Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 41 (1896)
Heft: 11

Artikel: Cyclistes et cavaliers
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-348273

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: 17.08.2025

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

cessite le maniement du télémètre Watkin et l'on obviera facilement à ce désavantage : un opérateur qui viendrait à manquer sera vite remplacé.

Ce télémètre semble donc, en définitive, très bien répondre à son but et si, pour l'infanterie, le Souchier peut, grâce à son prix de revient et à son faible poids, présenter certains avantages, il est hors de doute que le Watkin demande à être très sérieusement soumis à des essais plus concluants encore que ceux dont il a fait l'objet à Thoune et cela, non seulement sur des places d'exercice, mais aussi durant des manœuvres en terrain varié. Ses qualités n'en seront très probablement rendues que plus évidentes et peut-être verrons-nous un jour nos batteries et, si ce n'est pas chaque compagnie, tout au moins chaque bataillon en possession d'un instrument qui, supprimant nombre d'hésitations et de tâtonnements, réalisera une notable économie de munitions et de temps et saura faire qu'un tir pourra avoir de prime-abord toute l'efficacité désirable.

DE L.

Cyclistes et cavaliers.

Nous empruntons à l'*Avenir militaire* d'intéressants renseignements sur les essais de cyclisme militaire auxquels a procédé le 2e corps d'armée au cours de ses manœuvres. Il s'agissait dans ces essais de déterminer de combien la compagnie de cyclistes l'emporte sur la force de cavalerie qui l'égale comme effectif.

Voici le récit d'une des journées de manœuvres, celle du 2 septembre. Le thème des opérations est le suivant :

« Le 45e est à Laon avec deux escadrons du 2e hussards ; le 87e vient de La Fère avec deux escadrons du 4e hussards et la compagnie des cyclistes en avant-garde.

» Le 87e veut forcer le défilé de Crépy ; le 45e s'y oppose.

» A 7 heures, la manœuvre commence. Pour permettre à l'avant-garde du 87e de forcer le défilé de Crépy et pendant que la cavalerie du 87e fait des reconnaissances, la compagnie cycliste reçoit l'ordre d'occuper le village de Bucy-les-Cerny, situé sur le flanc droit du défilé.

» La compagnie suit, de Fourdrain à Brie, une route détrempée, tombe dans un chemin de traverse, une effroyable

fondrière, et arrive au pied d'une colline abrupte ; il faut la franchir.

» Halte ! En un clin d'œil, les bicyclettes sont pliées, mises à dos et, en avant pour l'ascension ! La cavalerie cycliste est redevenue une troupe à pied.

» Précédée par ses éclaireurs, elle débouche sur un plateau, puis dégringole par un sous-bois le versant de la butte. Au bas, on déplie les bécanes et, sans coup férir, ayant devancé adversaires et partenaires, la compagnie occupe Bucy.

» Une reconnaissance fait savoir que l'ennemi défile sur la route de Laon ; le capitaine Gérard, inventeur de la bicyclette pliante et chef de la compagnie, en attendant l'arrivée de la cavalerie, le 4e hussards, qu'il doit soutenir, fait porter sa compagnie sur Crépy, moins la moitié d'un peloton qui reste pour garder Bucy.

» Mais voici la cavalerie ennemie, le 2e hussards qui, insouciant, tombe dans un mouvement en arrière sous un feu de salve des cyclistes. La cavalerie mise à mal se masse derrière un petit bois ; à son tour, l'avant-garde du 45e est décimée par les cyclistes, et lorsque l'avant-garde du 87e débouche, la compagnie Gérard cherche à gagner sur un autre point le flanc gauche ennemi. La compagnie s'engage par des chemins impossibles, rien ne l'arrête ; elle passe à travers champs, canarde un peloton du 2e hussards. Le 4e hussards est arrivé, commandé par le commandant Abonneau. La cavalerie défile derrière un pli de terrain et, forte de l'appui des fantassins cyclistes, débouche face à la cavalerie ennemie, qui se sauve criblée de balles — imaginaires — par les feux de peloton du capitaine Gérard.

