Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 48 (1903)
Heft: 10

Artikel: Le cyclisme militaire
Autor: Delessert, P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-338075

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: 16.07.2025

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

LE CYCLISME MILITAIRE

I. Introduction.

Lorsque, il y a quinze ans à peine, la bicyclette hasarda pour la première fois en Suisse une incursion dans le domaine militaire et tenta d'y faire concurrence au guerrier cheval de selle, elle fut froidement accueillie. Comme toutes les innovations, celle-ci devait se heurter à des préjugés et à des antipathies : on trouvait cette machine bien peu militaire et l'on n'aimait pas beaucoup ces « pédards » qui, courbés en deux sur leur guidon, semblaient ne savoir se tenir en selle qu'en roulant à une allure vertigineuse. Les premiers essais furent faits au rassemblement de troupes de 1888 par le colonel divisionnaire Pfyffer, qui organisa dans la VIIIe division un petit détachement de cyclistes que, par prudence et par égard pour Sainte Opinion, l'on appela à ce service militaire en tenue civile.

Il n'y a pas si longtemps de cela et aujourd'hui c'est le tour du cheval de trait de voir surgir un concurrent sérieux. La voiture automobile conquiert rapidement le droit de cité dans l'état militaire ; elle a, dans plusieurs manœuvres, prouvé son utilité soit pour le transport des personnes, soit pour celui d'approvisionnements et de matériel ; mieux que cela, elle a fait ses preuves lors d'une véritable mobilisation de troupes il y a quelques mois. Il est certain qu'en temps de guerre un certain nombre de ces voitures, réquisitionnées, pourront rendre de grands services aux états-majors supérieurs et aux corps de troupes. Elles sont sans doute encore susceptibles de perfectionnements : elles doivent devenir moins encombrantes, moins délicates, moins sujettes aux pannes [1]. Mais ce thème est encore un peu neuf pour nous et

[1] Le budget militaire de l'empire allemand pour 1903 mentionne aux dépenses une somme de *100.000 marks* pour le développement de l'automobilisme.

notre intention est de ne parler ici que du cyclisme proprement dit, de la vélocipédie militaire qui, depuis sa timide entrée de 1888, s'est en peu de temps considérablement développée.

Non seulement les machines, mais aussi les cyclistes ont fait de rapides progrès, si bien qu'aujourd'hui les états-majors les considèrent comme d'indispensables serviteurs, tandis que les unités de troupes, de leur côté, demandent à pouvoir profiter elles aussi de ces utiles auxiliaires. Au bout de peu d'années l'offre ne put suffire à la demande; on en vint à improviser des cyclistes pris dans la troupe. Ceux-ci, bien qu'ils n'eussent ni l'armement, ni l'équipement, ni l'instruction et l'entraînement du vélocipédiste militaire exercé comme tel, rendirent souvent de réels services. Mais il y eut des abus auxquels le Département militaire suisse mit le holà en lançant en février 1902 une circulaire par laquelle il interdisait à l'avenir d'employer des hommes de troupe comme vélocipédistes.

Cette décision radicale, motivée par l'augmentation de frais qu'entraînent les estimations, réparations, dépréciations, etc., causa un grand ennui aux chefs de troupe qui s'étaient habitués à ce moyen commode et rapide de transmettre leurs rapports et leurs ordres. Elle eut aussi pour premier et excellent résultat de nous démontrer péremptoirement la nécessité d'augmenter le nombre des vélocipédistes militaires.

Nous pouvons donc croire, ou tout au moins espérer que nous sommes à la veille d'une réforme dans ce domaine. C'est un motif pour nous de revoir rapidement où en est aujourd'hui la vélocipédie militaire soit chez nos voisins, soit chez nous.

II. Le cycliste-ordonnance.

Dans aucune armée on n'a, au début, songé à utiliser les vélocipédistes pour un autre service que celui d'ordonnance ou pour l'établissement de postes de relais. Les premières expériences de ce genre ayant réussi, on en vint à fixer l'organisation des cyclistes-ordonnances, c'est-à-dire à édicter des prescriptions pour leur recrutement, leur effectif, leur répartition aux états-majors. On dut aussi tenir compte de la nécessité de fournir aux nouveaux venus un habillement, un équipement et un armement appropriés à leur genre de service. Les essais

tentés pour fixer le fusil d'une manière pratique à la machine n'ont pas donné de résultats satisfaisants et comme le long fusil d'infanterie, porté en bandoulière, était fort gênant, même dangereux, lorsqu'il s'agissait de longer les colonnes ou de se faufiler entre les nombreux cavaliers d'un état-major, on a maintenant presque partout doté les vélocipédistes d'une carabine ou d'un fusil court.

