

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 95 (1950)
Heft: 3

Artikel: Nul n'est prophète en son pays
Autor: Montfort
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342468>

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: 16.01.2026

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

95^e année

Nº 3

Mars 1950

REVUE MILITAIRE SUISSE

Pour la Suisse :

1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—
3 mois fr. 4.—

Pour l'Etranger :

1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—
3 mois fr. 5.—

Prix du numéro : fr. 1.50

RÉDACTION : Colonel-brigadier **Roger Masson**

ADMINISTRATION : Av. de la Gare 33, Lausanne. Tél. 3 36 33. Chèq. post. II. 5209

ANNONCES : Société de l'Annuaire Vaudois S. A., Rue de la Tour 8, Lausanne

Nul n'est prophète en son pays

Dans notre article d'août 1949, « Questions actuelles et futures », nous avons cité l'opinion de quelques grands chefs notoires, qui ont fait la guerre, pour prouver que vouloir se battre avec efficacité contre un adversaire puissant, maître du ciel, est pour le moins une véritable gageure, car notre liberté de mouvement, notre liberté de manœuvre, sera très fortement handicapée, certains procédés de combat nous étant même totalement interdits.

Hâtons-nous de rappeler qu'il n'était pas du tout question de jeter pour cela le manche après la cognée, mais bien de renoncer — en tout — à jouer la règle pour jouer « offside » : être simple en toutes choses, rustique même, tel était notre leitmotiv.

Les citations précises que nous avions faites d'expériences de guerre, d'expériences de combattants, semblaient concluantes... Et cependant, toute une Ecole, qui n'est certes pas composée de stratégies du café du commerce, continue à faire

grand fond — par la plume et par la parole — sur notre liberté de manœuvre, en affirmant notamment que l'aviation d'un adversaire éventuel ne pourra pas interdire tout mouvement et qu'au début d'une guerre elle n'aura pas la puissance de celle des Alliés en 1943-1945. Sur ce dernier point surtout, qu'en savent-ils ?

Depuis longtemps la sagesse des nations a proclamé que nul n'est prophète en son pays ; nous n'avons pas la prétention de faire mentir le proverbe. Aussi voulons-nous simplement nous borner, cette fois-ci, à compléter notre *enquête* sur la liberté de mouvement, sur la liberté de manœuvre d'un belligérant qui n'a pas — mais pas du tout — la maîtrise de l'air, qui n'a pas ou qui n'a plus d'aviation. Nous choisirons nos exemples dans la dernière partie de la guerre, pour avoir des renseignements aussi actuels que possible. Il y aura fatidiquement des redites, ce dont nous nous excusons auprès de nos lecteurs.

* * *

En Normandie, Rommel voulait avoir ses moyens à pied d'œuvre, car il pensait — dit le général Blumentritt — que des réserves de panzers en position d'attente à l'intérieur des terres, comme le préférait le feld-maréchal von Rundstedt, verraient leurs mouvements contrariés par l'aviation. Rommel conservait présent à l'esprit le souvenir de la longue immobilisation imposée en Afrique par une aviation beaucoup moins puissante que celle des Alliés en 1944¹.

Au moment du débarquement : « la question temps était d'importance vitale. Les réserves les plus proches, le 1^{er} corps SS de panzers, cantonnaient au nord-ouest de Paris... La

¹ LIDDELL HART : *Les Généraux allemands parlent*. Ed. Stock, Paris, page 261. Nous reviendrons plus loin sur cet exemple par un témoignage plus direct, celui du chef EM du feld-maréchal Rommel : le lieutenant général Speidel. Faut-il souligner que l'opinion des Allemands, sur le sujet qui nous occupe et dans la dernière partie de la guerre, présente un intérêt particulier pour nous Suisses ?

