

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 55 (1910)
Heft: 3

Artikel: La question cycliste [fin]
Autor: Cérenville, B. de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-339092>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

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

La question cycliste.

(FIN)

III. ADJONCTION DES CYCLISTES A LA CAVALERIE DIVISIONNAIRE OU A LA CAVALERIE INDÉPENDANTE ?

Ici un nouveau point d'interrogation se pose. Les cyclistes combattants devront-ils travailler avec une cavalerie destinée à rester en liaison avec l'infanterie ? Opéreront-ils de préférence aux grandes distances avec la cavalerie indépendante ?

Ce problème est loin d'être éclairci. Constatons qu'au début les suffrages allaient à la première manière de voir ; au cours des dernières années, il s'est dessiné en faveur de la seconde méthode un mouvement très net.

Cette évolution des idées s'est clairement manifestée en France. Depuis 1904, les compagnies cyclistes, indifféremment, ont été attachées à la sûreté de seconde ligne (escadrons divisionnaires ou brigades de corps d'armée) ou groupées en bataillons, ont contribué à l'exploration stratégique. Tout d'abord, l'adjonction à la brigade de cavalerie de corps a réuni le plus grand nombre de partisans, chez les cavaliers eux-mêmes. On considérait avant tout le cas où la nature du terrain, l'état des routes viendraient à entraver la circulation des bicyclettes. Celles-ci risquent de devenir un obstacle gênant à la mobilité des escadrons, obligés de tenir compte de leurs compagnons vélocipédistes. On peut alors les renvoyer en arrière à l'infanterie, quitte à les rappeler dès que le terrain devient favorable.

La cavalerie indépendante, opérant à une ou deux journées de marche, n'aura pas cette ressource. Si les conditions de viabilité deviennent mauvaises, il lui faudra traîner ce boulet ou abandonner les cyclistes isolés dans la zone dangereuse.

La presse militaire, dans sa grande majorité, a adopté ces arguments. Malgré cela un revirement s'est produit dans les idées. Il est dû en bonne part au mouvement créé par le général Lan-

glois pour renforcer la sûreté de première ligne en face des masses énormes de cavalerie allemande. D'après cet officier, les cyclistes sont seuls en état de remplacer efficacement les chasseurs à pied attachés autrefois à la cavalerie indépendante. Il faut à tout prix les affecter aux divisions de cavalerie jetées en avant sur les Vosges. On a raisonné de la même manière en Italie, sous l'empire de la crainte qu'inspirent les escadrons autrichiens, qui, au dire d'un officier de Vienne, « viendraient en peu de jours, par une marche triomphale, s'abreuver dans la Piave. »

Comparez, disent les partisans de ce système, les missions des deux cavaleries divisionnaire et indépendante. Ne sont-elles pas disproportionnées, malgré la différence des effectifs ? La première a un secteur peu considérable à couvrir. Elle a derrière elle, à proximité, les fusils de l'infanterie ; elle peut être promptement secourue par l'avant-garde qui la suit immédiatement. La seconde appelée à garantir une frontière étendue, a une tâche immense. Elle doit déployer une activité intense pour renseigner chaque jour le commandement sur la situation et les mouvements de l'armée adverse. Tout en veillant à sa sécurité personnelle, elle protégera le rassemblement des troupes amies ; elle s'opposera aux incursions de l'ennemi et inversement cherchera à troubler sa mobilisation.

Laquelle de ces deux cavaleries importe-t-il le plus de soulager ? à laquelle, si ce n'est à la dernière donnera-t-on l'appoint de cette « mitrailleuse à 150 fusils » que représente la compagnie cycliste ? Il ne faut pas se laisser influencer par le cas peu fréquent où la circulation des cyclistes serait entravée. Les derniers essais ont prouvé que la bicyclette peut circuler dans de très mauvaises conditions de température et de praticabilité des chemins. Elle roule sur les chaumes et les prairies ; la neige et le verglas ne la gênent pas pourvu que la route aît un fond solide.