Une question difficile et pour laquelle on n'en a pas encore fini avec les tâtonnements est celle du paquetage des effets de rechange et des vivres. Généralement ils sont distribués, pour les bicyclettes à cadre fixe, dans une poche de forme triangulaire fixée dans le châssis de la machine entre les deux roues ; la pèlerine roulée est suspendue derrière la selle. Pour les machines à cadre pliant on a recouru au sac de touriste (« sac tyrolien », bissac) qui peut être porté par l'homme de façon à ne pas le gêner pour le port du fusil en bandoulière et qui sert de coussin amortissant pendant le transport de la machine à dos d'homme. Mais les essais tentés dans cette direction n'ont encore été ni assez nombreux, ni assez prolongés pour permettre des conclusions bien arrêtées. D'ailleurs le cycliste ne pourra jamais avoir sur lui qu'un bagage très réduit; son sac devra toujours être transporté sur les voitures; mais il faut qu'il puisse le retrouver au moins deux fois par semaine.

Pour le nombre des ordonnances cyclistes et leur répartition aux états-majors et aux corps de troupes, les armées étrangères se sont d'emblée montrées plus larges que nous, soit en fixant des effectifs plus forts, soit en ne traçant pas de limites trop étroites. Du reste, là comme chez nous, les effectifs prévus à l'origine ne tardèrent pas à être dépassés ; d'année en année le nombre des hommes recrutés et instruits comme cyclistes augmenta et même on laissa s'introduire l'usage d'employer des hommes de la troupe pour le service d'ordonnance à vélocipède.

Ainsi en Allemagne, les bataillons d'infanterie possèdent chacun six bicyclettes comme matériel de corps et l'on désigne *dans chaque compagnie* deux fusiliers aptes à faire, si besoin est, le service d'ordonnance cycliste. On leur fait faire dans ce but un cours spécial d'une durée de trois mois.

En Suisse la « loi fédérale concernant l'organisation des vélocipédistes militaires » fut adoptée par les Chambres fédé-

rales en date du 19 décembre 1901. Elle fixe comme suit la

Répartition des vélocipédistes aux états-majors :

	Officiers	Adjud. sous-off.	Sergents ou capor.	Vélocipédistes	Total.	Total pour l'armée.
Etat-major de l'armée .	1	1	2	12	16	16
» du corps d'armée	—	1	1	6	8	32
» de la division .	—	1	2	12	15	120
						168

En outre les vélocipédistes de la landwehr sont répartis à l'état-major de l'armée et à ceux des corps d'armée.

Donc au total 168 ou, si nous y ajoutons le 10 % de surnuméraires, *185 hommes,* dont un seul officier.

Cela suffisait tout juste pour ces états-majors et nous savons les conséquences de ces chiffres trop faibles : essais autorisés comme tels d'abord, puis autorisation générale de prendre des ordonnances cyclistes dans la troupe et ensuite brusque suppression de cette licence.

Il nous semble pourtant que nous avions là un excellent moyen de suppléer à l'insuffisance numérique de notre cavalerie. Cette arme même n'a pas cru déroger en ayant largement recours à la bicyclette pour la transmission d'ordres et de rapports pendant le stationnement. Les officiers de cavalerie font souvent en machine la tournée de leurs cantonnements afin de ménager leurs montures.

A plus forte raison devons-nous avoir dans l'infanterie, où il s'agit de ménager des hommes, ces alertes cyclistes qui peuvent devancer la troupe en marche pour lui faire préparer de l'eau sur la route ou de la paille et du bois à l'étape, qui peuvent aussi aux avant-postes parcourir en un minimum de temps le chemin qui, sans cela, coûterait une heure de marche à une patrouille de communication, à des hommes chargés de leur bagage et déjà fatigués.

Qu'il nous soit permis de citer ici un exemple authentique, de nos yeux vu et qui démontre bien la multiple utilité de ces ordonnances sur roues. Il s'agit, il est vrai, d'un épisode de nos manœuvres de paix, mais c'est un cas typique, tel qu'il s'en présentera tout naturellement à la guerre.

C'était à un cours de répétition par régiment où, comme d'habitude pour les « manœuvres » finales, on mettait aux

prises deux régiments combinés (infanterie, un à deux pelotons de cavalerie, un groupe d'artillerie) ayant chacun une tâche d'après laquelle il devait se considérer comme isolé. Le régiment combiné rouge avait pris du samedi au lundi des cantonnements étendus, occupant les villages de Mathod et Champvent avec son infanterie et son unique peloton de cavalerie, et de Baulmes avec son artillerie, lorsque dans l'après-midi du dimanche le commandant fut avisé que l'état de guerre commencerait le même soir à 6 heures.

Une compagnie de Champvent fut en conséquence détachée à Baulmes pour y couvrir par des avant-postes les cantonnements de l'artillerie. Vu le faible effectif de la cavalerie, on refusa au chef de compagnie les deux guides qu'il demandait; par contre, le commandant du bataillon lui céda son bicycliste, car l'autorisation avait été donnée de prendre dans la troupe un homme par bataillon pour le service d'ordonnance vélocipédiste.