mise en route souleva de nouvelles complications¹. Le corps d'artillerie était resté sur la rive droite de la Seine, dont les ponts étaient détruits par l'aviation alliée²... L'artillerie dut faire un long détour par Paris pour traverser la Seine. Elle subit des bombardements qui augmentèrent son retard. En fin de compte, deux jours s'écoulèrent avant que ces réserves fussent prêtes à entrer en action. »



Dans le même ouvrage: *Les généraux allemands parlent*, le capitaine Liddell Hart dit qu'il demanda au feld-maréchal von Rundstedt s'il avait espéré bloquer l'invasion après le débarquement. « Non — répondit-il — pas après les premiers jours. L'aviation alliée paralysait tout mouvement de jour et le rendait même difficile la nuit. Elle avait détruit les ponts de la Loire comme ceux de la Seine, isolant ainsi tout le secteur, C'est pourquoi nous eûmes tant de peine à rassembler les

¹ Il avait fallu obtenir préalablement l'autorisation de l'EM personnel de Hitler pour pouvoir déplacer cette réserve.

² Dans nos exercices, il reste toujours assez de ponts pour que nous puissions nous déplacer !

réserves sur le front : il leur fallait, pour le rejoindre, trois ou quatre fois plus de temps que nous ne l'avions prévu.¹ »

* * *

Que lit-on dans l'ouvrage *Invasion 1944* du Lt. général Speidel qui fut chef d'état-major de feld-maréchal Rommel et qui vient de faire une tournée de conférences dans nos sociétés d'officiers².

« La supériorité aérienne des Alliés était en tout cas prévue par Rommel dans son appréciation de la situation » (page 39).

C'était fatal et 90 bombardiers et 70 chasseurs allemands furent en effet opposés à 25 000 avions ennemis (page 56).

Le commandant du Groupe d'armées B en déduisait la nécessité d'avoir ses réserves à pied d'œuvre, en opposition avec l'idée du feld-maréchal von Rundstedt qui réalisait mal les conséquences de la supériorité aérienne des Alliés et qui croyait pouvoir encore manœuvrer. « L'offensive aérienne ennemie depuis avril 1944 et ses résultats laissaient prévoir comme certain qu'un rassemblement trop éloigné des réserves — approximativement dans les environs de Paris — ne leur permettrait pas d'arriver en temps utile. Le feld-maréchal Rommel déclara même dans une discussion : « Avec l'énorme supériorité aérienne de l'adversaire, celui qui n'est pas sans délai à l'ennemi, au moment de la première phase du débarquement, n'arrive jamais plus à temps. » (page 70).

Il avait vu juste. Avec la maîtrise totale de l'air dont disposaient les Alliés, une arrivée en temps utile de divisions, même de divisions blindées, de l'intérieur de la France à la côte, et leur engagement cohérent, coordonné, étaient impossibles. « Les forces seront déjà battues avant leur arrivée sur le front de Normandie. » (page 73).

¹ *Les Généraux allemands parlent*, page 215.

² Lieutenant général SPEIDEL : *Invasion 1944*. Ed. Rainer, Wunderlich Verlag, Hermann Leins, Tübingen et Stuttgart.

Et en voilà la preuve (page 102). « Le 7 juin, au début de la journée, le commandant du 1.CA blindé SS prit en charge le secteur de Caen avec la mission de reprendre l'attaque malheureuse de la veille de la 21.Div. blindée, au moyen des forces réunies des 21.Div. blindée, 12.Div. blindée SS et « Panzerlehr Div. » ; c'est-à-dire de rejeter à la mer l'ennemi débarqué dans la tête de pont Caen-Bayeux. Malgré une préparation précise des temps et des limites de la marche, l'acheminement des troupes combattantes et des arrières, trop étroitement calculé, échoua dans les courtes nuits de juin... L'attaque du 1. CA blindé SS¹ ne put s'exécuter que le 9 juin, après que le moment critique pour l'ennemi du troisième jour d'invasion fut passé. Des tapis de bombes avaient empêché la concentration au bon moment du 1.CA blindé SS dans la région au sud de Caen. »

