

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 83 (1938)
Heft: 4

Artikel: La défense anti-chars
Autor: Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341871>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La défense anti-chars

INTRODUCTION.

Le problème des chars de combat est peut-être celui qui, à l'heure actuelle, provoque le plus de controverses, tant dans le domaine tactique que technique. Son actualité est manifeste ; elle explique les discussions très nourries qui le prennent pour objet.

Le char de combat est une arme relativement jeune, qui offre de nombreuses possibilités, et ce sont précisément ces caractéristiques multiples qui rendent laborieuse la mise au point de sa doctrine d'emploi. Certains procédés tactiques ont été sanctionnés par l'expérience de la guerre, mais d'autres sont d'ordre purement spéculatif, s'appuyant sur le rendement technique des chars modernes.

Quel sera le rôle du char dans une guerre future entre armées équipées de part et d'autre comme nous le concevons pour les armées des grandes puissances ? Il est difficile d'en avoir actuellement une idée nette ; cette question est, en effet, étroitement liée à l'évolution parallèle d'une autre arme : le *canon anti-chars*.

Pour les uns le char, arme cuirassée, a une nette supériorité sur les armes luttant à découvert ; pour d'autres l'engin anti-chars aura sur le char de combat la même influence que la mitrailleuse sur le fantassin. Le char disparaîtrait alors bientôt du champ de bataille.

L'introduction de l'arme à feu portative a supprimé durant plusieurs siècles la cuirasse mobile. Pourquoi ? Parce que le projectile de cette arme, en se développant, avait un pouvoir perforant toujours plus grand, si bien que finalement l'épaisseur de la cuirasse, partant son poids,

dépassait les limites pratiques que pouvaient porter soit l'homme, soit le cheval ¹.

Mais l'introduction du moteur et de la chenille sur le champ de bataille a permis de déplacer à nouveau d'épais blindages.

La cuirasse mobile, après avoir disparu durant plus de trois siècles, a fait de nouveau son apparition et la lutte historique entre le projectile et la cuirasse a recommencé dans un domaine renouvelé.

Nous passerons ici rapidement en revue les deux grands types d'engins blindés en esquissant dans leurs grandes lignes leurs procédés de combat, et nous nous efforcerons de nous les représenter en action dans notre *terrain suisse*, ce qui nous permettra de discuter le problème de la défense avec nos moyens matériels restreints.

1. Nous ne mentionnerons ici qu'à titre documentaire les autos blindées. Ces véhicules possèdent en général une plus grande vitesse que les chars de combat, mais ils sont essentiellement liés aux routes. On a cherché de nombreuses solutions pour qu'ils puissent jouir des avantages de la traction par roues sur routes et de ceux de la chenille pour les rendre « tous terrains ». Jusqu'à maintenant aucune solution technique complètement satisfaisante n'a été trouvée pour passer rapidement et sûrement d'un mode de propulsion à l'autre. La solution américaine Christie semble à l'heure actuelle la plus favorable.

Pour simplifier la suite de notre exposé, nous assimilerons ces véhicules aux chars de combat tout en n'oubliant pas les différences qui existent entre ces deux catégories de véhicules.

Les autos blindées sont des véhicules datant déjà d'avant la guerre 1914-1918, armées initialement d'une mitrailleuse, puis d'un canon de petit calibre. Elles étaient surtout destinées aux missions de reconnaissance.

En 1914 leur nombre restreint ne leur a pas permis de

¹ Lieut.-colonel Perré : *Réflexions sur la défense anti-chars*. Revue d'Infanterie N° 497, février 1934.

jouer un rôle de premier plan, mais là où elles furent engagées, elles ont rendu des services appréciables. Durant la période de stabilisation, elles disparurent complètement du champ de bataille pour reparaître transformées durant la période de mouvement de 1918. Dans l'est (Russie, Roumanie) elles jouèrent un rôle plus accusé (notamment durant la révolution russe).

2. Les chars de combat sont des engins blindés susceptibles de se mouvoir plus ou moins rapidement suivant leurs qualités techniques ¹.

CONCEPTION DU CHAR.

L'idée de base, qui a provoqué la réalisation du char de combat, était celle de la rupture d'un front stabilisé. Mais presque dès le début deux conceptions d'emploi différentes ont vu le jour :

la conception *française* classique prévoit le char comme arme d'accompagnement de l'infanterie, combattant en liaison intime avec elle ;

la conception *anglaise* qui considère le combat en liaison avec l'infanterie comme périmé et prévoit l'engagement de grosses masses de chars de combat agissant en pleine indépendance dans les espaces libres, c'est-à-dire la manœuvre sur les flancs ou les arrières de l'ennemi.