Vers les 7 heures du soir, par une pluie battante, la compagnie arrivait à Baulmes, où le cycliste avait déjà fait préparer, sous un avant-toit, deux chars à bras chargés de paille pour la ou les grand'gardes éventuelles, tandis que dans une grosse ferme à la lisière exposée du village, une grange spacieuse se préparait à recevoir le soutien. L'emménagement au nouveau domicile ne demanda donc pas beaucoup de temps; on put bientôt songer au lendemain, c'est-à-dire se procurer le soir même les éléments du déjeuner, dont l'heure était pour le moment problématique.

Or, il n'y avait plus dans la localité le lait nécessaire aux 190 hommes de la compagnie; mais on avait, au dire des paysans, quelques chances d'en trouver à une demi-heure de là, dans une métairie qui, en raison de son éloignement du village, ne faisait qu'une expédition de lait par jour. « Cycliste, en machine! Allez voir cela; voici ma signature. »

Peu de temps après, notre vélocipédiste était de retour non pas avec un rapport, mais avec une « boille » de lait sur le dos, son long fusil d'infanterie passé horizontalement en travers des épaules. Voilà certes un service dont le cavalier le mieux monté n'aurait pu s'acquitter si bien, ni si vite.

Le chef de cuisine prend possession du lait, l'ordonnance endosse la « boille » vide et, muni de la somme due, retourne à la métairie pour en revenir bientôt porteur de la note ac-

quittée. Pendant ce temps, le fourrier avait réglé au village ses comptes de bois et de paille, le commandant de compagnie avait fait son rapport d'avant-postes ; la question administration était liquidée, mais il restait encore à se mettre en communication avec l'état-major de régiment. Donc après le cycliste-laitier, le cycliste-estafette.

Le brave garçon repart, tout seul dans la nuit noire ; il s'en va à l'état-major de régiment remettre le rapport et demander les ordres. Sa marche silencieuse n'éveille pas l'attention et son allure rapide le protège contre un coup de main. Le cavalier est certainement plus exposé et le fantassin ne peut être envoyé seul ; dépourvue d'ordonnances montées, l'infanterie doit fournir une patrouille de communication de deux à trois hommes, des hommes qui ont déjà fait, sac au dos, un nombre plus ou moins grand (plutôt grand) de kilomètres.

Enfin notre cycliste revient, porteur des ordres du régiment. Après avoir reçu de son chef des remerciements verbaux et liquides bien mérités, il donne un coup de chiffon à sa machine, il l'appuye contre le mur, puis s'installe à côté d'elle sur une botte de paille, dans un coin de la cuisine où le commandant de compagnie avait son quartier général. Pas besoin de chercher une écurie, pas besoin de foin, ni d'avoine ; pas nécessaire d'abreuver la monture, pas plus que de la desseller et resseller.

On le voit, ce service d'ordonnance est parfois très pénible et dure souvent très tard, aussi faut-il pour cela des hommes consciencieux à qui l'on puisse sans arrière-pensée accorder des allégements et quelque indépendance toutes les fois que faire se peut.

C'est surtout au cantonnement, aux avant-postes et dans le service de sûreté en marche que ces cyclistes attachés aux unités inférieures pourront rendre des services. Ils sont par contre inutiles lorsque leur unité, sans tâche spéciale, est simplement encadrée dans la colonne de marche ; ils peuvent alors rejoindre un état-major.

Il est regrettable que, dans nos états-majors, on ne songe souvent pas assez à ménager les forces des cyclistes. Un officier suisse qui a suivi l'année dernière les exercices d'une brigade allemande à proximité de la frontière schaffhousoise, a remarqué auprès d'un régiment une quinzaine d'ordonnances cyclistes. Lorsque l'état-major du régiment s'engageait dans

un terrain peu praticable aux vélocipèdes, il ne se faisait accompagner que d'un seul cycliste. On fixait aux autres un rendez-vous déduit approximativement de la situation tactique et ils s'y rendaient par route. Armés, nombreux et agiles, ils devaient savoir s'arranger pour ne pas être pris et pouvoir se retrouver lorsque les hasards du combat les avaient éloignés parfois considérablement de leur état-major. Il n'en est pas de même chez nous, où l'on voit généralement les états-majors accompagnés même à travers prés et champs labourés de tous leurs vélocipédistes, qui, à la sueur de leur front, s'évertuent à suivre du plus près possible les cavaliers. Or, la nuit prochaine, ces mêmes hommes devront encore porter à grande distance les nombreux ordres et rapports qui s'élaborent dans les bureaux des grands corps de troupes.

Enfin le cycliste sera encore d'une grande utilité pour les patrouilles d'officiers.

Une plume plus autorisée que la nôtre a déjà touché ce point dans la chronique suisse de la *Revue militaire* de mars 1902, où nous lisons ces lignes :

« On demande maintenant que l'infanterie fasse des patrouilles d'officier, quand la cavalerie lui fait défaut. Ces patrouilles ne rendront des services réels que si leurs rapports parviennent à temps aux chefs. Or ces rapports ne parviendront à temps que s'ils peuvent être portés par des messagers rapides. Les vélocipédistes sont tout désignés pour cela. Voilà un exemple; on en pourrait donner beaucoup d'autres.