La tendance à adjoindre le cycliste à la cavalerie indépendante progresse actuellement. S'affirmera-t-elle dans la suite ? La France et l'Italie reviendront-elles, après expérience faite, à la première méthode ? Sur ce point l'avenir ne tardera pas à nous fournir une réponse dont notre armée pourra faire son bénéfice.

En Suisse, le débat est à peine indiqué ; il se greffe sur une

autre question, maintenant à l'ordre du jour, la réorganisation de notre cavalerie; il ne se précisera que lorsqu'on aura créé dans cette arme la division indépendante qui nous manque et dont plusieurs officiers demandent la formation. Pour le moment, il est difficile de distinguer de quel côté iront les suffrages.

Le groupement nouveau de nos compagnies de guides et de nos escadrons de dragons a provoqué ici même une très intéressante discussion¹. Au cours de cet échange de vues, qui reflète aussi deux jugements différents sur le cyclisme, deux opinions ont été soutenues. L'une préconise l'adjonction à chacune de nos six futures divisions d'armée d'un régiment de guides à trois escadrons; aux brigades indépendantes de dragons, elle rattache tout un bataillon de vélocipédistes. Favorable au cyclisme, elle ne marchand pas son estime à ces tirailleurs: « presque aussi mobiles que les dragons, mais d'une formation plus simple et moins coûteuse ».

L'autre tend à renforcer la cavalerie indépendante au détriment du régiment divisionnaire, qui ne compterait plus que deux escadrons, auxquels seraient adjoints les vélocipédistes. Son auteur ne dissimule pas ses préférences pour le détachement mixte, infanterie et cavalerie, et ne parle en tout et pour tout que de « quelques cyclistes » relégués ainsi comme élément de combat à l'arrière-plan.

A première vue, et s'il faut choisir entre les deux solutions, l'adjonction des cyclistes à la division de dragons paraît s'imposer. On se sent porté à invoquer l'argument avancé en France par le général Langlois et qui vaut plus fortement encore pour la Suisse, c'est-à-dire la nécessité de renforcer notre sûreté de première ligne en présence des masses très supérieures de cavalerie auxquelles nous aurions à faire.

La discussion sur la nouvelle répartition de la cavalerie appartient aux hommes du métier, nous ne songeons pas à y prendre part. Au sujet des cyclistes attachés aux dragons ou aux guides, nous nous permettons une question.

Ne pourrait-on adopter pour cette troupe une organisation parallèle à celle de la cavalerie, qui donnerait des cyclistes divisionnaires et des cyclistes indépendants et satisferait à toutes les exigences? Nous revenons ici tout naturellement à la sépa-

¹ *Revue militaire suisse*, février et mars 1909.

ration des cyclistes ordonnances d'avec les cyclistes combattants dont nous indiquions plus haut la nécessité, en nous basant sur l'opinion du colonel Immenhauser. Ne serait-ce pas le cas ou jamais d'en tirer parti?

Les vélocipédistes ordonnances, composés éventuellement des hommes de landwehr, attachés aux états-majors des unités et de l'armée, pourraient être groupés en subdivisions de force variable, suivant les circonstances. Assurant le service de liaison, ils rempliraient ainsi, sans combattre régulièrement, certaines tâches aisées, à l'avant-garde de l'infanterie, dans le service de nuit, aux convois. Ils fourniraient facilement à la cavalerie divisionnaire les « quelques » cyclistes qui suffisent au major Poudret. Ils joueront en une certaine mesure le rôle des hommes montés de l'infanterie, créés tout récemment et à titre provisoire en France. (Décision du ministre de la guerre du 20 juillet 1907.)

Les cyclistes combattants se consacreront entièrement à leur mission de couverture et de sécurité à la première ligne. Ils formeront la grosse unité (compagnie ou bataillon) dont le capitaine de Diesbach demande l'appoint pour les dragons.