Ultérieurement, dans un exposé de la situation destiné à Hitler, en date du 15 juillet, le feld-maréchal Rommel s'exprime comme il suit à propos des effets de l'aviation alliée² :

« Les conditions de ravitaillement sont difficiles à un point tel, du fait de la destruction du réseau des chemins de fer et des grands risques qu'on court sur les routes et les chemins jusqu'à 150 km. du front à cause de l'aviation ennemie, que seul ce qui est le plus nécessaire peut être acheminé et qu'on doit avant tout épargner à l'extrême les munitions d'artillerie et de lance-mines. »

A propos de la contre-attaque allemande sur Avranches, au sujet de laquelle nous citerons encore plus loin le général français Chassin, voici ce qu'en dit le Lt. général Speidel :

« Le groupement d'attaque, sous la conduite du général des chars Eberbach, comprenait le 47. corps blindé avec les

¹ Mis à la disposition du Gr. d'armée B le 6 juin à 1500 par l'O.K.W.

² *Invasion 1944*, page 137.

2. et 116. Div. blindées et le 1. corps blindé SS avec les 1. et 2. Div. blindées SS... Les forces aériennes ennemis contraignirent à des ajournements répétés de l'attaque par des attaques incessantes (pausenlose Angriffe) sur les groupements de chars.

Le 6 août au soir, après des difficultés qu'on ne peut pas se représenter, la mise en place dans la région à l'est du Mortain fut enfin terminée, de telle manière que l'attaque commença peu après minuit, avant que l'aviation ennemie n'ait pu poursuivre son combat d'anéantissement (vernichtenden Kampf)... Jusqu'au lever du jour, l'attaque se déroula favorablement. La 2. Div. blindée avait pénétré de 10 km. dans le dispositif ennemi et avait enveloppé d'importantes forces américaines, notamment de chars. Mais aux premières lueurs du jour, « mugirent » les escadres de combat ennemis qui se succédaient rapidement par vagues et qui interdirent (ersticken) tout mouvement.

Trois cents chasseurs allemands devaient être « rameutés » de partout pour coopérer à cette opération dans l'ouest. Pas un seul avion n'apparut sur les premiers éléments de l'attaque, parce qu'ils avaient été engagés déjà au départ dans des combats aériens, et détruits. C'est ainsi qu'échoua cette opération blindée, et uniquement par l'intervention des forces aériennes alliées, aidées par une bonne organisation radio au sol, qui jouait en liaison avec elles.

Après de lourdes pertes, les débris des divisions blindées parvinrent, au soir du 7 août, à se replier sur leurs positions de départ » (page 153).

Dans sa lettre à Hitler du 18 août 1944, par laquelle il prend congé avant de se suicider, le feld-maréchal von Kluge écrit ces mots en conclusion : « Si vos nouvelles armes¹ ne devaient avoir aucun succès, principalement dans les airs, il vous faut terminer la guerre... »

¹ V. Waffen.

Citons encore des opinions alliées et voyons d'abord celle du général Eisenhower.¹

« Les munitions étaient rares (du côté allemand) et on attribua la chute de Carentan au fait que ses unités de défense manquèrent d'obus. Ces ressources faisaient défaut, non pas parce que les Allemands ne possédaient plus les moyens de conduire la guerre, mais parce que la circulation des colonnes de ravitaillement en direction de la zone des combats se révéla pratiquement impossible lorsque la maîtrise de l'air fut complète. »

« Des divisions entières étaient déplacées sur des bicyclettes réquisitionnées, la plupart de leurs bagages portés sur des chevaux... Les 9. et 10. Div. de Panzer mirent aussi longtemps à venir de l'est de la France jusqu'en Normandie, que de Pologne (où elles étaient stationnées) jusqu'à la frontière française... Voyageant dans de telles conditions, les renforts arrivaient en Normandie par petites fractions, et étaient rapidement jetés dans la bataille encore fatigués et disloqués. »²

