

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 55 (1910)  
**Heft:** 2

**Artikel:** La question cycliste [suite]  
**Autor:** Cérenville, B. de  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-339089>

### **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:** 14.01.2026

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

## La question cycliste.

(Suite)

### B. Etude de quelques problèmes posés par la question cycliste.

Si le principe de l'unité combattante ne semble plus guère contesté, les opinions diffèrent encore sur la manière dont il faut l'appliquer.

Cette unité, quelle sera sa composition, sa force? De quelle façon exécutera-t-elle les missions qui lui sont confiées? A quelle arme donnera-t-elle de préférence l'appui de sa collaboration? Ce sont là des questions encore discutées et mal éclairées.

Ces problèmes, dont les solutions découlent les unes des autres, nous voudrions maintenant les grouper et les présenter; nous les commenterons à la lumière des différentes idées soutenues théoriquement puis réalisées pratiquement par nos voisins. Nous nous demanderons enfin quelles solutions il convient de leur donner en Suisse, en tenant compte des conditions spéciales de notre armée.

Nous traiterons ces sujets à un point de vue général, en laissant de côté ce qui touche à l'organisation interne des troupes cyclistes (habillement, équipement, armement, etc.).

#### I. UNITÉ CYCLISTE PROVISOIRE OU PERMANENTE?

Premier problème. Y a-t-il avantage à laisser à l'unité cycliste le caractère d'un groupement provisoire? Doit-elle au contraire, pour remplir sa mission, être organisée de façon permanente?

Les opinions contradictoires émises sur cette question correspondent à deux doctrines, à deux conceptions différentes du rôle des velocipédistes. Pour les uns, « les cyclistes ne sont que des fusils, c'est-à-dire des hommes voués à la défensive et dénués de toute capacité offensive. »

Pour les autres, le cycliste doit pouvoir pousser l'offensive jusqu'à ses dernières limites, c'est-à-dire jusqu'à l'assaut. C'est là une distinction qu'il convenait d'établir dès le début, parce

qu'elle a une égale importance pour tous les problèmes que nous nous proposons de discuter ici.

Les partisans de la première solution, l'unité provisoire, se sont basés surtout sur la nécessité de ne pas dépouiller les armes principales de leurs meilleurs éléments. La liaison permanente est plus nuisible qu'utile, disent-ils, parce que les vélocipédistes ne peuvent être employés qu'à certaines tâches déterminées et peu nombreuses. Ainsi il pourrait arriver que des hommes intelligents, zélés, bons tireurs, une fois groupés rigidement, restent longtemps inactifs. Laissez donc ces soldats à leurs corps. Vous les préparerez en temps de paix sous la direction d'officiers compétents qui les exerceront à leurs tâches spéciales. En cas de besoin vous rassemblez rapidement les vélocipédistes qui sont attachés dans le corps d'armée à chaque compagnie et aux états-majors et qui constitueront une troupe de force respectable. Leur mission remplie, ils reprendront dans le rang leur rôle utile.

Plus facilement qu'avec le système permanent, vous pourrez varier suivant les circonstances l'effectif et le fractionnement de vos cyclistes.

Enfin, l'unité provisoire n'aura pas de prétentions exagérées et n'exposera pas à des déceptions. Son action sera limitée, mais certaine.

L'Allemagne, l'Autriche, la Russie, pays riches en cavalerie et méfiants à l'égard de la bicyclette, ont usé jusqu'à présent de ce procédé. Aux manœuvres de Poméranie, en 1900, on constitua une compagnie de cyclistes de la garde à l'effectif de 3 officiers, 12 sous-officiers et 150 soldats; cette troupe, rarement employée d'ailleurs, rendit quelques services. On renouvela l'essai en 1907, avec succès, au dire des rapports officiels. En Autriche, on réunit occasionnellement des groupes de 20 hommes. La Russie a pratiqué le système allemand, mais avec des effectifs plus forts (16 bicyclettes par compagnie).

Les objections à l'unité provisoire sont nombreuses et considérables.

Le premier et le plus sérieux inconvénient de cette solution moyenne est de fournir un soldat bâtard, médiocre fantassin et médiocre vélocipédiste, sur lequel on reportera les reproches adressés à l'infanterie montée. Sera-t-il possible de donner à ce groupement occasionnel l'esprit de corps nécessaire à une

troupe qui doit plus que toute autre montrer de l'énergie, de la hardiesse et de la cohésion ?