Les résultats obtenus avec certaines écoles de recrues vélocipédistes (entre autres dans les essais de mobilisation et de marche pratiqués en 1903) semblent démontrer à l'évidence la qualité des services que l'unité cycliste rendra à notre cavalerie indépendante. Elle pourra même précéder les cavaliers à la frontière, puisque 36 heures après son entrée au service, un corps de cyclistes bien organisé, mobilisé à Berne, peut atteindre n'importe quel point, de Nyon à Coblenz¹.

Quelles que soient les décisions prises dans l'avenir, ceux qui étudient la vélocipédie militaire suivront avec un intérêt tout particulier l'orientation donnée à la réorganisation de notre cavalerie; c'est d'elle que dépendra la solution de problèmes touchant directement à notre cyclisme.

IV. COMPOSITION ET FORCE DE L'UNITÉ CYCLISTE.

COMPAGNIE OU BATAILLON ?

Dans la discussion dont nous avons noté les caractères essentiels, une question a été effleurée, à laquelle nous arrivons tout naturellement. Quelle doit être la force de l'unité cycliste?

¹ *Revue militaire suisse.*

Les petits détachements ont donné la mesure de leur pouvoir qui ne dépasse pas certaines limites restreintes. La demi-compagnie, dont la création a été prévue seulement en Allemagne, n'a pas encore été appliquée pratiquement. Le sujet ne nous présente donc que deux alternatives, la compagnie ou le bataillon. Nous allons maintenant les examiner.

L'idée du bataillon cycliste remonte déjà à plusieurs années en arrière¹. Le capitaine Gérard l'entrevit de bonne heure; mais ce fut un civil, M. Maujan, qui la précisa et qui, le premier, chercha à la réaliser; l'élément militaire fut nettement hostile, au début, à l'élargissement du cadre dans lequel on avait travaillé jusqu'alors. La motion Maujan, présentée à la Chambre en 1903, fut discutée dans l'hiver 1904-1905. Le ministre de la guerre et le chef de l'état-major la combattirent.

Ils ne s'opposèrent pourtant pas à quelques essais pratiques. En 1905, aux manœuvres d'automne du 6^{me} corps d'armée, quatre compagnies cyclistes furent réunies sous les ordres du commandant Gérard; elles fournirent un travail varié et intéressant, puis furent séparées de nouveau. En 1906, l'expérience fut renouvelée, et, l'année suivante, le général Langlois s'emparait de la question. Devant l'indifférence affichée à cet égard dans les sphères de l'état-major, cet officier supérieur poussait un véritable cri d'alarme; il ne demandait rien moins que 18 bataillons cyclistes, indispensables, disait-il, à la cavalerie de première ligne sur les Vosges.

Cette intervention d'une si haute personnalité accrut encore la curiosité avec laquelle on suivit, aux dernières manœuvres du centre, en 1908, les mouvements du bataillon dirigé par le commandant Mordacq. La brillante activité de cette troupe a permis de croire qu'on tenait enfin l'instrument à la fois puissant et mobile qui devait compenser la supériorité numérique des Allemands.

En Italie, même intérêt, mêmes projets grandioses, mêmes espérances éveillées par les exercices du bataillon provisoire de Bologne en 1908. On affirma que, désormais, le Frioul et la Vénétie étaient assurés contre un coup de main de l'Autriche.

La presse militaire dans les deux pays ne tarissait pas d'éloges. Pratiquement, disait-elle, l'épreuve du bataillon a supprimé

¹ Dans la *Revue du Cercle militaire* du 25 février 1899 un officier proposait déjà la création d'un bataillon cycliste de 185 hommes.

les dernières objections faites au cyclisme. N'attendons pas pour grouper de façon permanente les compagnies de vélocipédistes.