Pendant de nombreuses années ces deux conceptions se sont heurtées ; chacune d'elles demandait en effet des solutions techniques différentes : la première conduisant au char de combat fortement armé et blindé, mais où la vitesse ne joue pas un rôle déterminant, la seconde sacrifiant au contraire le blindage à la vitesse.

¹ Définition du char de combat donnée par l'*Instruction française sur l'emploi tactique des grandes unités, 1937*.

Cette définition très générale ne permet pas de se faire une idée des diverses catégories techniques, car à ce sujet règne encore la plus grande anarchie. En effet, ce qui constitue pour un Anglais un char léger devient pour le Français une auto-mitrailleuse de reconnaissance.

Pour les lecteurs que la question de la classification des chars de combat intéresse, nous ne pouvons que leur recommander la lecture de l'ouvrage du grand spécialiste français, le lieutenant-colonel Perré : *Les chars de combat*, essai de classification positive (édit. Berger-Levrault).

Durant longtemps les constructeurs ont orienté leurs efforts dans deux directions :

1° la puissance,

2° la vitesse (rayon d'action),

et, obéissant à un sentiment bien humain, ont cherché un compromis, dont est résulté le *char à tout faire*.

A l'heure actuelle, dans les programmes en cours de réalisation on voit encore apparaître les deux tendances, plus ou moins contradictoires. Il en résulte : des chars légers puissants, groupés et organisés en vue de l'accompagnement immédiat de l'infanterie et d'autres du type moyen pour pénétrer profondément dans le dispositif adverse et le désorganiser.

Si nous examinons dans ses grandes lignes l'organisation des armées étrangères, nous trouvons, conformément aux conceptions énoncées ci-dessus, des unités de chars d'accompagnement de l'infanterie, donc dépendant de cette arme et des unités d'engins blindés indépendantes agissant en pleine autonomie dans le cadre de la manœuvre d'ensemble. Ce sont les *divisions légères mécanisées françaises* ou les *Panzerdivisionen allemandes*.

MISSIONS DES DIVISIONS INDÉPENDANTES.

Ce sont à ces grandes unités que nous aurions très certainement affaire au début d'une guerre pour la défense de notre territoire. Leurs propriétés essentielles sont la mobilité (stratégique et tactique) et leur grand rayon d'action. Elles tirent de leurs moyens de feux le rendement maximum, puisque toutes les armes sont sous blindages.

Les missions qu'elles peuvent remplir et qui nous intéressent particulièrement sont les *missions d'exploration* au profit des gros qui suivront.

Les unités recevant de telles missions prendront la forme d'avant-gardes stratégiques et peuvent être appelées à *s'emparer de certains points* du territoire nécessaires à la manœuvre des gros (nœuds de communications, défilés, etc.).

En cas de refoulement ou de destruction de notre couver-

ture frontière, ces grandes unités peuvent s'enfoncer profondément dans le pays pour désorganiser notre mobilisation. Une action sur un de nos flancs ou sur nos communications (manœuvre d'aile profonde) est toujours à envisager. Ces deux dernières missions prendraient alors nettement la forme de *raids* à l'intérieur du pays.

Les expériences récentes des guerres nous montrent que les divisions blindées agissent toujours en liaison étroite avec l'aviation.

MODE D'ACTION DES CHARS.

Les chars agissent par le choc (l'écrasement) et par le feu. Ce sont des armes destinées uniquement aux actions offensives. Elles sont engagées par grosses masses.

Les Français comptent pour un front d'attaque de division de 2 km. un bataillon de chars légers (50 chars) et au point d'effort principal un régiment de chars légers (100 chars). En outre chaque bataillon de premier échelon reçoit une compagnie de chars.

Le général Eimannsberger, dans son ouvrage *La guerre des chars*, compte dans son chapitre « La bataille d'Amiens », l'engagement de 2250 chars (en premier échelon) pour un front de 30 km.

« Ce sont des quantités nécessaires à la rupture d'un front fortifié de guerre de stabilisation, objectera-t-on avec raison » ; sans doute, mais pour nous cela signifie qu'il faut nous attendre à les voir arriver en masse et non au compte-goutte.

Les chars n'occupent pas le terrain ; leur arrêt signifie leur mort à cause du feu des armes anti-chars. Ils n'agissent pas seuls, mais en étroite liaison avec les autres armes.

L'aviation constitue un organe de reconnaissance pour déterminer la zone des armes anti-chars et des champs de mines et pour accompagner les chars de son feu.

L'artillerie doit préparer l'attaque par la neutralisation des armes anti-chars et par la destruction des organisations

fortifiées dont les chars ne pourraient pas, par leurs propres moyens, venir à bout.

