 mètres carrés de tapis d'acier provenant de diverses places d'aviation et représentant 1170 tonnes, et 9200 mètres carrés de tapis de bois pour le renforcement du sol.

Un réseau téléphonique dont l'installation exigea plus de 3800 heures de travail fut mis en place pour les besoins de commandement, des postes de contrôle, de la régulation routière, des places de parcs et des postes de secours sanitaire et technique. Les transmissions de la radio et de la télévision

passèrent également par les câbles militaires. C'est ici le lieu d'indiquer que l'équipe « Reine Berthe » dut encore veiller à l'information et à la commodité du travail de 170 journalistes et de 80 photographes, cinéastes, radio-reporters et techniciens opérant notamment pour le compte des quatre émetteurs nationaux, de la B. B. C., de la télévision suisse, du Ciné-Journal et du Service des films de l'armée.

Outre les officiers de l'équipe « Reine Berthe », leurs aides, les organes de la police routière et les troupes desservant le réseau des transmissions, la bonne marche des opérations exigeait la présence de nombreux auxiliaires qui furent subordonnés au commandant de la place de défilé. Il s'agissait du service d'ordre (deux compagnies de dragons de landwehr, une école de recrues cyclistes, une section de sûreté de colonne de transport auto, une compagnie de gendarmerie d'armée et un détachement de police civile) à l'effectif total de 840 hommes, des quatre fanfares régimentaires et des trois fanfares d'écoles de recrues qui se relayèrent pour jouer pendant la revue et le défilé, et enfin des services auxiliaires (210 officiers, sous-officiers, soldats et SCF). Ceux-ci comprenaient le service sanitaire, dont les sept postes disposant d'ambulances n'eurent à traiter que 20 cas sans gravité, sauf une chute de cheval, et 12 enfants perdus à recueillir ; le service vétérinaire, avec 3 postes qui n'eurent pas à s'employer ; le service de dépannage dont les puissantes machines durent se contenter de trois interventions au profit de véhicules civils ; un détachement du génie chargé de l'entretien de la piste ; le service du feu, qui s'engagea en deux occasions bénignes ; et enfin le service de ramassage des déchets. Si l'on ajoute à cela 475 vivandiers, une trentaine de vendeurs de programmes, et une centaine de placeurs (éclaireurs et gardes de Securitas), c'est près de 1900 personnes qui se trouvèrent sous la juridiction du commandant de place.

* * *

Il faut souligner, en terminant, l'ampleur des concours militaires et civils dont le 1^{er} corps d'armée a bénéficié, et

dont, faute de pouvoir les citer tous, nous avons mentionné quelques-uns. Deux exemples encore montreront dans quel esprit ces concours furent apportés. L'un est celui du détachement motorisé des SCF, qui participèrent en volontaires au défilé, et qui le firent avec une maîtrise d'autant plus remarquable que, entrées en service la veille, elles ne disposèrent que de quelques heures pour prendre en main leurs véhicules; l'autre est celui du commandant et des services de la place d'armes de Payerne, dont le défilé perturba profondément l'activité en interrompant pour quatre semaines le service de vol sur la piste en dur et pour dix jours sur la piste d'herbe, et en accaparant pendant six jours et quasiment dans leur ensemble les installations de la place, et qui firent mieux que s'en accommoder.

Au succès que le défilé remporta auprès du public, aux précieuses expériences dont il fut l'occasion pour les organisateurs et les exécutants, il est donc juste d'ajouter le bénéfice d'une collaboration qu'on n'aurait pu souhaiter plus efficace et plus loyale.

Major EMG CHOUET

L'attaque de nuit

(Fin)

Préparation d'une attaque de nuit

Ces opérations sont plus difficiles dans leur exécution que celles de jour. On vouera donc à leur préparation des soins particuliers.

La troupe sera orientée à fond, mais le plus tard possible en raison du maintien du secret, sur l'ennemi, le terrain et les intentions des chefs.

On choisira un itinéraire excluant les erreurs de direction ainsi que des effectifs et moyens appropriés. Des reconnais-