Devant cette unanimité, la réalisation du bataillon n'aurait plus été qu'une affaire de temps, si, tout récemment, quelques notes n'avaient pas détoné dans le concert. Des voix prononçaient le mot « d'utopie dangereuse » et formulaient de sérieuses objections contre les fameuses réserves mobiles.

Le problème vaut la peine d'être examiné avec quelque détail. Son point de départ se trouve dans l'étude bien connue du général Langlois, intitulée : « *Conséquences tactiques des progrès de l'armement* ». Résumons rapidement la thèse de l'auteur.

A la tendance enveloppante de l'armée allemande, il faut de plus en plus opposer les principes napoléoniens, c'est-à-dire la concentration de l'effort sur un point sensible de l'ennemi, au centre ou aux ailes. Pour cela, il est nécessaire de retarder les tentatives d'enveloppement de l'adversaire, « assez longtemps pour se donner le temps de l'user, puis de le percer sur son front ». C'est aux détachements d'ailes, mixtes et très mobiles, que l'on confiera cette mission. Grâce aux progrès de l'armement, ces détachements ont acquis la puissance nécessaire à leur tâche.

Reste à leur donner la mobilité qui leur permettra de se transporter avec la rapidité voulue d'un point à un autre. C'est maintenant que les cyclistes entrent en ligne. Dans ses « *Réflexions sur l'infanterie en liaison avec les cyclistes* »¹, le général Langlois expose son point de vue de la manière suivante : « Il faut bien être convaincu que la mission d'une infanterie en liaison avec la cavalerie ne peut être remplie que par des cyclistes et que la force nécessaire à une division de cavalerie qui veut avoir sa liberté d'action doit être *au minimum* d'un bataillon à six compagnies... La conclusion s'impose : il nous faut, sans aucun retard, sans écouter les réfractaires à toute nouveauté, créer pour chacune de nos divisions de cavalerie *au moins* un bataillon cycliste. Pour moi, deux ou trois bataillons par division seraient préférables. En effet, après avoir travaillé, avant la bataille, avec la cavalerie, nos bataillons cyclistes pourraient venir former de fortes réserves d'armée, très mobiles ; celles-ci nous sont indispensables pour répondre par la manœuvre à la tactique

¹ *Revue militaire générale*, septembre 1907.

des Allemands, l'enveloppement, que justifie leur supériorité numérique.

Or, de tous les moyens aptes à donner à l'infanterie la vitesse, chevaux (infanterie montée), voitures automobiles, la bicyclette est, jusqu'à présent du moins, le seul donnant une solution immédiate, et nous ne pouvons pas attendre sans danger. »

Ainsi, dans les grandes tâches, couverture de première ligne, réserve d'armée, le bataillon sera, suivant Langlois, la vraie unité cycliste, qui seule permettra une action efficace.

L'idée, grandiose assurément, peut-elle se réaliser pratiquement? Est-elle conciliable avec les qualités fondamentales d'une unité cycliste?

Les objections opposées à l'emploi du bataillon en rase campagne résident surtout dans la longueur et la lourdeur de cet organe.

Un bataillon cycliste à quatre compagnies de 160 fusils s'allongera sur un espace de 2400 mètres au moins. A proximité de l'ennemi, avec les organes de sûreté, la colonne occupera quatre kilomètres. Il faudra compter jusqu'à 5200 mètres pour deux bataillons avec les intervalles entre compagnies¹. Dans une pareille colonne, les à-coups seront fréquents; les croisements et la transmission des ordres malaisés. La marche à trois augmentera encore ces inconvénients. Le déploiement sera bien plus difficile que celui de l'infanterie, dans certaines conditions (route encaissée, chemins étroits et d'abord mauvais), il deviendra impraticable. En cas de rupture du combat, pourra-t-on se reformer rapidement? Souvent, on disposera de peu de temps. Quels ne seront pas alors les risques d'une accumulation de plusieurs compagnies cyclistes sur la même route?

La conséquence de tout cela, c'est une notable diminution de capacité manœuvrière.