» Le 4e hussards et la compagnie Gérard continuent la poursuite et gagnent Cerny-lès-Bucy, et quelques minutes après débouchent sur la route de Laon, d'où on canarde le 2e hussards massé derrière un bois, sur la droite de la route. Les hussards fuient d'abord, puis mettent pied à terre pour livrer combat à pied ; le commandant suit la même tactique, prolonge la ligne de tirailleurs du capitaine Gérard et, pour la quatrième fois, la cavalerie sans cyclistes doit battre en retraite devant la cavalerie avec cyclistes.

» L'action est terminée, les officiers se rendent à la critique où le général Strohl, s'appuyant sur les faits, a averti la cava-

lerie d'avoir à tenir compte de la nouvelle arme, instrument insaisissable de combat.

» Voici l'organisation de la compagnie cycliste :

» La compagnie se compose de 60 hommes ; elle est divisée en deux pelotons, divisés eux-mêmes en quatre sections ou demi-pelotons. Chaque peloton est commandé par un lieutenant et chaque section par un sergent et deux caporaux. Un sergent-fourrier est chargé de l'administration.

» Les hommes montent la bicyclette pliante, munie de garde-crotte en cuir, et pourvue de bretelles pour porter la machine sur le dos.

» L'habillement est constitué par un jersey bleu de chasseurs alpins, une ceinture de flanelle bleue, une vareuse à large collet, un pantalon garance serré aux jambes par des bandes molletières, une paire de souliers dits napolitains.

» Ces napolitains sont pour les cyclistes une chaussure absolument défectueuse ; trop grosse, trop lourde, elle gêne le jeu des chevilles. Il serait facile, et il est indispensable, de donner aux hommes une chaussure mixte, permettant un souple coup de pédale, et propre à la marche à pied.

» L'équipement du cycliste militaire est le même que celui du fantassin. Il porte le ceinturon, maintenu par des bretelles de suspension. Au ceinturon, trois cartouchières, dont deux devant, qui contiennent dix paquets de cartouches, soit 80 cartouches, et une derrière, qui contient la pompe dans une trousse en drap, la burette, une clef anglaise, la boîte à réparation et cinq autres paquets de cartouches, soit au total 120 cartouches. L'armement est constitué par le mousqueton d'artillerie et l'équipement est complété par la musette qui renferme un jersey de rechange et par un bidon de cavalerie avec *quart* adhérent.

» Le dernier homme de chaque demi-peloton porte une chambre à air de rechange. De plus, les mécaniciens ont deux chambres à air destinées à parer aux mêmes éventualités. Les mécaniciens, un par peloton, sont montés sur deux byciclettes accouplées, le parfait sociable pliant. C'est le train de combat. Il porte deux sacs. L'un contient des pièces de rechange indispensables, de première nécessité, manivelles, cuvettes, boulons, écrous, chambres à air, etc.; l'autre contient des outils de réparation, limes, marteaux, clefs, etc.

» Un fourgon du train des équipages suit la compagnie dans ses étapes. C'est la forge. Ce fourgon porte dans le coffre des pièces de rechange, des outils de réparation, une caisse de munitions et sur le coffre deux bicyclettes pliées et trois roues de rechange; à l'intérieur, les sacs des soldats et les cantines des officiers.

» L'équipement qui, à l'œil, peut, de prime abord, paraître incommode, ne l'est pas. La preuve en est l'aisance avec laquelle manœuvrent les 60 cyclistes.