» Il y aurait donc lieu de regretter la récente décision du Département militaire si elle signifiait que les régiments et les bataillons d'infanterie devront se passer à l'avenir du concours de vélocipédistes; mais il faut croire plutôt qu'elle ne fait que marquer un changement de méthode. Tenez, j'échangerais volontiers beaucoup de mauvais musiciens contre un petit nombre de bons vélocipédistes; pourtant on a autorisé le renforcement des musiciens ! »

III. Le cycliste combattant.

La question de la formation de subdivisions cyclistes d'une certaine force et de leur emploi comme unités tactiques, comme troupe combattante, n'est pas encore résolue partout, mais elle est partout très avancée... sauf en Suisse. Il est vrai

que les essais ne peuvent se poursuivre chez nous d'une manière aussi suivie qu'à l'étranger et cela non seulement en raison de notre système de milices, mais aussi à cause du faible effectif de nos vélocipédistes. Ainsi ce n'est que tous les trois ans que les cours de vélocipédistes présentent un effectif approchant de celui d'une compagnie d'infanterie. Les deux derniers de ces cours ont eu lieu en 1899 et en 1902, le prochain ne serait qu'en 1905! Le commandant des cours de vélocipédistes, le lieutenant-colonel Immenhauser, chef de la section de mobilisation du bureau d'état-major général, n'a reculé devant aucun effort pour le développement de cette branche de service et pour la maintenir à la hauteur des progrès modernes. Il a, sans relâche, tenté les divers essais relatifs au personnel, à l'équipement, au matériel. Aussi n'a-t-il pas manqué, dans les cours où l'effectif était suffisant, d'exercer ses hommes au service de cyclistes combattants. Il était, du reste, prévu que la loi trop parcimonieuse du 19 décembre 1891 craquerait un jour ensuite de l'extension que prenait la vélocipédie militaire[1] et le règlement pour les cyclistes, adopté par le Conseil fédéral le 15 novembre 1901, est déjà taillé sur le nouveau modèle puisqu'il consacre deux intéressants chapitres à l'activité tactique des troupes vélocipédistes : *Chapitre VII, Service d'exploration et de sûreté;* la patrouille cycliste indépendante et la patrouille pointe d'avant-garde. *Chapitre VIII, Entreprises spéciales et combat;* la troupe cycliste en marche et lors de la rencontre avec l'ennemi; occupation d'un secteur de défense ou d'un point d'appui, le combat pour gagner du temps ; exécution de l'attaque ; entreprises de guérillas.

Les rapports d'école nous donnent les suppositions qui servaient de base aux intéressantes courses et manœuvres à double action exécutées par ces compagnies cyclistes à la fin de leurs cours, essais multiples et sujets puisés dans toutes sortes de situations.

Ces essais ont en général donné de bons résultats en ce qui concerne les dispositions prises par les cadres, la conduite de la troupe, son endurance, son excellent esprit de corps dû

[1] L'article 3 de cette loi dit ceci : « Si cela est nécessaire, on pourra former un plus grand nombre de subdivisions de vélocipédistes ; mais s'il s'agit de les employer à un autre service que celui prévu à l'article 1er (estafettes et ordonnances), leur organisation devra alors être fixée par un arrêté formel du Conseil fédéral. »

à l'émulation sportive. Malheureusement, conséquence de notre organisation, il n'a pas été possible de combiner ces exercices avec des manœuvres de grands corps de troupes. Les cyclistes agissaient pour et en liaison avec des troupes imaginaires et se heurtaient à un ennemi supposé ou tout au plus à un adversaire monté et armé comme eux-mêmes, une section de camarades.

Il n'y a pas de remède à ce mal tant que nous disposons d'effectifs cyclistes si faibles et que la loi de 1891 les lie à leur service d'ordonnances. Même en faisant coïncider un de ces cours avec un rassemblement de troupes on n'obtiendrait rien de profitable, car comment former encore une compagnie cycliste après avoir fourni leurs ordonnances aux états-majors d'un corps d'armée, à la direction des manœuvres et à la division de manœuvres?

On pourrait, par contre, faire des essais lors des manœuvres de cavalerie, où les cyclistes trouveraient les grands espaces qu'il leur faut. De même dans certaines manœuvres de montagne.

Dans les armées permanentes, on peut essayer de toutes les combinaisons et on ne s'en fait pas faute. Il nous paraît intéressant d'en citer quelques exemples glanés dans divers journaux militaires ou dans des relations de manœuvres.