Une réserve mobile, telle que la comprend le général Langlois, doit, pour être utile, se composer de 6 à 12 bataillons, qu'on engage comme l'infanterie, à un moment donné, sur le point critique. On voit dans quelles proportions s'augmenteraient les dangers provenant de l'encombrement des routes et de la longueur des colonnes.

Dans la *Revue militaire générale*, le capitaine Sabourdin, exposant les résultats de ses observations, déclare qu'il est dan-

¹ Estimation du capitaine Sabourdin. *Revue militaire générale*, février 1909.

gereux de réunir sur une seule route plus de 400 à 500 vélocipédistes. Deux à trois compagnies représenteront ainsi le maximum de fusils cyclistes qu'on devra utiliser avec la cavalerie. Dans ces conditions, il faut considérer comme une utopie l'emploi des réserves mobiles.

Dernière objection ; la formation d'un aussi grand nombre de grosses unités cyclistes, exagéreront démesurément la quantité de bons éléments enlevés à l'infanterie.

Conclusion : il faut garder comme unité de combat la compagnie, plus souple, plus manœuvrière et qui a fait ses preuves. On pourra grouper 2 à 3 compagnies dans un but déterminé. Dépasser ce chiffre serait contraire à l'essence même de l'organe cycliste.

Les partisans du bataillon répondent en réduisant d'abord la longueur des colonnes telle que la représentent leurs contradicteurs et qui est basée, disent-ils, sur des exagérations ou sur des principes faux de conduite de marche. La profondeur de la compagnie (toujours à 160 fusils) dans la marche par deux, ne doit pas dépasser 275 mètres. En comptant les distances entre les compagnies, le bataillon n'occupera que 1250 mètres et deux bataillons 2800 mètres. Dans la marche par trois, employée dans les conditions normales de température et de viabilité, il faut compter pour le bataillon 950 mètres, pour deux bataillons 1250 mètres¹.

Les inconvénients résultant de la longueur diminueraient encore si l'on utilise le bataillon à 3 compagnies, plus mobile ; ils seront d'ailleurs amplement compensés par l'allure rapide de la marche en zone sûre jusqu'au lieu de l'action. Cette vitesse ne tombera jamais au-dessous de 8 à 10 kilomètres et représentera toujours une allure très appréciable par rapport à celle du fantassin.

Quant à l'allongement produit par l'avant-garde, il ne se produira que dans le cas peu fréquent où le bataillon n'aura pas de cavaliers pour assurer sa sécurité.

La difficulté de transmission des ordres n'est pas supérieure à celle éprouvée dans une colonne de cavalerie, si les agents de liaison sont choisis avec soin. C'est là une affaire de dressage.

¹ Estimation du capitaine Quirot. « Revue militaire générale », avril 1909. Le lieutenant Gonboux dans son étude, *Les unités cyclistes à l'étranger* « Revue de cavalerie » octobre 1909, affirme que dans aucun cas la longueur du bataillon ne doit dépasser 1500 m.

Quant aux capacités manœuvrières du bataillon, il faut attendre pour les apprécier équitablement qu'elles aient été confirmées par un plus grand nombre d'expériences. Jusqu'à présent, le bataillon a soutenu sur ce point l'épreuve avec avantage et les rapports lui accordent les qualités voulues de marche et de manœuvre. Comme forte avant-garde, dans la défense de fronts étendus, dans la poursuite, il a rempli les missions qui lui ont été confiées.

Quant aux réserves mobiles, elles sont indispensables contre la manœuvre d'enveloppement de l'adversaire. Elles sont possibles théoriquement dans un pays au réseau routier développé, comme la France orientale, et où il existera toujours plusieurs routes perpendiculaires au front de bataille. Sur ces chemins parallèles on pourra sans risques d'encombrement faire avancer quelques colonnes cyclistes¹. Sans nul doute, un avenir prochain apportera la confirmation pratique des affirmations du général Langlois.