» L'ordre est parfait; les sections gardent entre elles, en marchant, un intervalle quasiment immuable, et si quelque incident se produit, comme la crevaison d'un pneu, aucun chambardement dans les rangs. Très curieux, d'ailleurs, ce qui se passe lors de la crevaison d'un pneu. Le cycliste désemparé sort des rangs et crie : « Chambre à air ». Aussitôt, le dernier homme de chaque demi-peloton lui jette un paquet qui contient une chambre à air de rechange. Le « crevé » défait l'enveloppe, change en un rien de temps la chambre à air et rejoint la colonne. La chose se fait en un tour de main. A la halte — la halte est horaire comme pour les fantassins à pied — le « crevé » répare sa chambre à air et la remet aux mains du dernier homme de chaque peloton. Elle servira à qui crèvera plus tard. »

Tel est, un peu résumé, le récit que fait l'*Avenir militaire* de cette expérience. « Rien, ajoute notre confrère, n'est plus propre à faire saisir la simplicité de l'organisation cycliste et de la tactique de combat de l'infanterie montée que ce simple récit, où l'on voit quels avantages tire la compagnie cycliste de sa vitesse et de son fond.

» Combien comportera de compagnies cyclistes chacun de nos corps d'armée, en vue de profiter des avantages de la tactique nouvelle? C'est le problème que l'on est en mesure de se poser déjà. Sans formuler aucun chiffre, ce qui serait prématuré, on peut observer que le nombre de ces compagnies ne dépend pas de considérations tirées des ressources de l'élevage national ou de l'aptitude équestre de la population.

» En six semaines, l'industrie nationale peut livrer à l'armée dix mille bicyclettes pliantes; dans un temps encore moindre, un nombre égal de jeunes soldats, sans sérieuse sélection préalable, peut être préparé aux divers exercices que réclame l'emploi à la guerre de l'instrument nouveau.

» On parle souvent des changements dans la tactique qui résultent des progrès des armes à feu, et avec raison; cependant ces changements sont de beaucoup moins d'importance que celui qui résultera de l'introduction de compagnies cyclistes dans l'ordre de bataille de chacun de nos corps d'armée. Et cette introduction peut se faire du jour au lendemain. Nous ajouterons qu'elle doit se faire. »

*
* *

Un rédacteur du *Vélo*, qui a suivi la compagnie cycliste, adresse à son journal, en date du 10 septembre, les appréciations suivantes :

Des opérations successives auxquelles j'ai assisté — je pourrais presque dire participé, puisque je ne quitte la compagnie ni de l'épaisseur d'un pneu, ni de la longueur d'une semelle — je dois tirer des considérations qui sont la conclusion indiscutable des faits; la logique, le bon sens les imposent, et des conversations que je surprends indiscrètement, je puis dire qu'elles sont d'accord avec l'expérience tactique de nos plus compétents officiers.

Les compagnies cyclistes — j'écris *les compagnies*, parce que je suis persuadé que la création multiple de telles unités est rendue indispensable aujourd'hui — ne doivent en aucun moment être considérées par leurs propres chefs, ni par ceux de qui émanent les ordres supérieurs, comme des corps admis au combat en ligne.

Les cyclistes sont, encore une fois, des « moucherons meurtriers » et s'ils doivent jamais entrer dans le combat en ligne, ce ne doit jamais être que dans un de ces moments où l'on sacrifie tout, fors l'honneur. C'est ainsi qu'elle peut être appelée à jouer le rôle de soutien d'artillerie lorsqu'il paraît nécessaire, urgent, de se jeter vivement sur un point de la ligne ennemie dans un mouvement de rapide et indispensable diversion, secondant la massacrante et tapageuse mitraille des canons. Alors la compagnie cycliste luttera contre l'infanterie, mais elle sera sacrifiée. On ne fait pas d'omelette sans... démonter des cyclistes.

C'est ainsi encore qu'elle peut être appelée et plus fréquemment certes, à jouer le rôle de soutien de la cavalerie contre la cavalerie ennemie. Les cyclistes, par leur extrême mobilité, se transportent en un temps très court en un point relativement lointain. Ils y précèdent leur cavalerie; tout au moins y parviennent-ils en même temps qu'elle, et alors ils sont les plus précieux auxiliaires pour briser par leurs salves la charge la plus puissante, permettant à leur cavalerie de sabrer l'arme ennemie.

