Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 92 (1947)
Heft: 12

Artikel: Troupes légères [suite] : cavaliers et cyclistes
Autor: Denéréaz, P.-E.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-348408

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

92e année N° 12 Décembre 1947

REVUE MILITAIRE SUISSE

Pour la Suisse :
1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—
3 mois fr. 4.—

ABONNEMENT

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

TROUPES LÉGÈRES (suite) :

Cavaliers et cyclistes

CAVALIERS.

La vieille cavalerie est morte...
FULLER.

Les armes à tir rapide ont fait perdre à la cavalerie sa puissance de choc. Elles ont laissé intacte la puissance que lui donne la vitesse de ses chevaux pour explorer et porter rapidement du feu sur un point menacé.

Elle est dépassée aujourd'hui par l'automobile qui nous donne des moyens d'action beaucoup plus rapides et, à dépense égale de personnel, des effets bien supérieurs.

Le véhicule tous-terrains a fait disparaître la nécessité d'une collaboration cheval et moteur pour passer partout.

Leur différence de vitesse rendait d'ailleurs cette collaboration bien aléatoire.

Ainsi, la question se pose de savoir si la cavalerie reste en mesure d'assurer ses missions fondamentales (couvrir, renseigner, coopérer à la bataille) et dans quelles conditions.

Les avis sont loin d'être concordants sur ces points. Nous en avons maintes preuves littérales. Il n'est que de lire les journaux où partisans et adversaires de l'arme montée expriment leur point de vue. Nous ne retiendrons que les propositions diamétralement opposées, du général et du chef de l'Etat-major, contenues dans leur rapport sur le service actif.

Rapport du général, page 93.

« L'impossibilité où nous nous trouvions, du fait de la guerre, d'acheter à l'étranger des chevaux en nombre suffisant pour notre cavalerie, réduisit progressivement, dans une mesure intenable, le nombre de nos dragons montés dans les escadrons. Le problème d'une réduction du nombre des escadrons revêtit alors l'aspect d'une nécessité urgente. Il ne devra toutefois pas être résolu à la légère. Je ne saurais faire mienne la proposition contenue à ce sujet dans les conclusions du rapport du chef d'Etat-major. Car, s'il est vrai que l'expérience de la guerre ne semble pas favorable, en général, au maintien d'une cavalerie aussi nombreuse que nous l'avions en 1939, notre terrain accidenté et boisé offre encore aux dragons, armés aujourd'hui de la grenade antichars, des possibilités d'intervention efficace. D'autre part, il ne faut pas perdre de vue que, par leur homogénéité, leur tradition et leur esprit, ils constituent dans notre armée une troupe d'élite dont la force morale peut, à l'avenir, s'exercer utilement. De plus, les chevaux de dragons jouent un rôle dans notre agriculture. Pour des raisons économiques autant que sociales, il m'apparaît désirable de ne pas réduire, dans une trop forte proportion, le nombre de nos escadrons. »

Rapport du chef d'Etat-major, page 458.

« L'effectif des dragons doit être réduit à un escadron par unité d'armée et les cavaliers doivent être instruits uniquement en vue d'exploration et de liaison. »

Le problème est complexe. Aux considérations d'ordre tactique, s'ajoutent des raisons morales, économiques et sociales, ce qui est normal et même nécessaire à l'étude de tout problème d'organisation militaire, puisque cette dernière touche à tous les domaines d'intérêt national. Sans conteste, les raisons invoquées par le général ont leur valeur. Elles ne résolvent toutefois pas le problème qui reste essentiellement tactique. Et c'est uniquement comme tel que nous allons l'exposer. Nous le posons donc à nouveau en disant : le cheval de guerre est-il un élément capable d'adapter ses services aux exigences modernes des missions fondamentales de la cavalerie ?

Rupture et exploitation.

Si le combattant ne peut plus résister à la nappe de balles, le cavalier n'a plus la possibilité de paraître sur le champ de bataille ; le rôle du cheval y est bien fini ; il est devenu un moyen de transport et la cavalerie armée de mousqueton, de l'infanterie montée. C'est un des enseignements de la guerre de Sécession déjà.

Exploration.

L'exploration devient de plus en plus une mission de combat. Elle se caractérise, devant un front défensif, par l'activité souvent agressive des patrouilles à pied et par des coups de main de va et vient. Dans la profondeur de la zone occupée (ou présumée occupée) par l'ennemi, par des raids audacieux menés par des éléments de découverte profitant de la nuit ou éclairés par l'aviation et les chars. Ces éléments mobiles sont généralement suivis par des éléments de soutien immédiat.