Les arguments avancés pour justifier la création de ces fortes unités de ces réserves mobiles telles qu'on les comprend en France, sont-ils valables pour la Suisse ? la question se pose-t-elle même chez nous ? Nous ne le pensons pas. Nos petits effectifs ne nous permettent pas de distraire des trois armes et de spécialiser de pareilles quantités de soldats.

Puis, la nature de nos routes, plus accidentées que celles de Champagne ou de Lorraine, ne compliquerait-elle pas sérieusement les mouvements de ces grosses unités cyclistes.

Nous avons trop besoin de nos vélocipédistes combattants pour la sûreté et l'exploration en commun avec la cavalerie pour songer à leur donner une autre destination.

Le colonel Immenhauser admet bien la réunion de quelques compagnies en bataillon, mais il entend que ce groupement reste l'exception. De plus, ce bataillon ne doit agir selon lui, que dans un secteur défensif.

La compagnie reste l'unité-base. Ce qui importe donc, c'est de déterminer pour cette unité l'effectif le plus propre à faire ressortir les propriétés essentielles du velocipédiste, qui conciliera le mieux les exigences de la mobilité et celles de l'action par le feu.

¹ Suivant Gonboux (op. cit.) 10 à 12 bataillons à 3 compagnies, c'est-à-dire l'effectif approximatif d'une division d'infanterie seraient suffisants pour retenir l'enveloppement et remplir le but que se propose le général Langlois.

Sur ce point les chiffres donnés varient suivant les pays et l'importance plus ou moins grande prêtée à l'une ou l'autre de ces deux qualités primordiales.

En Italie, on paraît insister plutôt sur la rapidité d'action ; la compagnie cycliste n'y comptera donc en temps de guerre que 7 officiers (dont un médecin) et 120 sous-officiers et soldats (dont 18 sapeurs) répartis en deux pelotons.

Pour d'autres, la puissance de feu de l'unité vélocipédiste doit passer avant tout et doit égaler celle de la compagnie d'infanterie. A cet effet et en tenant compte des détachés, des malades, du déchet inévitable, il faudra donner à la compagnie cycliste un effectif minimum de 4 officiers et 200 hommes. La troupe ainsi constituée se subdivisera naturellement en 4 sections de 50 fusils, fractionnées elles-mêmes en demi-sections de 25 hommes ou 4 escouades de 12. C'est là une des solutions préconisées en France¹.

En Suisse, le colonel Immenhauser admet aussi le chiffre de 200 fusils, seulement il le considère comme un maximum.

Une compagnie de 200 cyclistes en colonne de marche occupe 4-500 m. Elle met une minute pour se déployer sur la tête et une demi-minute pour se déployer sur le flanc. Sa souplesse manœuvrière n'est donc pas atteinte. Sa puissance de feu égale celle de 2-3 escadrons ; elle lui est même supérieure si l'on tient compte du nombre plus considérable de cartouches porté par le vélocipédiste.

Deux projets d'organisation et de fractionnement de la compagnie nous sont entre autres présentés en Suisse. L'un donne 200 fusils à l'unité et la subdivise en 4 sections ; l'autre ne prévoit que 3 sections à 53 fusils². Le capitaine Eggenberg, après expériences faites aux manœuvres du II^e corps, se déclare partisan de la compagnie à 3 sections.

Jusqu'à présent, les effectifs de cyclistes employés dans les manœuvres ont rarement dépassé le chiffre de 100 et ne permettent pas de formuler sur ces différents points de conclusions définitives. Cependant, il paraît assez certain que l'effectif des nouvelles unités combattantes devra osciller entre 150 et 200.

¹ Voir « Revue militaire suisse » août 1904 : *Les cyclistes combattants en France*, par le capitaine Balédier.

² « Revue militaire suisse », mars 1906.