Le rassemblement des cyclistes épars se fait rapidement sur le papier et ne rencontre pas d'obstacle dans les manœuvres de paix. Qu'en sera-t-il dans la réalité, dans le trouble d'une opération de guerre ? Il est certain qu'on perdra un temps précieux à réunir son monde et qu'ainsi le bénéfice tiré d'une exécution rapide de la tâche donnée sera perdu.

C'est bien plutôt le système provisoire qui laisse la part large à l'imprévu, aux désillusions, quel que soit le dévouement des soldats et la compétence des chefs. L'unité spécialisée aura fait ses preuves ; elle permet d'escompter à la guerre un minimum de résultats acquis et constatés.

Ces vélocipédistes courent-ils le risque de rester inactifs un seul instant ? C'est fort invraisemblable. L'expérience journalière multiplie au contraire les cas où ils peuvent être utilisés. Dans ces conditions, les hommes n'auront pas trop de tout leur temps pour apprendre leur métier de cycliste. Il faudra se garder de leur donner double emploi.

Dernier argument d'ordre administratif. Les cyclistes doivent pouvoir se suffire à eux-mêmes, agir à de grandes distances sans être retenus par des préoccupations d'approvisionnement et de munitions. A ce point de vue, l'unité permanente sera sans nul doute plus entraînée, plus mobile et indépendante.

La presse militaire allemande ne conteste pas qu'en 1901, comme en 1907, les vélocipédistes ne furent employés aux manœuvres prussiennes qu'isolément ou par petits groupes et surtout au service des renseignements. Ils ne furent affectés aux autres armes qu'à de rares occasions et sans méthode. Convient-il de faire fond sur ces expériences brèves et incomplètes pour justifier le système provisoire ?

Il serait plus raisonnable de se baser sur les conclusions du major Hoppenstedt, un des principaux partisans du cyclisme en Allemagne, qui après essais pratiques, reconnaît les avantages techniques et tactiques d'une unité régulièrement constituée<sup>1</sup>.

La France et l'Italie ont mis à l'étude, puis appliqué le système permanent. Dans les deux pays les rapports de manœuvres affirment la souplesse, l'entraînement d'unités qui ont représenté un redoutable élément d'offensive et de surprise. La

<sup>1</sup> *Patrouillen und Radfahrercommando in Lehre und Beispiel.*

troupe réunie occasionnellement, dont on aura en principe limité l'activité à quelques cas, ne possèdera jamais cette initiative, cet esprit d'entreprise qui sont les qualités fondamentales d'une infanterie rapide.

Toutes les raisons énumérées plus haut contre le groupement provisoire ont pour la Suisse la même valeur que pour la France et l'Italie; mais c'est ce dernier argument d'ordre moral qui militera surtout en faveur d'une organisation permanente des unités cyclistes dans notre armée. Nos périodes d'instruction limitées nous empêchent d'atteindre le degré d'exercice qui assure la confiance, le sang-froid et l'audace. Le cyclisme avec ses méthodes nouvelles et variées, exige plus que tout autre service un minimum d'expériences, le développement méthodique de connaissances particulières, la pratique d'un très grand nombre de situations tactiques; cela est plus vrai encore pour l'officier que pour le soldat. Nous n'avons qu'un moyen de parer dans ce domaine à l'insuffisance du temps, c'est de spécialiser toujours plus en vue du combat le travail du velocipédiste militaire. Cela ne sera vraiment possible que dans le cadre d'une unité permanente.

Les compagnies combattantes constituées aux manœuvres du 2<sup>e</sup> corps ont donné des résultats intéressants, étonnants à beaucoup d'égards. Que n'obtiendra-t-on pas avec des hommes qu'une éducation intensive aura rendus plus entreprenants encore?

La proposition du colonel Immenhauser de séparer les cyclistes ordonnances des cyclistes combattants correspond à ce besoin de spécialisation. Les premiers, attachés aux états-majors et aux compagnies, seront chargés des renseignements et de la liaison. Le groupement provisoire peut leur être appliqué sans inconvénient et leur permettra, le cas échéant, de remplir dans la zone sûre, à proximité des troupes dont ils dépendent, certaines tâches faciles (avant-garde, convoi, etc.).

Les seconds travailleront à grandes distances en collaboration avec d'autres éléments.

## II. ADJONCTION DES CYCLISTES A L'INFANTERIE OU A LA CAVALERIE.

Comment les cyclistes combattants rempliront-ils cette mission? Comment tirer de cette troupe le parti le plus avantageux? Ce sont les questions qui se posent à nous maintenant.

D'après les dernières expériences, il n'est pas beaucoup de cas où l'on ne puisse se servir utilement des vélocipédistes.