« Notre maîtrise de l'air était si totale, qu'en période de beau temps tout déplacement ennemi était totalement arrêté de jour, tandis que de nuit les attaques se poursuivaient avec des fusées. Von Rundstedt lui-même a déclaré que l'aviation tactique alliée contrôlait non seulement les principales zones du champ de bataille, mais encore les voies d'accès jusqu'à une profondeur de plus de 160 kilomètres. Même un soldat isolé, dit-il, n'était pas à l'abri d'une attaque. »³

Le général Marshall, chef d'état-major de l'armée des Etats-Unis⁴ déclare que le « bombardement préparatoire — en Normandie — eut pour effet de gêner considérablement le mouvement des réserves vers la zone critique. »

¹ Général EISENHOWER : *Les opérations en Europe des forces alliées*. Ed. Berger-Levrault, page 52.

² Op. cit., page 56.

³ Op. cit., page 57.

⁴ Général GEORGE C. MARSHALL : *La victoire en Europe et dans le Pacifique*. Ed. Berger-Levrault, Paris, page 40.

Voyons enfin quelques opinions françaises. Celle d'abord de M. Camille Rougeron, tirée de son ouvrage si bien documenté et charpenté : *La prochaine guerre*.¹

« C'est seulement à Anzio qu'apparut la puissance de l'aviation dans la mission d'interdiction des arrières. Le secteur choisi pour le débarquement avait été dégarni au profit de la ligne Hitler que menaçait simultanément une offensive de fixation alliée. La coupure des voies ferrées et des routes, l'attaque des convois, furent tellement efficaces que Kesselring ne put ni ramener devant Anzio les troupes envoyées sur le front principal, ni y transporter ses réserves stationnées dans la vallée du Pô. Il lui fallut plusieurs semaines, au cours desquelles l'adversaire eut tout loisir d'organiser sa tête de pont, avant d'avoir réuni les éléments d'une contre-offensive sérieuse. Rommel rencontra les mêmes difficultés au cours du débarquement allié en Normandie. L'interdiction des arrières fut poussée à un degré de perfectionnement inconnu jusqu'alors et absorba plusieurs milliers d'avions pendant des semaines ; la zone de débarquement choisie était, en effet, beaucoup plus riche que l'Apennin en moyens de communications de toute sorte. Le résultat fut aussi brillant qu'à Anzio. Seules les réserves de secteur purent être opposées aux troupes mises à terre, pendant les premiers jours...

L'aviation exécuta, avec le même succès, cette interdiction des arrières au cours du franchissement du Rhin du 24 mars 1945... La préparation de l'aviation dura trois jours, avec 8500 tonnes de bombes déversées sur les centres de communication...

Si une telle menace continuait à être exercée par l'aviation de l'assaillant, qui disposera vraisemblablement² d'une maîtrise, locale et temporaire du moins, comparable à celle de 1945, la situation de la défense apparaîtrait sous un jour assez fâcheux. Est-il possible d'y parer ?

¹ CAMILLE ROUGERON : *La prochaine guerre*. Ed. Berger-Levrault, Paris.
pages 217 et 218.

² Pour nous Suisses, sûrement.

C'est, croyons-nous, uniquement une question d'organisation et d'armement... Lorsque Rommel dirigea vers le front de Normandie ses réserves générales, les divisions désignées entreprirent de s'y rendre avec leur matériel. Son transport se révéla à peu près impossible et la plupart des renforts ne parvinrent à destination qu'en l'abandonnant. C'est contre le matériel et l'homme qui persiste à ne pas s'en séparer que l'interdiction aérienne prend toute son efficacité ; elle ne peut rien contre le combattant à pied, ou contre celui qui complète son armement d'une bicyclette sur laquelle il dépose le plus lourd de son chargement.¹ Mécanisée, motorisée, ou à traction hippomobile, la division du type en usage dans toutes les armées ne fera pas 20 km. par jour dans un secteur soumis à des opérations aériennes du genre que celles qu'exécutèrent les Alliés en 1944-1945.»