L'action de l'artillerie doit pouvoir se faire sentir dans toute la profondeur de la zone d'attaque. Elle peut revêtir soit la forme d'un barrage roulant — mais avec la vitesse des chars ce procédé est souvent d'un rendement très problématique — soit de concentrations successives sur les armes anti-chars repérées.

Il est clair que les chars d'accompagnement de l'infanterie ne pourront remplir leur mission qu'une fois la défense anti-chars désorganisée. Pour eux, le succès dépend de cette lutte.

Par conséquent, se superposant à l'action de l'artillerie, toutes les armes conjugueront leurs feux sur les engins anti-chars repérés, d'où nécessité absolue pour ces armes de ne se dévoiler qu'à la dernière minute.

I

LA DÉFENSE.

Ayant une idée des procédés de combat des chars et de leurs possibilités, nous allons essayer de voir comment, avec nos moyens, nous pourrions paralyser l'action des chars.

Aujourd'hui, la défense est avant tout une défense *anti-chars* réalisée par une combinaison des feux d'infanterie, d'artillerie, des armes anti-chars et éventuellement de l'aviation, avec une succession d'obstacles *naturels* et artificiels ; autrement dit, par une étroite conjugaison de la défense passive et de la défense active.

a) *La défense passive.*

Tous les terrains ne sont pas praticables aux chars de combat.

Toutefois, il existe chez nous une légende qui doit disparaître, c'est celle de « notre terrain impraticable aux engins blindés ». Il faut absolument que nous abandonnions cette idée, qui est encore solidement ancrée dans l'esprit

de nos populations. Que certaines parties des Alpes soient impraticables aux chars de combat, cela va de soi, mais prétendre que tout le pays l'est est une exagération manifeste et c'est surtout faux. Aux yeux d'une partie du peuple suisse il semblerait que toute guerre doive se dérouler uniquement dans les Alpes, mais qu'y ferons-nous, dans nos Alpes, lorsque nous aurons tout perdu ? « Poésie alpestre devenue conception stratégique », disait feu le colonel Feyler.

Nous savons que les *villages* organisés constituent des points d'appui dont les chars n'arrivent pas à bout sans peine, en admettant même qu'ils y arrivent. (Exemple du village de Flesquières à la bataille de Cambrai, en novembre 1917.) Dans ce cas il faut barricader fortement les issues, et les constructions offrent de bons abris pour les défenseurs.

Les *régions boisées* constituent des obstacles infranchissables. Les layons forestiers sont en général faciles à barrer et à être pris sous le feu.

Un inconvénient des régions boisées est qu'elles permettent l'infiltration des petits éléments d'infanterie. Empêcher cette infiltration est une affaire d'instruction de notre infanterie qui devrait être beaucoup plus exercée au combat sous bois.

Les régions boisées et les villages sont des obstacles qu'il faut occuper.

Il existe une autre catégorie d'obstacles qu'il importe d'exploiter et qui permettent d'abriter une position défensive, ce sont les *escarpements* de toute sorte, escarpements rocheux ou falaises ; ils sont faciles à défendre contre une infanterie assaillante.

Enfin, tous les *cours d'eau* d'une certaine importance sont des obstacles infranchissables, surtout si leurs rives sont marécageuses ou escarpées. Peut-être que, peu à peu, les cours d'eau perdront-ils de leur valeur si le char amphibie prend un grand développement ; pour l'instant ce n'est pas encore le cas.

Quant aux obstacles artificiels, s'ils peuvent être d'une

utilité certaine, ils ont en revanche le gros inconvénient d'exiger des délais de construction particulièrement longs. Les plus rapidement réalisables sont les barrages de routes.

Les champs de mines demandent parfois des délais assez longs pour leur organisation. Ils doivent être bien camouflés sinon leur destruction par l'artillerie est certaine.

Nous n'entrerons pas ici dans le détail de construction des obstacles artificiels (fossés triangulaires, réseaux de fils de fer, abatis, etc.), cette question ayant été étudiée ici même dans le numéro 1 de la *Revue militaire suisse*, de 1937.

Nous signalerons pour mémoire les destructions ; elles offrent des obstacles de première importance.

Récapitulons : villages, régions boisées, escarpements, cours d'eau, autant d'obstacles de valeur pouvant être exploités dans leur état naturel ou ne demandant que des aménagements minimes.

Voyons maintenant quelles sont les parties du pays présentant ces obstacles en quantité suffisante pour empêcher le déploiement de grandes masses d'engins blindés. Il est bien entendu que des engins plus ou moins isolés sont susceptibles de s'infiltrer partout, mais là n'est pas le danger.