Nous n'insistons pas sur leur action isolée. Utilisés comme patrouille indépendante, employés à des travaux de destruction, à des surprises, en un mot à la guerre de partisans, ils ont gardé toute leur valeur. Ils représentent un dangereux élément de trouble et de désorganisation. Cependant ces tâches qui peuvent être exécutées par de petits détachements et par lesquelles on inaugura autrefois l'activité du cycliste, ont passé aujourd'hui à l'arrière-plan.

La véritable destinée des cyclistes est de travailler en liaison avec d'autres troupes. Ils appuieront excellemment l'action de l'artilleur, du fantassin ou du cavalier. Mais à laquelle des trois armes principales faudra-t-il les associer pour leur faire donner leur maximum de rendement?

Il paraît certain que c'est à l'artillerie qu'ils rendront les moindres services. Ils seront tout indiqués pour protéger l'artillerie à cheval dont nos voisins possèdent d'importantes subdivisions. En Suisse, leur action se bornera à soutenir les batteries de campagne lorsque les fantassins feront défaut.

Avec l'infanterie, l'importance des cyclistes s'affirme. Leur rôle devient plus varié et plus intéressant. Ils peuvent constituer les premiers échelons du service d'avant-garde, si les cavaliers manquent.

S'éloignant du gros, ils assureront la marche de la colonne par l'occupation successive de points importants, de ponts, de défilés. Suivant la théorie du général de Lacroix, ils procéderont par bonds, observant d'abord un certain rayon, puis reportant pour un bond nouveau. Fixés à un endroit comme nœud de résistance, ils constitueront l'appui nécessaire à la manœuvre de l'infanterie.

Les cyclistes seront beaucoup plus utiles comme flanc-garde. Grâce à leur déplacement facile, ils tiendront avantageusement la place des fantassins chargés de ce rôle fatigant et épargneront à ceux-ci maint contour et mainte marche pénible.

Mentionnons ici, sans la discuter encore, la formation des fortes réserves mobiles de vélocipédistes, préconisée par le général Langlois, et remplaçant les bataillons d'infanterie. Nous étudierons plus loin cette question, avec le problème des grandes unités cyclistes.



Aux avant-postes, enfin, le cycliste tout en opérant comme une troupe à pied, gardera un avantage précieux, celui de pouvoir se porter en avant à des distances beaucoup plus grandes que le fantassin.

On le voit, le vélocipédiste dans sa collaboration avec l'infanterie, fournit des résultats fort appréciables. Mais son rôle ne peut-il s'élargir davantage? et que donnera toute cette activité mise au service de la cavalerie?

En France, on a incliné un temps (en 1902) à adopter pour l'organisation des nouvelles unités, une solution qui permett de les adjoindre successivement à l'infanterie ou à la cavalerie.

On prévoyait la création de 10 compagnies qui devaient recevoir l'instruction de l'infanterie et devaient être habituées au port du sac. Suivant les besoins, on les affectait aux régiments de ligne ou aux divisions de cavalerie indépendante. On a redouté les risques du moyen terme.

La fameuse compagnie du capitaine Gérard a été rattachée en 1897 à la cavalerie, puis en 1901, à l'infanterie. Ce dernier essai a été considéré comme une erreur; on en est promptement revenu<sup>1</sup>.

C'est que les deux vitesses du fantassin et de la bicyclette, trop différentes, se nuisent l'une à l'autre. L'allure moyenne de l'infanterie étant de 4 à 5 km., les vélocipédistes devront constamment ralentir pour ne pas accroître le vide qui s'élargira entre eux et la colonne. Ils perdront dans l'action commune le bénéfice de leur principale qualité, la rapidité<sup>2</sup>. Puis l'exploration du vélocipédiste ne représente pour l'infanterie qu'un facteur de sécurité insuffisant. Fatigante, elle est en même temps incomplète et n'exclut pas les risques de surprise pour la troupe dont elle doit garantir la marche. Elle ne peut être comparée au service de la cavalerie. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point.

D'ailleurs, on peut considérer comme une exception en temps de guerre la marche d'un corps de fantassins isolés. L'infanterie, la

<sup>1</sup> *Revue militaire suisse*, juillet 1904.

<sup>2</sup> C'est le même inconvénient qui a fait qu'on a renoncé dans l'armée française à la liaison des chasseurs à pied avec la cavalerie dans un but d'exploration stratégique. Cette collaboration s'exerçait toujours au détriment de la cavalerie.