En *France* on prévoit surtout l'attribution d'infanterie cycliste aux divisions de cavalerie. Les idées émises par le capitaine Gérard en 1898, dans son ouvrage très connu *Infanterie cycliste en campagne*, ont fait leur chemin et les compagnies cyclistes, définitivement organisées, ont depuis quelques années fait leurs preuves dans diverses manœuvres. Une « Instruction pratique sur le service de la cavalerie en campagne » récemment parue, traite aussi des avantages et de la mission spéciale de l'infanterie cycliste appelée à seconder la cavalerie d'exploration. En voici le résumé :

L'infanterie cycliste donne à la cavalerie la force de résistance qui lui fait défaut et que cette arme ne peut, sans cela, se procurer que par le combat à pied, lequel amoindrit le nombre des sabres et par conséquent la force offensive.

Tantôt l'infanterie cycliste précédera la cavalerie et lui facilitera les marches d'approche en occupant des points d'appui, des débouchés, des défilés. Tantôt elle restera en arrière pour assurer la possession des défilés et recueillir la cavalerie en

cas de retraite. Elle peut aussi être détachée sur les flancs pour barrer les chemins conduisant sur les communications d'arrière de la division d'exploration. Enfin, elle peut encore se trouver dans le cas de couper la retraite à des partis de cavalerie ennemie.

Pour rendre le vélocipédiste moins dépendant du terrain, le capitaine Gérard propose l'adoption d'une bicyclette pliante et portative qui a été soumise à des essais dont la *France militaire* nous relate un intéressant épisode. Le 4e régiment de cuirassiers, en garnison à Vouziers, avait ordre de couvrir, avec le concours d'une compagnie cycliste fournie par la garnison de Sedan, un secteur de terrain d'environ 10 kilomètres. La compagnie, après une marche de 32 kilomètres, joignit le régiment à 7 heures du matin et aussitôt une section fut envoyée en avant avec mission d'occuper une position située à 12 kilomètres de distance, tandis que le reste de la compagnie prenait possession de diverses localités. La section détachée atteignit son poste en 40 minutes et vit bientôt apparaître une brigade de cavalerie, qu'elle reçut par un feu assez violent pour l'empêcher de continuer sa marche. Pendant ce temps une demi-section de vélocipédistes, la bicyclette sur le dos, se faufilait dans le terrain pour gagner le flanc de l'adversaire et, sortant brusquement d'un bois, elle ouvrait le feu à courte distance contre les chevaux d'un escadron qui avait mis pied à terre pour répondre au feu dirigé sur la brigade. Ainsi, grâce aux vélocipédistes, le régiment de cuirassiers avait arrêté toute une brigade dans l'accomplissement de sa tâche.

Il est vrai que nous avons affaire à un exercice de paix et que la brigade avait commis une grave faute en négligeant le bois situé sur son flanc, mais enfin cette même faute peut se présenter à la guerre et si l'on a sous la main une troupe assez rapide pour en tirer profit, c'est toujours un succès de plus.

Un article sur les grandes manœuvres de cavalerie qui ont eu lieu dans la Beauce sous la direction du général Donop, mentionne parmi les troupes prenant part à ces exercices. « deux sections de *vélocipédistes du génie* ». Comme le général Donop voulait faire l'essai d'une nouvelle tactique de cavalerie, il est probable qu'il s'agit là d'une formation d'occasion et non pas d'une organisation de génie cycliste. L'activité de

ces deux sections est d'ailleurs à peine effleurée dans le compte-rendu que nous avons eu sous les yeux.

En *Allemagne* aussi les cyclistes militaires se font apprécier et l'on étudie leur emploi non seulement en liaison avec la cavalerie, mais aussi comme troupe indépendante. Une compagnie de vélocipédistes attribuée à titre d'essai à la Ire division d'infanterie de la garde a rendu, aux manœuvres impériales de 1902, d'excellents services dans l'exploration, les reconnaissances, etc. « Aussi a-t-on décidé l'organisation définitive et complète des compagnies cyclistes », dit la *Danzers Armee-Zeitung* dans un article sur les dernières innovations militaires.

Nous trouvons, d'autre part, dans une relation sur des manœuvres importantes de l'armée bavaroise, la mention de deux succès remportés par une subdivision de vélocipédistes bavarois et qui semble prouver que l'on peut fort bien employer les cyclistes comme troupe indépendante. La subdivision cycliste avait été chargée de l'exploration sur le flanc de l'ennemi. Après avoir franchi un cours d'eau, elle poussa d'abord ses patrouilles en éventail dans la direction de la position ennemie puis, par un grand détour, elle parvint sur les derrières de l'adversaire sans avoir été aperçue par sa cavalerie et envoya par relais de nombreux et importants rapports. Obligée de changer fréquemment de poste pendant le combat, elle retrouva toujours des points favorables pour l'observation. Plus tard, l'ennemi battant en retraite, la subdivision le suivit sur son flanc et réussit même à tirer à distance efficace sur son artillerie, après quoi elle se déroula par des chemins de bois qu'elle avait reconnus en route.