Le Jura est caractérisé par des pâturages boisés et de grandes étendues de forêts ou de bois, le tout coupé d'escarpements souvent très abrupts.

Des vallées transversales parfois très encaissées rompent la monotonie de cette chaîne. Les vallées possèdent en général de bonnes routes qui permettraient le passage de colonnes motorisées.

Toutefois, de telles colonnes seraient liées à la route, car ces vallées ne seraient pas assez larges pour permettre un déploiement de quelque importance.

En conséquence, le centre de gravité de la défense anti-chars doit être porté sur le barrage des vallées.

En résumé, nous pouvons dire que le Jura dans son ensemble n'est pas une région favorable à un engagement de grosses unités de chars.

Avec *le Plateau*, le problème change d'aspect. Le terrain

est coupé, les villages, les bois, les cours d'eau et les lacs y sont très nombreux. Cependant, entre ces obstacles réels, il y a des espaces favorables praticables à l'engagement de masses de chars relativement grandes. En revanche, ces dernières ne manœuvreraient pas en toute facilité, car elles se heurteraient aux grandes coupures, telles que celles de l'Aar, de la Reuss, de la Limmat, etc.

Néanmoins, dans son ensemble, le Plateau est praticable aux engins blindés ; seules les coupures que nous avons citées sommairement se prêtent très bien à la défense anti-chars.

Entre se prêter à une défense favorable et être impraticable aux chars il y a une différence. C'est cette différence qu'il importe de mieux saisir. Et c'est le terrain le plus praticable à la manœuvre des engins blindés qui est le plus vital pour nous, puisque toute notre industrie y est concentrée !

Toutefois il est possible d'organiser sur le Plateau la défense anti-chars de telle sorte qu'elle englobe presque partout des obstacles naturels.

Dans les *Préalpes* et les *Alpes*, nous ne craignons pas de vastes déploiements d'engins blindés, mais d'autre part nous ne dénions pas aux chars toute possibilité d'action.

Du reste, lorsque nous parlons de guerre en montagne, il ne nous faut pas uniquement supposer des opérations de guerre se passant au Cervin ou au Mont-Rose. En effet, la guerre à cette altitude et dans ce genre de « terrain » restera longtemps encore l'apanage de troupes alpines luttant sans moyens mécaniques ! (arrières mises à part). Sur des terrains non préparés en vue de leur défense, il est difficile de préciser la limite au-dessus de laquelle une zone cesse d'être praticable dans une situation de combat ; on peut toutefois affirmer qu'elle ne doit pas excéder 30 ou 35 %¹.

La pente des chemins n'atteint jamais cette valeur ;

¹ Revue d'Infanterie N° 532, janvier 1937, *Chars en montagne*, lieutenant Chazalmartin. Cet article nous donne une excellente idée du mode d'action des chars dans les terrains montagneux.

cependant leur largeur réduite empêche leur emploi par les chars.

Si l'on peut engager des chars sur des chemins de montagne, il ne faut jamais oublier que la configuration du terrain est souvent telle qu'il sera impossible à ces machines de sortir du chemin. De plus l'immobilisation d'un seul véhicule risque de provoquer des embouteillages importants.

Certaines régions de pâturages peuvent être favorables à l'emploi de petits détachements de chars, mais il sera rarement possible d'entreprendre des actions profondes, car ces zones sont souvent séparées soit par des escarpements, soit par des défilés étroits, faciles à organiser pour la défense anti-chars.

En montagne, particulièrement en face d'une défense bien organisée, le franchissement d'une crête par les chars sera toujours une opération coûteuse, car il est possible de régler très exactement sur la crête le tir des canons anti-chars.

Le terrain montagneux apporte une aide précieuse au défenseur, les points de passage obligés, si nombreux en montagne, pouvant être facilement battus par les armes anti-chars ou parsemés de mines.

Toutefois, en montagne, notre infanterie devra s'attendre à lutter contre les chars. Les expériences d'Abyssinie et d'Espagne montrent qu'il y a vraiment peu de régions s'opposant complètement à leur engagement.

En résumé, notre terrain suisse est, compte tenu des Alpes en dehors des voies de communication, perméable aux engins blindés. Mais il se prête partout à une organisation anti-chars solide.

Ce terrain ne prendra sa valeur réelle qu'en fonction de la puissance du feu des diverses armes qui le battront et avant tout des armes anti-chars.

Se fier uniquement à la défense passive conduirait à des échecs graves. Une défense anti-chars bien organisée doit conjuguer les effets de la défense passive avec ceux de la défense active.

(A suivre.)

Capit. E. M. G. DANIEL.