Terminons par l'avis du général Chassin², qui pourrait servir de conclusion à notre enquête.

« On sait maintenant, de l'aveu des chefs allemands eux-mêmes, de quel poids a pesé dans la bataille l'aviation stratégique alliée... L'engagement d'un champ de bataille, lorsqu'il est réalisé rigoureusement, s'il interdit en effet à l'ennemi d'acheminer des renforts, interdit également aux armées en retraite d'échapper à l'étreinte du vainqueur. C'est ainsi que, lors de la bataille de Normandie, 250 000 Allemands purent être faits prisonniers.

A la suite des bombardements alliés sur l'Allemagne, aucune circulation ferroviaire n'existeit plus depuis le début de 1945 à l'ouest de Hanovre. Presque tous les ouvrages d'art (ponts, passages à niveau, viaducs) étaient détruits. Aucun véhicule motorisé ne pouvait rouler de jour sans risque grave. La circulation de nuit était devenue elle-même difficile.

¹ Nous ne donnons la solution Rougeron qu'à titre documentaire. Elle donne cependant une idée de l'aspect que prendrait peut-être notre armée après quelques jours de guerre.

² Général L.-M. CHASSIN : *Histoire de la seconde guerre mondiale*. Payot, Paris, pages 16 et 17.

Dans la bataille même, l'aviation tactique qui, en plus du flanc droit et du flanc gauche, a donné aux armées un flanc vertical, n'a pas joué un moindre rôle. Depuis l'apparition des « obus-fusée » ou « rockets », les avions sont devenus les ennemis les plus redoutables des chars. Les « chasseurs bombardiers » monoplace, type « Thunderbolt » ou « Typhoon », sont aujourd'hui une véritable artillerie à la fois puissante, infiniment souple et à portée immense... En Normandie, ils clouèrent littéralement sur place les quatre divisions blindées de Rommel qui pourtant n'avaient à avancer que de quinze kilomètres pour couper le « goulet » d'Avranches...

Le rôle de l'aviation dans la bataille ne cessera d'augmenter et il est impossible d'entreprendre avec chance de succès une opération offensive si on ne s'est pas assuré au préalable la maîtrise de l'air. »¹

* * *

Les citations qu'on vient de lire ne sont pas des propos en l'air qui n'engageraient pas la responsabilité de leurs auteurs ; ce ne sont pas de simples acquiescements courtois formulés entre la poire et le fromage par des officiers étrangers, nos hôtes. Ce sont des extraits d'études qu'on peut qualifier d'historiques.

Il faudrait encore, avouons-le, connaître, par une enquête à la manière d'Ardant du Picq, le sentiment de combattants de l'avant, car les expériences de commandants d'unité ou de bataillon importent davantage, dans ce domaine, que celles d'officiers généraux.

En attendant, notre opinion personnelle est faite au sujet de nos possibilités, à nous Suisses, et sur les procédés de combat qui doivent en découler. Les possibilités de mouvement de notre armée, sous les coups d'une aviation maîtresse absolue du ciel, sont extrêmement réduites, et raisonnable-

¹ Op. cit., page 18.

ment on ne saurait fonder sur des possibilités aléatoires le jeu normal d'une doctrine de défense nationale.

L'étude de la littérature la plus récente de la dernière guerre, surtout du côté allemand, la méditation des expériences des combattants, ne sont pas de nature à nous faire changer d'avis. Il convient donc de mettre en garde les optimistes à tous crins, en leur redisant la parole de Bossuet : « Le pire dérèglement de l'esprit est de voir les choses, non comme elles sont, mais comme on voudrait qu'elles soient. »

Colonel-divisionnaire MONTFORT.

17 février 1950