Voir aussi l'étude récente du lieutenant Gonboux, parue dans la *Revue de cavalerie* (octobre 1909). Son auteur s'élève avec force contre la solution qui dans l'armée française a fait adjoindre les cyclistes aux bataillons de chasseurs.

plupart du temps, n'aura pas besoin d'une exploration éloignée ; ses éclaireurs lui suffiront. Ce n'est pas à des situations exceptionnelles qu'il convient d'appliquer ces nouvelles unités légères.

On aura tout à gagner à *l'adjonction à la cavalerie*.

Les deux éléments, cyclistes et cavaliers, se complètent à miracle pour combiner dans une égale rapidité d'action la puissance du feu et la force du choc.

De nos jours la mission de la cavalerie est devenue plus difficile, grâce à la poudre sans fumée et à la grande extension du champ de bataille.

Bien loin de la diminuer, les cyclistes ne peuvent que la faciliter. De leurs fusils, ils appuieront les escadrons ; ils participent à l'action du cavalier sans le gêner, sans paralyser son offensive, quoi qu'en aient dit les premiers détracteurs de la bicyclette. Bien au contraire, en lui permettant de mettre moins souvent pied à terre, ils lui rendent la liberté nécessaire à l'exécution de sa tâche, et qu'avait paralysée l'abus du combat à pied.

Examinons d'un peu plus près cette collaboration à la lumière de récentes expériences qui semblent faites dans les conditions voulues de sérieux et de vraisemblance. Elle se présente sous les formes les plus diverses et les plus intéressantes.

Nous ne revenons pas sur l'activité du cycliste dans les deux services remplis autrefois par la cavalerie, la liaison et les missions indépendantes. Dans l'un et l'autre cas, elle permet d'économiser les forces du cavalier, de ménager le coursier et de renvoyer tous deux à leur destination naturelle. Insistons sur un point cependant, la supériorité de la bicyclette sur le cheval dans le travail de nuit.

La liberté d'action dont bénéficie le cavalier disparaît à la tombée du jour. Le patrouilleur attaché aux routes devra avant tout opérer dans le plus grand silence. Tandis que le bruit du sabot trahit l'approche à grande distance, la bicyclette glissant sur la route permettra d'arriver plus facilement à proximité de l'ennemi puis de s'éloigner.

Il faut aussi tenir compte des efforts doublement pénibles qu'impose à la monture la marche dans l'obscurité. Tandis que la bête, après une course nocturne, aura besoin d'un repos de plusieurs heures, la machine reprendra aussitôt son service. Pour ces deux raisons on emploiera la bicyclette de nuit de préférence au cheval.



Quels seront maintenant les avantages que procurera à la cavalerie en campagne l'adjonction d'une troupe vélocipédiste ?

Aux avants-postes tout d'abord, dans les cantonnements, dans la position d'attente, cet appoint sera considérable. Les cyclistes sont plus promptement alarmés que les cavaliers, leurs machines sont prêtes à l'instant ; en cas de surprise, leurs carabines donneront aux escadrons le temps de se rassembler.

Dans l'exploration, les cyclistes apportent à la cavalerie l'appoint de leur feu, dont la puissance égalera pour une compagnie celle de deux à trois escadrons ; ils accroissent considérablement cet élément de force brutale nécessaire pour obtenir ou pour préciser un renseignement. A l'avant-garde, dans la marche d'approche, ils domineront les passages dangereux et permettront aux cavaliers de déboucher sans risques.

Une fois le contact pris, ils entrent en ligne de tous leurs fusils et doublent la valeur du cavalier qui peut à son aise forcer l'obstacle et pousser de l'avant.

Si l'ennemi est en force, ils l'immobiliseront sur son front et formeront le rideau à l'abri duquel la cavalerie manœuvrera ; ils constitueront le point d'appui nécessaire à un mouvement sur les flancs

En cas de retraite, ils tiendront les défilés et assureront la sécurité et le repli en bon ordre des escadrons.

Dans la poursuite, ils accentueront la désorganisation par leur feu, gagneront l'adversaire de vitesse, s'interposeront sur ses lignes et l'empêcheront de se refaire.

Une fois la bataille engagée, ils seront à disposition du chef pour collaborer, toujours avec la cavalerie, aux missions les plus diverses, notamment aux mouvements sur les ailes et à la couverture des flancs ; ils contribueront puissamment à troubler les opérations de l'adversaire, en tombant inaperçus sur les détachements ennemis, en opérant ces surprises dont les récentes manœuvres ont donné tant d'exemples.