V. BICYCLETTE PLIANTE OU MACHINE RIGIDE.

Nous ne pouvons terminer ces considérations sur la question cycliste sans dire quelques mots des discussions qu'a soulevées l'invention du capitaine Gérard, la fameuse machine pliante.

Bien que la Suisse se soit nettement prononcée dans un sens contraire à celui qu'indiquait l'officier français, il n'est pas sans utilité pour nous de noter les débuts de cette intéressante tentative et d'indiquer les raisons de son insuccès partiel.

L'invention de la bicyclette pliante est née du désir de pousser jusqu'à l'extrême l'offensive du cycliste. L'obstacle qui peut paralyser cette offensive, c'est la bicyclette qui, après avoir servi à transporter le soldat, devient sur le lieu de l'action un sérieux impedimentum.

C'est en 1903 que Gérard formulait son fameux principe : « Faire porter le cycle par le cycliste là où le cycliste ne peut être porté par le cycle. »

Le problème n'était pas simple. Une bicyclette militaire doit remplir des conditions toutes spéciales. Elle doit être plus solide qu'aucune autre ; de ses dimensions, de sa souplesse, de sa multiplication dépendront en partie la discipline de marche, la fréquence des à-coups, la longueur de la colonne, en un mot la cohésion d'une troupe au milieu de laquelle la chute d'un seul homme peut causer un trouble considérable. Comment concilier ces qualités avec les exigences du ploiement ?

En 1894 déjà, Gérard construisait à Grenoble ses premières machines pliantes pour lesquelles il prenait un brevet. L'invention suscita une joyeuse surprise ; mais, si ingénieuse que fût la conception de l'officier, elle se heurta dans l'application à de sérieuses difficultés. Il fallut chercher de nouveaux modèles. En 1899, les machines résistèrent très mal. En 1900 on fut sur le point de tout abandonner. Soutenu par le général de Lacroix, le capitaine reprit ses laborieuses tentatives, dont le résultat fut assez satisfaisant.

Deux pays avaient entre temps adopté l'idée de Gérard et fait construire des bicyclettes pliantes dans leurs propres fabriques. L'Italie eut d'abord la bicyclette Costa, conçue de façon à permettre l'ascension de fortes pentes et à laquelle on donna le nom de « cyclo alpino ». Depuis 1901, le modèle officiel est la bicyclette Carraro. La Belgique s'est aussi donnée une machine

particulière, la « Belgica », dont elle a doté ses bataillons de carabiniers.

Quelles conclusions quinze ans d'essais permettent-ils de formuler? Incontestablement, on est revenu du premier enthousiasme. Il semble bien qu'au double point de vue technique et tactique, les avantages du système pliant soient plus apparents que réels.

Les objections d'ordre mécanique sont les suivantes : les articulations résultant du ploiement rendent certainement la machine plus délicate ; la bicyclette pliante ne sera jamais aussi rigide ni aussi résistante que l'autre ; enfin, elle pèsera toujours 2 ou 3 kilos de plus que la machine à cadre fixe. Son poids chargé sur le dos du soldat, variera de 20 1/2 kilog. (minimum) à 25 kilog.

Les inconvénients tactiques de cette pesanteur sont très considérables, surtout au point de vue du tir qui, rendu impossible à terre, reste très difficile pour le soldat debout. La machine augmente de dangereuse façon la visibilité du tireur ; enfin, avec ce poids sur les épaules le cycliste ne peut marcher rapidement dans le terrain sous peine d'être exténué à brève échéance. Il ne faut pas songer à diminuer le chargement en rognant sur l'équipement du cycliste, déjà réduit au strict minimum.

Les situations dans lesquelles on ne rencontrera ni routes, ni chemins, ni sentiers d'aucune espèce seront bien rares. Vaut-il la peine, pour quelques exceptions, de s'exposer dans le combat à tant de désavantages?

Dans tous les cas, le pliage est un pis-aller, une fâcheuse nécessité.