De compagnies cyclistes appelées à ces fonctions, nous en avons eu deux frappants exemples : comme soutien de l'artillerie lors de l'assaut

de la 4e division en avant de la forêt de Samoussy, contre la ferme d'Etrepoix — journée que je n'oublierai jamais, car deux heures durant j'ai porté ma « pliante » sur le dos, à la suite de la compagnie Gérard —, comme soutien de la cavalerie lors de l'attaque de Crépy-en-Laonnois par la 7e brigade, et plus récemment hier, au bois du Val Saint-Pierre, lors de l'attaque de Vervins par la 4e division, à la marche de laquelle s'opposait une brigade figurée.

Mais, ainsi que je vous l'ai télégraphié, cette même journée a délimité avec une netteté — ô leçon précieuse — quel rôle, avant tous autres, échoit aux compagnies cyclistes.

Elles ne doivent, sauf les cas désespérés où il faut faire flèche de tout... soldat, recevoir d'autres missions que la suivante : Taquiner, harceler, inquiéter, surprendre les avant-postes; désorganiser les batteries d'artillerie et surtout pourchasser la cavalerie, et tout cela vivement, prestement, en deux temps et quelques salves, suivies de disparitions non moins vives, non moins prestes.

L'effet de ces disparitions est énorme. J'en sais quelque chose, moi qui — civil, donc inviolable — pousse une pointe jusqu'à l'ennemi pour juger de l'impression de la mousqueterie inattendue. J'énumère les phases de l'émotion causée par la pétarade : stupéfaction, affolement, inquiétude (on sait enfin à quoi s'en tenir alors), énervement, rage sourde, et quand la surprise se renouvelle deux, trois ou quatre fois, démoralisation.

L'apparition de la nouvelle arme, de cette unité volante, quasiment insaisissable a, comme il était facile de le prévoir, profondément modifié la tactique des uns et des autres.

D'une façon générale, toutes les armes ont dû considérablement étendre leur service d'éclaireurs et de protection. Je vous ai signalé le déploiement des précautions prises par la 7e brigade lors de l'attaque de nuit, dans la nuit de dimanche à lundi. Ce luxe de précautions a — et je le souligne — *tenu loin du combat deux bataillons, et cela par crainte de 60 hommes.* C'est un résultat considérable et dont les effets ne sauraient encore être appréciés à leur juste valeur.

Il me paraît maintenant plus utile d'insister sur les modifications apportées par les compagnies cyclistes à la tactique de la cavalerie. Sur ce point, c'est absolument stupéfiant.

Hier, de six heures à onze heures du matin, la cavalerie divisionnaire a été pourchassée sans relâche par la compagnie cycliste qui lui a fait, à travers monts et vaux, champs et villages, une tapageuse « conduite en musique ». Les chevaux en râlaient, et les hommes enrageaient de ne pouvoir connaître, *quoiqu'à cinq kilomètres de l'action*, la tranquillité. Leur rage et leur énervement se sont d'ailleurs manifestés par un fait, le suivant : Trois éclaireurs cyclistes, commandés par le caporal Weingartner, rencontrent deux hussards ennemis. Ceux-ci chargent, et l'un d'eux, em-

porté par un mouvement involontaire, mais qui prouve l'état d'énervement où ils étaient tous arrivés, renverse le caporal au risque de le broyer.

L'incessante poursuite d'hier a servi de leçon à la cavalerie, qui, aujourd'hui, a fait des frais d'éclaireurs et de protection à laquelle elle n'avait jamais été, jusqu'ici, accoutumée. Et je vais stupéfier moult gens en disant qu'à cinq kilomètres de l'infanterie la cavalerie laisse dans les villages qu'elle traverse tantôt un peloton, tantôt un escadron pour garder ses derrières, pour occuper les ponts, les routes, qu'ils barricadent et qu'ils défendent dans d'acharnés combats à pied.

Il serait imbécile de prétendre cependant que les cyclistes doivent un jour remplacer la cavalerie, et pour cette unique mais irréfutable raison : Seul le cavalier peut remplir le rôle d'éclaireur, d'estafette, ce rôle si précieux de dévouement isolé, de courage froid et raisonné. Les champs n'arrêtent pas le cavalier. Les champs font du cycliste un fantassin.

