

Revue de la presse

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **83 (1938)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

REVUE DE LA PRESSE

OPINIONS ALLEMANDES

L'EMPLOI DES UNITÉS CYCLISTES ¹

Dans le *Militär Wochenblatt*, le général Wetzel, du cadre de réserve, a étudié récemment l'emploi des unités cyclistes.

En raison de l'intérêt de l'article, nous en donnons ci-dessous une succincte analyse :

De tout temps, écrit le général, les chefs d'armée ont recherché les moyens de transport les plus rapides pour assurer dans des conditions de surprise le déplacement d'une partie de leurs troupes ; dans ces derniers temps ce fut le chemin de fer qui répondit le mieux à leurs exigences, mais la dernière guerre mondiale a aussi démontré toute l'importance des transports automobiles pour les divers transports tant de troupes que d'approvisionnements divers et de munitions de toute nature.

Mais ce qui est surprenant, ajoute le général, c'est qu'un moyen de transport aussi répandu et aussi pratique qu'est la bicyclette n'ait pas trouvé lors de la dernière guerre un emploi en rapport avec ses grandes possibilités. Certes, l'armée allemande possédait en 1914 quelques compagnies de chasseurs cyclistes qui se sont bien comportées avec les divisions de cavalerie.

Mais ces compagnies servaient de troupes de sûreté et n'étaient point employées comme troupes combattantes ; on n'avait point songé à leur organisation pour le combat et leur emploi fut très modeste.

Dans les considérations qui ont été exposées après guerre sur l'emploi des troupes motorisées, pour le cas où celles-ci eussent existé en 1914, on a fait ressortir que la situation eût pu changer, mais ces considérations n'ont jamais pu être que théoriques, car ni les Français ni les Allemands ne disposaient de telles troupes et encore moins ces derniers que les premiers.

Supposons alors, poursuit le général, qu'on ait prévu un plus large emploi des troupes cyclistes ; nous possédions alors 18 bataillons de chasseurs ; au lieu de les attribuer aux divisions de cavalerie, on aurait pu former deux divisions de cyclistes de chacune

¹ « *France militaire* » du 29 septembre 1938.

trois régiments avec artillerie et troupes spéciales correspondantes (pionniers, service des transmissions...). Ces divisions cyclistes auraient pu alors figurer comme troisièmes divisions près les deux corps de cavalerie et agir avec ceux-ci sur l'aile droite.

Sans vouloir exagérer en quoi que ce soit on peut dire, écrit le général, que de tous autres événements se seraient déroulés avec ces nouvelles formations de combat non seulement pour les besoins de la reconnaissance, mais aussi pour l'emploi dans le combat, voire même sur les arrières de l'ennemi.

A noter en passant que le rendement physique d'un cycliste est double de celui d'un cavalier, notamment sur un bon réseau routier comme l'était celui du Nord de la France.

Le général se pose alors la question de savoir pourquoi avant la guerre on n'avait pas discuté davantage cette idée, et il y répond ainsi qu'il suit :

Avant la guerre, les hautes personnalités militaires au ministère et à l'état-major connaissaient peu par eux-mêmes l'emploi de la bicyclette et encore moins le rendement possible d'une division cycliste ; seuls quelques jeunes officiers s'en servaient et l'auteur lui-même, qui s'était hasardé à rédiger un article sur l'emploi de formations cyclistes, se vit signifier le déplaisir qu'avait causé cet article au ministère.

Pendant la guerre 1914-1918 on créa toutefois une brigade de cyclistes ; celle-ci fut employée comme troupe de sécurité auprès du gouvernement général de Belgique à la frontière hollandaise ; en 1917, elle se distingua sur un théâtre tout particulier, sur l'île d'Oesel (mer Baltique), où elle coupa la retraite à certains éléments russes, elle fit ainsi plus de 30 000 prisonniers.

On pourrait aujourd'hui se demander pourquoi faire revivre des unités cyclistes alors qu'on a toutes autres sortes d'éléments susceptibles de les remplacer avantageusement ; peut-on les employer l'hiver et en montagne ? Le général expose que dans le centre de l'Europe on peut utiliser à plein pendant 8 à 9 mois de l'année les unités cyclistes, à condition d'avoir un bon réseau routier et des unités suffisamment entraînées ; aujourd'hui il y a des millions de cyclistes et il faut un mois pour les entraîner. Qu'on tente donc de mettre sur pied une grande unité cycliste et l'on sera surpris du rendement qu'elle accusera ; que si l'on veut comparer une division cycliste avec une division motorisée, il faut de nos jours observer qu'avec l'aviation, des colonnes motorisées n'échapperont pas à l'investigation ; par ailleurs, une unité cycliste ne fait point de bruit pendant son déplacement et elle peut accomplir celui-ci à droite et à gauche de la route, laissant le milieu absolument libre, tandis que des colonnes moto-

risées doivent obligatoirement rouler sur le centre de la chaussée et seront plus exposées aux reconnaissances de l'aviation ; des déplacements de nuit seront en outre bien plus favorables pour des unités cyclistes dans le domaine de la vitesse, poursuit le général, et pour des distances de 100 km. il n'y a pour ainsi dire pas de différence entre une unité cycliste et une unité motorisée ; on peut tabler sur une moyenne de marche de 40 km. à l'heure en guerre pour une unité motorisée et de 15 à 20 km. pour une unité cycliste, mais il est à remarquer qu'une division motorisée couvre 75 km. tandis qu'une division cycliste n'en couvre que 15 à 20 ; pour 100 km. il faut 4 à 5 heures d'écoulement à la première et seulement 2 à la seconde.

En conséquence, déclare le général, il faut considérer qu'aujourd'hui encore existe une possibilité d'emploi d'unités cyclistes ; c'est surtout sous la forme de réserve d'armée ou de réserve à la disposition du commandement supérieur qu'il faut envisager leur emploi ; que l'on considère une armée occupant un front de 100 km. et une division cycliste à 50 km. à l'arrière ; en six heures cette division cycliste peut agir en n'importe quel point de ce front.

Il existe, par ailleurs, toute une foule de situations lors d'une guerre mondiale où l'emploi de grosses unités cyclistes serait indiqué ; que l'on songe seulement à la concentration d'une armée moderne et à l'embouteillage possible de la foule de véhicules automobiles qui sillonnerait les routes ; cette foule de véhicules ne viendra-t-elle pas paralyser la conduite des opérations ? D'un autre côté l'aviation, la marine, l'industrie des armements et même les troupes à terre n'exigeront-elles pas de grosses quantités de carburant, qu'on ne pourra leur fournir que partiellement ? Il faut donc envisager la constitution d'éléments de combat mobiles qui n'auront pas ces exigences.

L'expérience semble donc devoir être faite au moins pendant un an de la constitution d'une unité cycliste en abandonnant même contre une petite somme d'argent la bicyclette usagée à quiconque n'en aurait pas dans la vie civile.

On peut encore exposer, conclut le général, que pour la concentration les unités cyclistes se rendraient à leur point de rassemblement par voie de terre, déchargeant ainsi le réseau ferré, et le général de terminer ainsi son intéressant exposé :

« J'estime parfaitement possible qu'en temps de paix près de chaque corps d'armée et notamment près de chaque corps frontière, sur trois divisions, l'une peut être mise à bicyclette » ; cette disposition rendrait la conduite de la guerre beaucoup plus mobile, beaucoup plus qu'elle ne l'a été pendant la dernière guerre mondiale.