Constituer de toute manière un organe nouveau de la cavalerie ; voilà le véritable rôle des cyclistes combattants <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Nous avons rencontré à propos des cyclistes attachés aux escadrons le terme de « soutien de cavalerie ». Nous n'emploierons par cette expression à laquelle le capitaine Gérard donne un sens exclusif de passivité et de défense qui ne s'accorde pas avec les qualités offensives du cycliste. *Conséquences tactiques de la création de l'infanterie cycliste*, p. 119.

C'est bien ainsi qu'on l'a compris en France et en Italie, où ont été faits dans ce domaine les essais les plus concluants, et même en Russie.

Avec la cavalerie, les cyclistes donnent leur rendement maximum ; sans elle, ils perdent le bénéfice de leurs qualités essentielles. Voici à ce sujet les conclusions que nous apporte l'auteur d'une récente étude, basée sur le journal de marche d'une compagnie cycliste aux dernières manœuvres françaises<sup>1</sup>. Il faut renoncer, dit cet officier, à faire de l'exploration à bicyclette. Le vélocipédiste, forcé pour aller vite de concentrer son attention sur sa machine, se garde mal ; puis une compagnie cycliste, obligée de détacher une avant-garde, diminue son effectif et par conséquent, ses moyens d'action par le feu. Elle sera prudente et perdra par ses mesures de précaution une partie de sa vitesse et de sa force offensive.

La cavalerie lui apporte donc la sécurité de l'exploration. A son tour, le cycliste fournit au cavalier la certitude de la protection et la possibilité d'une résistance.

L'exploration italienne prévoit que les cyclistes doivent se porter en avant du front des escadrons de découverte. Les résultats acquis aux manœuvres françaises ne confirment pas cette manière de voir. Au contraire, un fait se dégage clairement de ces observations, c'est que le vélocipédiste, inapte à assurer sa propre sécurité, devra suivre la cavalerie.

Au cours de la bataille, cet appui mutuel des deux éléments favorise puissamment la surprise. Avertis à temps, les cyclistes ont pu fréquemment aux manœuvres du Centre ouvrir le feu à courtes distances sur l'artillerie ou ses bataillons de seconde ligne. Sans les avis fournis par la cavalerie l'occasion eût été manquée, à plusieurs reprises. On n'a pas suffisamment tenu compte de ces épisodes parce qu'il n'y avait pas de balles dans les fusils ; en temps de guerre, l'effet moral de ces opérations ne serait nullement à dédaigner.

Toutes ces missions nombreuses et délicates exigent naturellement un apprentissage sérieux en temps de paix. Il faut que les cyclistes et les cavaliers travaillent ensemble, se connaissent et apprennent à pratiquer entre eux une liaison constante.

Citons pour terminer un jugement qui résume les opinions

<sup>1</sup> *La compagnie cycliste du 4<sup>e</sup> bataillon de chasseurs aux manœuvres d'automne du 20<sup>e</sup> corps*, par le lieutenant Pauly.

émises sur l'activité des cyclistes aux manœuvres du Centre <sup>1</sup> : « En présence des masses de cavalerie maniées par un des généraux les plus réputés de l'armée, le général Trémeau, que firent les quatre compagnies du commandant Mordacq ? Quels services le général Milliet, d'autant plus pauvre en cavalerie que son infanterie est plus nombreuse, peut-il attendre de ces 600 fusils montés à bicyclette ? Tel est le problème. Tous les journaux l'ont exposé, tous sont unanimes à reconnaître que les cyclistes l'ont magistralement résolu. Cet outil admirablement au point s'est révélé, à la surprise de beaucoup, adversaire aussi redoutable à la cavalerie qu'il avait été en 1905 son utile compagnon. Il a prouvé ainsi qu'il pouvait constituer entre les mains du général en chef un moyen d'action, apte aux missions les plus diverses, les plus imprévues, tout particulièrement utile dans les cas où il faut aller vite et frapper fort. »

Se basant sur ces résultats, la France et l'Italie tendent de plus en plus à renforcer leurs cavaleries par des vélocipédistes <sup>2</sup>.

C'est à sa cavalerie également que la Suisse adjoindra les nouvelles unités combattantes de cyclistes. Employer ailleurs cette précieuse force dont nous avons un besoin plus pressant encore que nos voisins, serait la gaspiller. Est-il besoin d'insister là-dessus ?

<sup>1</sup> *France Militaire*, 3 octobre 1908.

<sup>2</sup> Voir pour l'Italie, le travail du lieutenant Tiziano Rossi, *Il problema della cavalleria e del ciclismo in Italia*.

(A suivre.)