On a répondu à quelques-unes de ces objections. Il faut attendre, a-t-on dit, ce que réserve encore l'avenir dans ce domaine. Les progrès de l'industrie promettent une diminution certaine du poids de la bicyclette. Le modèle Gérard, qui n'est qu'un premier essai, pèse en tenue de campagne 20-21 kg. Ce qu'il faudrait obtenir, c'est une machine pliante pesant 12 ou 13 kg. et cela peut être atteint¹. On réussira avec le temps à alléger le fournement et à rendre tolérable le poids total porté par le cycliste. D'ailleurs les expériences pratiques récentes viennent démentir les affirmations des adversaires de la bicyclette pliante.

¹ Gonboux (op. cit.)

Le tir couché est possible et n'est pas beaucoup plus difficile que celui du fantassin gêné par son sac.

La situation du cycliste qui, à un moment donné, met sur son dos un poids considérable, n'est pas comparable à celle du soldat à pied. Le premier est relativement reposé lorsqu'il arrive au combat; il n'a pas fait une longue marche; il est donc en état de donner un gros effort pendant un temps limité.

Les hommes du bataillon cycliste aux manœuvres françaises de 1905 ont fréquemment chargé leur machine et n'ont pas manifesté les symptômes d'une fatigue extraordinaire.

Il peut arriver qu'une compagnie cycliste doive abandonner la route pour prendre l'offensive dans une direction complètement dépourvue de chemins; elle peut également être forcée de se retirer dans un terrain impraticable à la machine. Ces cas, sans être fréquents, méritent pourtant qu'on les prenne en considération.

Les avantages du système pliant compensent largement ses inconvénients et doublent la valeur du cycliste combattant. Assurément le port de la bicyclette est pénible; c'est un moyen extraordinaire, mais utile et parfaitement praticable avec de l'entraînement.

Mais le manque d'entraînement, c'est précisément à quoi nous avons en Suisse le plus de peine à remédier. Joint aux raisons négatives énumérées plus haut, ce motif sera donc l'argument décisif qui prévaudra pour nous contre la bicyclette pliante. Le soldat français ou italien a le temps de s'habituer aux efforts exceptionnels qu'exige le port de la machine; notre cycliste ne le pourra pas.

En 1902 et 1903, la Suisse a expérimenté les machines pliantes, notamment le « cyclo Costa » des Italiens. Les résultats n'ont pas été favorables.

Une dernière considération est venue assurer chez nous le maintien de la bicyclette rigide contre les modèles pliants, c'est que la première peut se construire en Suisse tandis que les secondes font dépendre notre pays des fabriques étrangères.

Si la question paraît appelée à subir encore quelques fluctuations chez nos voisins, chez nous elle semble définitivement résolue.

Nous nous arrêtons ici, renonçant pour le moment à traiter certains sujets essentiels pour le cyclisme, mais nouveaux et encore mal indiqués.

La question des *mitrailleuses-cyclistes*, destinées à renforcer la puissance du feu des unités combattantes, celle des organisations de *vélocipédistes-volontaires*, rentrent dans ces cas.

Dans le domaine administratif, les problèmes les plus délicats et les plus intéressants se présentent chaque jour. *L'équipement, l'armement, l'outillage* des cyclistes, leur *dotation en munitions*, le *nombre et l'espèce des voitures* qu'il faut rattacher à l'unité, voilà pour les spécialistes autant de matière à discussion.

Récemment, le général Langlois terminait par ces mots un article paru dans la *Revue des Deux-mondes* : « Préparons une guerre de mouvement, une guerre de masse, et développons jusqu'au plus haut degré et dans toutes ses manifestations le facteur vitesse. »

L'armée suisse aura difficilement la masse; elle peut, elle doit acquérir à leur maximum les qualités de mouvement et de vitesse dont la création des unités cyclistes sera une des conditions essentielles.

B. DE CÉRENVILLE,
capitaine d'infanterie.