Le lendemain matin, la même subdivision partait de nouveau en exploration. Arrivée près d'une localité occupée par les avant-postes ennemis, elle l'évita et gagna une forêt voisine, laissa ses machines à la lisière du bois et prit possession, après en avoir chassé un poste de sous-officiers, d'une hauteur d'où elle dominait la localité qui abritait l'ennemi. Elle sut se maintenir sur ce point jusqu'à l'arrivée de l'avant-garde, qui força les avant-postes ennemis à se retirer. Après cette première action, les cyclistes parvinrent encore à découvrir le gros des forces adverses et fournirent le rapport que l'on attendait d'eux. Poursuivis, ils se retirèrent par bonds : ils s'arrêtaient de temps à autre pour faire usage de leurs armes,

puis gagnaient de nouveau de vitesse leurs adversaires, qui ne purent les atteindre.

Enfin les journaux ont annoncé, il y a quelques mois, que l'on projette de mettre à bicyclette les détachements de pionniers qui accompagnent la cavalerie.

En *Autriche*, il y a quelques années le budget prévoyait régulièrement une somme de 5000 florins pour achat de vélocipèdes militaires. On y exerce le cycliste à rouler dans n'importe quel terrain et à franchir divers obstacles, on vise à lui donner une grande sûreté de marche et beaucoup d'entraînement. Le règlement sur le service en campagne prévoit l'emploi des vélocipédistes spécialement comme ordonnances, estafettes (attribuées aux patrouilles), sur les lignes de relais, pour établir la communication entre des colonnes et des détachements, pour préparer les cantonnements. Toutefois la vélocipédie n'a pas fait en Autriche de grands progrès, en raison de l'infériorité des routes, surtout en Hongrie et en Galicie.

En *Italie*, les ordonnances vélocipédistes sont réparties dans une très large mesure aux divers états-majors et, à côté de cela, l'armée italienne possède *douze compagnies de « bersagliers cyclistes »* organisées et instruites exclusivement pour le service de troupe combattante. Elles sont armées d'un fusil court avec bayonnette pouvant se rabattre et montent une excellente machine pliante, la bicyclette Costa, baptisée du nom caractéristique de *cyclo alpino*. Celle-ci, en effet, est construite de façon à permettre au cycliste de gravir des pentes même assez fortes sans descendre de selle; en outre elle est pliante et d'un poids relativement faible tout en présentant de bonnes garanties de solidité. Il est certain qu'une troupe montée de la sorte peut avoir de sérieux avantages sur les routes des Alpes, où les chances seront pour celui qui aura su le premier garnir les crêtes d'un certain nombre de fusils. L' « Instruction sur l'organisation et le service des compagnies de bersagliers cyclistes » prévoit l'emploi de ces unités isolément ou en liaison avec d'autres troupes.

Isolées, elles pourront avoir à détruire ou à rétablir des communications, lignes de chemins de fer, lignes télégraphiques, petits ponts, etc., ou encore à agir sur les communications de l'ennemi et contre ses colonnes de voitures. En prévision de la première de ces tâches on a, dans chaque compagnie, instruit un officier et un sixième de la troupe dans le service

de mineur, cela indépendamment de leur service de cyclistes.

A la cavalerie elles rendront les mêmes services que ceux prévus par l'instruction française citée plus haut.

A l'artillerie montée elles serviront de soutien, gagnant la position avant elle, assurant son entrée en ligne et la garantissant ensuite pendant le feu.

Attribuées à l'infanterie elles peuvent établir la liaison entre des colonnes, ou être constituées en réserves mobiles dans des secteurs d'avant-postes faiblement occupés.

L'*Angleterre* vit paraître en 1890 les premières prescriptions sur l'emploi tactique de subdivisions cyclistes, et en 1894 on y comptait déjà 3000 vélocipédistes militaires.

La Suisse est donc considérablement en retard ; il est grand temps qu'elle regagne le temps perdu. Les réformes à introduire seront de nature purement organique, le commandant des cours de vélocipédistes ayant déjà, comme nous l'avons dit plus haut, travaillé pour l'avenir dans l'élaboration de son règlement et en orientant l'instruction des cyclistes vers leur emploi tactique. Cet officier a en outre exposé son programme dans une longue étude sur « l'Organisation, l'instruction et l'emploi des vélocipédistes », à laquelle nous avons emprunté une partie de nos renseignements. Enfin, dans son rapport très détaillé sur les cours de vélocipédistes en 1902, il signale à l'autorité supérieure les défauts de l'organisation actuelle et présente directement ses propositions de réorganisation. Nous espérons intéresser le lecteur en lui donnant un résumé de ces conclusions, ce sera notre dernier chapitre.