Les cyclistes sont destinés à être des escarmoucheurs pour toutes les armes en général, à être l'ennui perpétuel, constant de la cavalerie.

*
* *

Comme en France, l'Allemagne a fait des essais de cyclisme militaire, qui, d'après la *Reichswehr*, ont donné les meilleurs résultats. Un détachement de cyclistes sapeurs de cavalerie a été formé et a fonctionné pendant les dernières manœuvres impériales. La division de cavalerie saxonne avait un peloton de trente cyclistes commandés par un officier et fournis par le 12e bataillon de pionniers.

Voici longtemps qu'on cherche, sans y réussir parfaitement, à donner à la cavalerie les moyens d'effectuer des destructions, de rompre des ponts, etc. Les véhicules employés au transport des matières explosives suivaient difficilement les mouvements rapides des troupes à cheval. L'expérience tentée aux manœuvres impériales avec un peloton de pionniers cyclistes a dépassé toutes les espérances. Les pionniers ont accompagné constamment la cavalerie partout.

Les pelotons cyclistes semblaient surtout aptes jusqu'ici à servir de soutiens à la cavalerie ; on voit qu'il sera bon de faire entrer dans leur composition un certain nombre d'hommes empruntés au génie, qui sauront employer également, suivant les circonstances, l'arme à feu ou les outils et engins de destruction familiers à leur arme.

A côté de ces pelotons de vélocipédistes sapeurs, d'autres ont été employés avec un égal succès à des reconnaissances,

à des occupations de position et à des transmissions. De petites fractions, dont l'effectif pouvait s'élever jusqu'à une cinquantaine de cyclistes, ont fait office, dans une certaine mesure, d'infanterie montée. Le 9 septembre notamment elles ont occupé des positions avancées.

Le jour où l'empereur prit le commandement de l'armée de l'Est, le correspondant de la *Reichswehr* a observé le service des vélocipédistes employés aux communications entre le grand quartier-général et l'état-major du 6e corps. Ce service fonctionnait parfaitement, au moyen de relais organisés de deux en deux kilomètres environ. Le vélocipédiste au relais qui voyait arriver un porteur de dépêche enfourchait aussitôt sa machine et se mettait en marche à un mouvement ralenti, dans la même direction ; il se laissait ainsi rejoindre, recevait la dépêche, et partait alors à grande allure.

Par ce procédé on arrivait à franchir en moins d'un quart d'heure la distance de 6 kilomètres qui séparait les deux quartiers-généraux, et ce résultat a sa valeur, si on songe que les chemins avaient beaucoup souffert des pluies.

ACTES OFFICIELS

Nominations et promotions. — Le Conseil fédéral a procédé aux nominations suivantes :

a) Dans le tribunal militaire de la IVe division, comme grand-juge : M. Alexandre Reichel, capitaine à Berne, actuellement auditeur du tribunal militaire de la IIIe division, avec promotion au grade de major.

b) Dans le tribunal militaire de la IIIe division : 1o comme auditeur, M. Alfred Stoos, capitaine à Berne, actuellement juge d'instruction; 2o comme juge d'instruction, M. Henri Türler, capitaine à Berne, actuellement greffier; 3o comme greffier, M. Wilhelm Gonzenbach, premier lieutenant à Thoune, actuellement greffier du tribunal supplémentaire du IVe arrondissement territorial.

— MM. Eugène Roud, d'Ollon, à Lausanne, et Aug. Bullet, à Estavayer, sont nommés lieutenants vétérinaires, et mis à disposition.

— Le Conseil fédéral a nommé intendant du fort d'Airolo : M. Hans Gaudard, lieutenant dans la compagnie de position no 3, à Airolo (Tessin).

— Le Conseil fédéral a promu au grade de lieutenant les secrétaires d'état-major dont les noms suivent . Jules Nægeli, de Horgen, à Genève;