L'attaque est alors le seul moyen d'établir et de garder le contact, de déceler l'emplacement et les mouvements des réserves ennemies. La contre-attaque reste le seul moyen de se dégager. Cela exige, des éléments d'exploration, des qualités offensives marquées et une mobilité tactique égale, sinon supérieure à celle d'un adversaire motorisé.

Mais, exploration et sûreté vont de pair. Aux éléments d'exploration incombe également la mission de couvrir, de jeter l'ancre et de tenir pour conserver au gros sa liberté de manœuvre. Ce sera la mission du soutien suffisamment fort pour jouer son rôle. Découverte et soutien formeront ainsi l'organe d'exploration des divisions qui restent l'élément principal de renseignements et de la sûreté.

Nos groupes d'exploration divisionnaires, formés de deux escadrons de dragons et d'une compagnie de cyclistes sans soutien organique, sont-ils capables de remplir de telles missions ? Non, car ils n'ont ni la force ni la mobilité nécessaire. Ils ne peuvent mener que la bataille des yeux dans le vide trompeur du champ de bataille. Leur moyen d'action n'atteint pas la zone des réserves tactiques ennemies. La surprise tactique reste donc entière en raison de la mobilité de leurs adversaires car on ne peut opposer des chevaux aux moteurs. Les limites géographiques de l'exploration lointaine se trouvent ainsi fixées par les jambes des chevaux, d'une manière incompatible avec le caractère de ce véritable combat dans l'espace. En plus, la présence du cheval empêche le combat pour le renseignement qui est une action à caractère offensif. Serait-elle plus utile dans l'exploration rapprochée ? Non, car cette dernière tend à se confondre, en raison de la profondeur des dispositions tactiques, avec l'exploration lointaine.

Quant à l'exploration de combat sur le champ de bataille, où le cheval a disparu, elle incombe aux troupes au contact. Les règles de l'exploration ont été établies sur la base des moyens d'autrefois. Aujourd'hui elles se fondent sur des moyens motorisés et mécanisés. Et le rôle du cheval y est également fini.

Liaison.

L'emploi d'un moyen de liaison est subordonné aux principes suivants : formuler les messages de manière qu'ils ne puissent être déchiffrés par l'ennemi, préserver les moyens de liaison de toute attaque ennemie (feu, interception, interruption mécanique ou dérangement électrique) et transmettre l'information le plus rapidement possible. Les escadrons de liaison étant prévus pour la transmission des messages et des ordres à l'intérieur des divisions d'infanterie, il est sous-entendu que l'organisation du commandement de ces unités d'armée est fondée sur des opérations défensives, se déroulant dans un terrain choisi et préparé d'avance.

La liaison est l'organisation ou la réorganisation du commandement. La transmission est l'exécution de ce postulat. Si tous les moyens de liaison sont efficaces pour assurer l'organisation du commandement, en sera-t-il de même pour assurer sa réorganisation, en dépit de l'adversaire et en fonction des avatars du combat défensif où l'ennemi a, en principe, l'initiative des opérations ? Le problème de son organisation est donc subordonné à celui de sa réorganisation. Aussi, le choix d'un moyen de liaison dépend de son efficacité et de ses possibilités pendant le combat ou de sa sensibilité au feu et de sa rapidité, puisque nous en sommes aux moyens animés et au cheval en particulier ; la rapidité est une notion relative. Celle d'un moyen de liaison doit être supérieure à celle des moyens d'exécution ennemis les plus rapides sinon la réaction ne pourrait jamais s'opposer utilement à l'action. Et là encore, nous ne pouvons opposer des chevaux aux moteurs.

L'interception des moyens de liaison qui transmettent des messages et des ordres est une mission de combat tacite. Un moyen simple, en usage depuis des siècles, consiste à s'emparer d'un messager en détruisant son moyen de locomotion. Qu'en serait-il de nos estafettes montées dont le cheval, si exposé de par sa sensibilité et sa taille, n'a même plus la mobilité tactique de ses poursuivants ?

Le chef doit avoir le don d'ubiquité. Napoléon avait sa lunette et ses messagers à cheval : sa liaison et sa transmission. Au téléphone sans fil correspond le message motorisé, sinon mécanisé.

Réserve générale.