IV. Maux et remèdes.

Une lacune qui, même dans le système actuel, se fait sérieusement sentir, c'est le manque d'officiers vélocipédistes. La loi n'en prévoyait qu'un, mais nous en avons deux, car on ne pouvait naturellement pas attendre le départ ou quelque empêchement de l'unique officier pour improviser un remplaçant. Cependant il est évident que l'on ne peut exiger de ces officiers de milices qu'ils soient toujours disponibles pour tous les cours où, d'ailleurs, il en faut un certain nombre. Il en résulte que l'on doit faire appel à des officiers d'infanterie de bonne volonté. Ce sont généralement de jeunes aspirants-instructeurs qui répondent à cet appel. Ils sont ani-

més d'un grand zèle, mais n'ont pas la pratique de ce service spécial et sont pour certaines choses apprentis en même temps que chefs.

On peut trouver dans l'infanterie des hommes qui, dans la vie civile, font du cheval et sont même très bons cavaliers. Mettez un de ces hommes sur un cheval de cavalerie entièrement équipé, selle paquetée, ce ne sera quand même pas un dragon utilisable pour le service de cavalerie. De même, le plus grand coureur de records vélocipédiques, ayant fait son instruction militaire dans une arme quelconque, ne se transforme pas en cycliste militaire rien qu'en changeant d'uniforme et en passant en bandouillère un fusil court.

Il faut la méthode d'orientation, la lecture des cartes et quelques autres branches connues de chaque officier; il faut aussi la connaissance approfondie de sa machine (comme de son arme), entretien, réparations; l'entraînement dans les terrains accidentés, l'économie des forces, la discipline de marche, la tactique spéciale des troupes cyclistes ; tout cela ne s'apprend que par la pratique. Il faudrait donc que ces officiers appelés à fonctionner seulement à titre intérimaire dans des cours de vélocipédistes eussent à subir un cours préparatoire de quelques jours. Cette mesure serait nécessaire même en attendant la création des compagnies cyclistes, pour lesquelles il faudra bien des officiers cyclistes. Il ne serait du reste pas inutile d'avoir dans les états-majors un officier de la partie, chargé de la surveillance directe des ordonnances cyclistes au point de vue de la discipline, du service intérieur, de la répartition du travail et *surtout du bon entretien du matériel*, car on n'a pas toujours des adjudants se connaissant en mécanique et, d'ailleurs, une inspection minutieuse de plusieurs machines ne se fait pas en quelques minutes. A côté de cela cet officier peut se rendre très utile comme officier d'ordonnance et, à l'occasion, comme chef de patrouille.

Un autre défaut sensible concerne la fourniture des machines ; elles doivent, en vertu de la loi de 1901, être fournies par l'homme qui, en échange de cette prestation, touche une indemnité journalière de machine pendant la durée du service et une indemnité de dépréciation au licenciement. Cette prescription se justifiait fort bien à l'époque par le fait que l'on pouvait alors prévoir encore nombre de modifications et amé-

liorations dans la construction. Aujourd'hui la période des tâtonnements est passée, les meilleurs systèmes ne présentent plus de différences dans leurs parties essentielles, on aurait donc toutes les raisons pour adopter une bicyclette d'un seul type répondant le mieux possible aux exigences du service de guerre. Les machines seraient alors achetées par la Confédération comme matériel de corps, c'est-à-dire pour être remises aux hommes pour la durée du service seulement ; entre les cours, elles resteraient en magasin.

Ces achats de machines n'augmenteraient pas les charges du budget, car ils seraient compensés par les économies faites sur certains postes ; indemnités journalières, indemnités de dépréciation, honoraires et frais des commissions d'estimation, indemnités de voyage pour machines. D'après les comptes des cours de ces dernières années, les sommes payées pour location et dépréciation donnent une moyenne de 2 fr. 25 par machine et par jour, sans compter les réparations ; il y aurait donc, sous ce rapport déjà, une sensible diminution de frais. De plus, la Confédération aurait l'avantage des prix de gros soit pour les machines, soit pour les pièces de remplacement. Enfin, les machines étant de bonne qualité, de construction solide et peu usagées, on n'atteindrait plus, comme c'est le cas maintenant, une moyenne de 47 centimes par machine et par jour pour frais de réparations. En effet, les machines fournies par les hommes sont souvent de qualité très inférieure : à l'entrée au cours de répétition elles sont déjà fort usagées par suite de leur emploi au civil, puis aux écoles de recrues quelques jeunes gens peu expérimentés et peu connaisseurs arrivent avec des bicyclettes qu'on leur a fait payer cher malgré leur peu de solidité.

Pour les compagnies combattantes en tout cas, l'adoption d'un type unique est une nécessité absolue, car il importe qu'elles soient bien montées à l'entrée en campagne et que l'on puisse compter sur une bonne discipline de marche. Or lorsque, en marche, on voit à chaque instant des hommes montés sur de mauvaises machines quitter la colonne pour faire des réparations, la discipline est bientôt illusoire grâce à la fréquence des prétextes pour rester en arrière. Il faut aussi que toutes les machines aient le même développement et la même facilité de roulement aux montées afin que la marche soit régulière et rapide, ce qui ne peut être le cas avec des multiplications

différentes et lorsque les uns sont obligés de mettre pied à terre où d'autres peuvent continuer à rouler. Enfin le travail des réparateurs sera bien plus rapide et plus sûr lorsqu'ils n'auront affaire qu' à des machines d'un même type et le matériel en pièces de remplacement en sera considérablement allégé.