D'aucuns préconisent la formation de régiments de cavalerie à disposition du commandement supérieur, créant ainsi une réserve générale à base d'infanterie montée, donc à caractère défensif. C'est perdre de vue le mécanisme d'une parade opérative qui se compose de trois phases : la concentration, l'arrêt et la contre-attaque. D'où mobilité opérative accusée, les réserves générales devant rester dans la main du chef jusqu'au moment de les déchaîner ; capacité défensive antichars marquée opposée au choc des blindés ; supériorité offensive dans le duel des forces mécaniques. Or, notre cavalerie est restée, malgré ses perfectionnements, essentiellement mobile. Cette qualité vient de lui être ravie sur le plan opératif par le véhicule à moteur avec lequel elle ne peut lutter de vitesse.

De tous les moyens de transport qui déposent leurs usagers à la limite de la zone de combat : voiture automobile, motocyclette, cycle, le cheval est celui qui pénètre le moins dans le champ tactique. Il n'y pénètre même plus du tout si l'on tient compte des dangers courus par toute concentration de chevaux exposée au tir de l'artillerie, terrestre ou aérienne. L'égaillement à travers champ n'est même plus une protection efficace.

C'est pour cette raison que la cavalerie a perdu ses qualités d'intervention rapide. Démontés, loin de leurs secteurs d'engagements, les cavaliers perdent le bénéfice de la mobilité tactique d'un élément monté. La cavalerie n'est plus capable, dans l'état actuel des armements et du matériel, d'être actionnée avec quelque chance de succès pour remplir, au profit du commandement supérieur, les missions qui furent, pendant

de nombreuses années, l'apanage de cette arme. La motorisation s'impose donc pour les réserves générales.

Le progrès ne fait pas que bâtir ; il renverse l'ordre des valeurs traditionnelles. Ce qui revient à dire que les qualités héréditaires de la cavalerie ne devraient être employées que sous certaines conditions et en dehors de ses missions fondamentales pour lesquelles il faut avoir recours au moteur. Ces conditions existent-elles chez nous, et peut-être seulement chez nous, du fait de la stratégie territoriale et du terrain particuliers à notre pays ? Car le but de cette étude est de savoir si oui ou non notre cavalerie peut avoir une mission bien à elle en dehors des limites de notre motorisation nécessairement incomplète ; un droit à l'existence et non un sursis accordé à sa disparition.

Depuis que l'adversaire peut lâcher des parachutistes à l'intérieur du pays, et qu'une infiltration terrestre est à redouter, les troupes de défense territoriales se trouvent placées devant des missions de combat que leur manque de mobilité ne leur permettent pas de remplir. La constitution de détachements de «chasse» spéciaux s'impose pour mener un combat mobile et actif. Ce combat viserait à la destruction d'une infanterie de l'air ou terrestre, dotée de *quelques* armes d'accompagnement légères, sur véhicules blindés ou non, puisque, aussi longtemps que les grandes voies d'accès seront barrées, il sera impossible à l'ennemi d'avancer avec la masse de ses moyens lourds. Car c'est une erreur fondamentale de croire les chars indépendants des routes. Certes, les chars sont tous-terrains et leurs armes auxiliaires le sont plus ou moins, mais leur train aura des difficultés à quitter la route sans laquelle on n'arriverait pas à assurer le ravitaillement d'une grande opération. Ce combat se déroulerait ainsi dans un terrain intermédiaire, souvent coupé et boisé, traversé de routes secondaires à la viabilité incertaine et favorable aux coups de main. Ce serait un pur combat dans l'espace, sans action offensive ou défensive importante, où la mobilité devrait être la qualité

prédominante des éléments engagés. Cette qualité est celle de notre seule cavalerie dans les circonstances spéciales de la guerilla en terrain difficile.

Nous avons exposé brièvement, dans l'appréciation de cette situation, la mission, le terrain et l'ennemi. L'étude des moyens, partant la justification de leur emploi, dans le cadre géographique et tactique de leur mission, demande un examen plus approfondi.

En face d'une infanterie légère et sans soutien, la cavalerie, même fractionnée en détachements quasi indépendants, garde toute sa supériorité, car sa mobilité croît en raison inverse de sa masse. Décentralisée jusqu'au peloton, elle devient apte à l'engagement par surprise, essence même de la guerilla, et à la rupture du combat en raison de son élasticité supérieure à celle des motorisés. Pouvant se déplacer uniquement à couvert, elle devient pratiquement invulnérable à l'aviation.

Cette faculté d'adaptation unique lui servira également de nuit. En dépit de toutes les difficultés créées par le terrain et les conditions atmosphériques, la cavalerie pourra conserver son homogénéité et agir à tout moment et avec tous ses moyens de combat. La brièveté du genre de combat lui concède une grande indépendance matérielle. Enfin, la cavalerie est, administrativement parlant, plus indépendante que les motorisés, puisque son action ne dépend pas d'un ravitaillement unique : l'essence ; hommes et chevaux peuvent toujours se ravitailler dans la zone de combat, ce qui prolonge, dans le temps, leur liberté d'action.

Aux conditions matérielles imposées par la guerilla, s'ajoute une qualité fondamentale, tant pour le commandant que pour les exécutants : *l'initiative*. Grâce à la petite propriété, la paysannerie a pu garder cette qualité. La majorité de nos dragons sont, au civil, des « patrons ». La bonne marche de leur entreprise est le résultat de leur force créatrice. Force créatrice faite du calcul du temps et de l'espace, et qui trouve son application directe dans le combat de guerilla. Habitués

à ne compter que sur eux-mêmes, façonnés par une profession où « le travail commande », ils resteront fidèles dans un isolement tactique où seul « le devoir commande ». Collectivistes à leur manière, ils auront cet esprit d'équipe fait d'intrépidité et de prudence réfléchie qui est la clé du succès des engagements particuliers.

Mais, affectée aux troupes de défense territoriale, la cavalerie s'en trouvera-t-elle amoindrie ? Ses régiments auront-ils le sentiment de ne remplir qu'une mission mineure, indigne des traditions attachées à l'arme ?

Quoi qu'il en soit, les exigences de la guerre ne permettent pas de s'attarder à des regrets superflus. Il faut voir la réalité. Quand il s'agit de la défense du pays, nécessité fait loi.

Rendue tactiquement indépendante, la cavalerie ne devrait-elle pas retrouver son ancienne autonomie? Ne devrait-elle pas, en raison de ses particularités tactiques, de ses traditions, former une arme distincte ? Le véhicule tous-terrains a rendu le tandem cheval-moteur superflu. Une collaboration, dans l'acception stricte du terme, nous semble désormais non seulement inutile, mais nuisible. Tout au plus peut-on admettre de réunir, dans la même arme, cavaliers et cyclistes, ces troupes étant une même infanterie légère, après avoir mis pied à terre.

Cyclistes.

Frère Jacques...
Frère Jacques...

Vouloir se documenter sur les troupes cyclistes est une gageure. Vous pouvez feuilleter les rapports et mémoires adressés au Conseil fédéral, les revues militaires, les journaux, vous ne trouverez rien, ou presque rien. Et pourtant, cela ressort d'une récente conférence de l'actuel chef de l'Etat-major général, la question n'est pas tranchée. Et personne ne s'y intéresse, alors que la cavalerie, pour ne prendre qu'un exem-

ple, a les honneurs de la tribune et de la presse. Nous pourrions nous demander pourquoi ? Hélas, nous savons que l'on ne parle pas volontiers des parents pauvres. On préfère les ignorer. Un mode de locomotion qui n'est admis que pour les officiers subalternes trouve difficilement des défenseurs dans les hautes sphères. D'autre part, le problème « cycliste » se prête mal aux ébats journalistiques. Il ne passionne pas l'opinion vu le manque d'arguments faciles. Il ne se prête pas à la création de slogans tels que « Cheval ou moteur », « Obus ou fusée », étendant artificiellement son cadre aux domaines politique, technique ou économique. Enfin, on ne peut discuter un engin ayant atteint son développement complet.

Car le cycle militaire n'est plus susceptible d'être amélioré. Il est le résultat de diverses solutions parfaites : son poids le rend très maniable, bien que solide ; sa simplicité mécanique en fait une machine quasi-inusable et d'un entretien facile. Sa charge n'est pratiquement limitée que par la force du moteur humain qui reste faible et sans grande réserve. Le système de transmission de la chaîne sur un seul pignon, condition d'un fonctionnement sûr, ne permet, il est vrai, qu'un unique développement. Or, plus un moteur est faible, plus sa force doit être démultipliée, si l'on veut conserver une vitesse acceptable. La construction de la bicyclette ne peut satisfaire à une telle exigence. C'est là la cause d'une servitude dont nous reparlerons tout au long de ce chapitre : le cycliste n'est utilisable comme tel que sur des parcours sans grandes dénivellations. D'autant plus que sa vitesse relative a singulièrement diminué dans la guerre moderne. *Est-elle encore un élément de mouvement appréciable* ? La vitesse de mouvement de l'infanterie de plaine est uniforme, ou peu s'en faut. Employés sur de grandes distances, les motorisés ont également une vitesse de mouvement uniforme. Toutefois, celle-ci subit des variations importantes pour des unités de temps et d'espace restreintes. Elle peut atteindre un minimum lorsque la situation impose aux colonnes automobiles des arrêts fréquents,