Le commandant des écoles cyclistes propose donc que la Confédération fournisse au moins les machines des compagnies combattantes et il demande que l'on adopte pour elles une machine pliante et portative. Les essais de l'année dernière ont été à l'avantage de système Costa, *cyclo alpino*. Une section pourvue de machines pliantes de quatre marques différentes a fait plusieurs exercices en montagne. Elle était composée des meilleurs soldats et de mécaniciens de profession; ils ont tous eu l'occasion d'essayer les quatre modèles et se sont prononcés à la fin pour la machine Costa, représentée aux essais par huit exemplaires. Cependant, avant d'en venir à l'adoption définitive, le commandant des cours propose un essai plus complet. Il s'agit d'acheter un nombre de machines Costa suffisant pour monter tous les officiers et tous les hommes d'un cours (on choisirait un cours de faible effectif), car c'est le seul moyen de bien juger; une subdivision encadrée d'autres qui n'ont pas la même machine est gênée par elles et l'on ne peut plus avoir une idée juste du rendement possible.

Quant à l'organisation des troupes, il s'agirait de distinguer tout d'abord entre ordonnances et combattants. On pourrait former, d'hommes pris dans l'élite et dans la landwehr Ier ban, *cinq compagnies d'ordonnances cyclistes* de composition analogue à celle des compagnies d'infanterie [1]. L'une serait attribuée à l'état-major de l'armée, les autres aux quatre corps d'armée.

Pas de machines comme matériel de corps : les hommes recevront pour les cours d'instruction des machines d'école (à cadre fixe), pour la mobilisation des machines réquisitionnées.

Les sacs seront transportés sur une voiture de réquisition faisant partie du train de bagages du corps auquel la compagnie est attribuée.

[1] Différences : Un sixième officier, serre-file et officier du matériel; un adjudant sous-officier comme sous-officier du matériel et chef réparateur; deux signalistes portant fusil; quatre réparateurs portant fusil.

La compagnie à l'état-major de l'armée servirait aussi d'escorte et de garde. Lors de la mobilisation elle peut, si la saison le permet, être détachée aux fortifications.

La compagnie au corps d'armée se répartirait de la manière suivante : une section de 40 hommes (élite) à la brigade de cavalerie, une section de 40 hommes (élite et landwehr) à l'état-major de corps et aux autres troupes non endivisionnées, une section de 60 hommes (élite et landwehr) à chaque division. Les hommes de l'élite seraient à la cavalerie et aux états-majors supérieurs, ceux de la landwehr aux corps de troupes inférieurs.

Cette dotation permettrait d'attribuer dix ordonnances à l'état-major de régiment et celui-ci pourrait en détacher deux à chaque bataillon quand le besoin s'en ferait sentir, ainsi pendant le stationnement prolongé (cours préparatoire, occupation de frontière) ou chaque jour au cantonnement; ou bien il en enverrait plusieurs à un bataillon d'avant-garde ou d'avant-postes. Lorsque, le combat engagé, le régiment se déploie dans un terrain difficile, le commandant ne garde plus auprès de lui qu'un à deux cyclistes, il dispose des autres soit pour le couvrir dans une direction ou dans l'autre, soit pour la garde d'un échelon de train.

Les compagnies combattantes, que l'on pourra appeler *compagnies d'infanterie cycliste* (fahrende Infanteriekompagnien) auront la même composition que les précédentes, mais seront formées d'hommes de l'élite seulement. Ceux qui passent en landwehr entrent dans les compagnies d'ordonnances. Les hommes monteront une machine pliante fournie par la Confédération et déposée au matériel de corps.

Il faudra, en outre, leur attribuer comme train de combat un camion automobile réquisitionné pour le transport de munition, d'outils et de pièces de rechange.

Il est préférable de ne pas fixer d'avance le nombre de ces compagnies ; il est probable que l'on en formerait, pour commencer, une par corps d'armée.

Evidemment toute cette réorganisation ne se fera pas en un jour, mais il faut bien commencer une fois si nous ne voulons pas rester en arrière.

Nous ne revenons pas sur les nombreux services que peut rendre une compagnie de 200 fusils capable de parcourir très rapidement de très grandes distances ; nous savons aussi

combien est désirée l'augmentation du nombre des ordonnances cyclistes. Evidemment toutes les propositions peuvent se discuter, mais il ne s'agit pas ici des points de détail; nous sommes persuadé que la réorganisation mise en avant par le commandant des cours de vélocipédistes est nécessaire pour combler une lacune sensible, et il faut espérer qu'elle trouvera sa place dans la future organisation militaire.

Berne, 1er février 1903.

DELESSERT, capitaine.