précédés de mise à couvert ou suivis d'encolonnements laborieux. La vitesse de mouvement des cyclistes est essentiellement variable ; elle est fonction du terrain. En plaine, elle ne tombera jamais au-dessous de celle de l'infanterie ; ce qui justifierait l'emploi de cyclistes comme élément d'exploration ou de liaison d'un corps de troupes à pied, le régiment par exemple. Elle égalera trop rarement la vitesse de mouvement des motorisés pour permettre une collaboration « organique », c'est-à-dire suivie et efficace du cycle et du moteur. En revanche, elle lui sera souvent supérieure sur certaines distances restreintes de notre territoire, ce qui justifierait le maintien de nos cyclistes. Car, chez nous, le facteur des distances possibles est déterminant.

Est-ce à dire que les cyclistes pourraient remplacer les motorisés ? Non, car les circonstances favorables aux cyclistes sont uniquement d'ordre tactique et non pas opératif. D'autre part, seule la motorisation permet une surcharge du combattant. Les cyclistes resteront toujours une infanterie sur cycles et l'on peut se demander s'ils ne devraient pas porter à nouveau les couleurs de l'infanterie. C'est donc, en définitive, un problème d'infanterie mobile que nous devons traiter. Infanterie mobile postule, en un sens, la notion de réserve tactique. Et c'est certainement dans le cadre des missions de la division d'infanterie que nous trouvons le plus souvent les circonstances favorables à l'emploi des cyclistes, dans cette zone d'écoute, d'observation et de harcèlement, où seule une troupe silencieuse, fluide et insensible, peut manœuvrer sans se trahir. Pour qui a suivi des cyclistes en manœuvres, il n'est aucun doute que le commandant de division aurait là un moyen d'intervenir efficacement, c'est-à-dire avec sûreté et rapidité, dans la bataille. Un bataillon cycliste, renforcé par des armes lourdes et antichars, lui serait donc d'une grande utilité.

Nous arrivons ainsi à l'attribution d'armes lourdes et antichars aux troupes cyclistes. A qui doivent être affectées ces armes ? Au bataillon ou à la compagnie ? Le fait que l'on ne

voit jamais mettre une compagnie cycliste en action sans armes lourdes semble plaider pour cette dernière. Toutefois, nous croyons que leur attribution ressortit au commandant de bataillon et qu'elle est le résultat de l'appréciation de chaque situation. D'autant plus que le véhicule tous-terrains permet aux armes lourdes de rejoindre et d'être engagées rapidement. Les affecter à la compagnie impliquerait leur déplacement avec les cyclistes, ce qui n'est, techniquement, guère possible, les groupements de marche devant être homogènes. Le maintien de la quatrième compagnie du bataillon cycliste nous semble justifiée. Sa constitution seule serait modifiée ; réserve d'engins, le nombre de ses sections importe peu. Elle serait du type de la compagnie des grenadiers lourds : lance-flammes, lance-mines, mitrailleuses et canons antichars y trouveraient leur place. Il est bien entendu que les servants seraient tous motorisés.

Du bataillon, passons à la compagnie. Remarquons que le combat cycliste comporte toujours une action de plus que le combat d'une troupe à pied : retourner aux machines abandonnées au moment de l'engagement. Or une action en plus implique un élément en plus. Prenons un exemple : une compagnie cycliste se heurte à l'ennemi. Son commandant doit fatalement mettre en ligne aussitôt l'effectif de deux sections. La résistance ennemie sera brisée avec l'aide d'une troisième section. Si l'ennemi se retire, comment entamer la poursuite puisque les trois sections engagées doivent retourner à leurs machines ? Une quatrième section de combat est donc nécessaire. Nous exprimons l'idée qu'il faut s'écarter de la formation actuelle et adopter la formation de l'unité à quatre sections de combat. Le combat cycliste est essentiellement fait de mouvement. La présence d'une section de feu sur cycles ne se justifie pas. Cette dernière, en outre, complique la conduite de l'unité, car ses qualités cyclistes sont amoindries par une surcharge de matériel. En outre, sa puissance de feu est inférieure à celle d'une section de combat, si l'on tient compte de sa dotation en munitions.

Pouvons-nous parler encore de son emploi en défense aérienne ? Ce serait téméraire. Aussi proposons-nous d'affecter un trépied à chaque section de combat à ces fins d'avoir une arme directrice stable si une section est engagée comme appui de feu.

A notre avis, il serait faux d'alourdir les cyclistes en les dotant de nouveaux matériels. Et pourtant, nos cyclistes doivent pouvoir en bénéficier dans certaines occasions : combat de localités, coup de main, érection de barrage. Nous pensons aux mines, explosifs, armes de défense aérienne, moyens de transmission supplémentaires, etc. La création d'une compagnie d'état-major motorisée, par bataillon, permettrait, non pas d'affecter, mais d'attribuer sans délai de tels matériels aux compagnies cyclistes engagées comme infanterie de choc. Cette solution confèrerait plus de souplesse et de variation à leur engagement. Car n'est-ce pas le propre d'une réserve de pouvoir servir à plusieurs fins ? Il n'est pas de troupes plus aptes à remplir ce rôle sur le plan tactique que le bataillon cycliste ainsi renforcé.

Il pourrait paraître séduisant d'entrevoir l'emploi d'unités cyclistes sous la forme de réserve des commandements supérieurs, armée et corps d'armée. N'avons-nous pas, en plaine, un bon réseau routier que l'on peut utiliser pendant neuf mois de l'année ? Et ne devons-nous pas envisager la formation d'éléments de combat mobiles, n'exigeant pas de grandes quantités de carburant ? Alors, pourquoi ne pas tenter de mettre sur pied une division ou une brigade de cyclistes ou encore des régiments cyclistes divisionnaires avec artillerie et troupes spéciales correspondantes ? De tels propos ont été tenus après la première guerre mondiale. Ils n'ont pas trouvé d'écho. Pouvons-nous, aujourd'hui, en tirer quelque nouvel argument favorable ? Nous ne le croyons pas puisque, en dehors de toute motorisation, la même carence subsiste : le rendement des cyclistes est en raison inverse de leur nombre, car ils sont incapables, en masse, de s'adapter à diverses circonstances

de lieu ; ils ne restent homogènes, en quelque sorte, que dans un compartiment de terrain donné ou soumis aux mêmes conditions atmosphériques locales. Nous sommes loin des plaines hollandaises aux vents réguliers.

Pour diminuer le nombre des véhicules à moteur dans les brigades légères et pour éviter les embouteillages pouvant paralyser la conduite des opérations, il est prévu de faire collaborer motorisés et cyclistes. Ce procédé doit être définitivement écarté. Nous retomberions dans le travers de vouloir réunir à nouveau sous le même commandement des unités hétérogènes dont la plus lente imprime la vitesse horaire aux mouvements. Allons-nous continuer de faire tourner nos moteurs au régime du coup de pédale du cycliste ? Ce serait bien mal les employer, sans compter qu'imposer aux cyclistes les conditions de la guerre motorisée serait s'exposer à se priver à bref délai de leur disponibilité. Le récent conflit a fait entrer les motorisés dans un stade où ils doivent et peuvent agir seuls. La réorganisation de nos troupes légères doit en tenir compte. Le rythme de la guerre moderne a changé l'échelle de certaines valeurs. Ainsi, il relègue les cyclistes, relativement plus lents, dans le domaine tactique de l'infanterie. Il les pousse vers le bas en les sectionnant. Nos particularités permettent de nous arrêter au bataillon.

Nous nous en voudrions de terminer ce chapitre sans toucher au problème du recrutement des cyclistes et de leurs cadres, qui est bien un seul et même problème. Si la troupe est excellente, attachée à son arme, il lui est impossible de fournir ses propres cadres, alors que les motorisés regorgent de candidats officiers et sous-officiers. Les transferts ne sont pas toujours du goût des intéressés. N'y a-t-il pas une sorte de déchéance de quitter sa jeep ou sa motocyclette pour une bicyclette d'ordonnance ? Il est urgent d'élargir le recrutement des cyclistes aux professions libérales et aux commerçants. Auprès du cavalier, qui représente la tradition, et du motorisé, qui représente l'avenir, le cycliste fera toujours figure de parent

pauvre. En serait-il de même s'il rentrait dans le cadre de son arme d'origine, l'infanterie ? Quoi qu'il en soit, jaune ou vert, le cycliste a besoin d'être revalorisé. Et c'est au recrutement qu'une telle action doit commencer. Le reste est affaire de le rendre organiquement indépendant.

Cap. P.-E. DENÉRÉAZ.

(A suivre.)