

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 56 (1911)
Heft: 2

Artikel: Instruction d'une compagnie de cyclistes
Autor: Schmidt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-339247>

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: 03.04.2026

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

LVI^e Année

N^o 2

Février 1911

Instruction d'une compagnie de cyclistes.

(Planches VI-IX).

Le Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale (3 juin-25 novembre 1910) sur l'organisation de l'armée n'admet la formation de compagnies de cyclistes que pour *régulariser l'administration, régler l'instruction et la discipline.*

Le tableau E 5 du même message fixe la répartition d'une compagnie de cyclistes de la façon suivante :

	Officiers subalt.	Sergents.	Cap.	Appointés ou soldats
Etat-major de division	1	1	4	28
3 E.-M. de brigade d'I. chacun	1	1	—	2
6 E.-M. de régiment d'I. chacun	—	—	4	2-3
18 bataillons d'I. chacun	—	—	—	2
1 groupe de mitrailleurs	—	—	—	2-3
1 groupe de guides	1	1	4	24
1 brigade d'artillerie de campagne. (y compris E.-M. de R. et de Gr.)	—	1	—	10
1 parc de division	—	1	—	10
(y compris E.-M. de Gr.)				
1 bataillon de sapeurs	—	—	—	2
1 compagnie du télégraphe	—	—	—	4
1 lazaret de division	—	—	—	3
1 détachement des subsistances	—	—	—	4

A l'Etat-Major de division :

1 chef de compagnie ; 1 sergent-major ; 1 fourrier ; 1 sous-officier mécanicien ; 4 mécaniciens ; 1 infirmier ; 2 soldats du train.

Sous ce tableau, nous trouvons ces deux explications :

« La section de cyclistes de l'état-major de division est aussi destinée à renforcer les cyclistes des avant-postes, à établir la liaison entre les colonnes du train et à leur sûreté, ainsi qu'au service de garde à l'état-major de division.

» La section de cyclistes du groupe de guides peut aussi être

utilisée pour l'organisation de postes collecteurs de renseignements et pour le service de patrouille pendant la nuit. »

Dans notre règlement pour les cyclistes militaires suisses de 1901, outre les chapitres traitant la partie technique, nous trouvons les titres suivants :

- IV. Généralité sur l'emploi des cyclistes.
- V. Service d'ordonnance.
- VI. Service de relais.
- VII. Service d'exploration et de sûreté.
- VIII. Entreprises particulières et combat.

Il existe donc entre le règlement et le Message une différence essentielle.

Ce dernier n'admet pas comme unité la compagnie de cyclistes combattants, mais prévoit, à côté du service de relais et d'estafettes, le service d'avant-postes et celui de patrouille. Le règlement de 1901, par contre, parle dans les chapitres IV et VIII de compagnies combattantes, donne les directions pour la mise au combat, et la conduite du combat avec de plus fortes unités.

Mon intention n'est point ici de discuter l'importance ou l'inutilité de compagnies de cyclistes combattants. Si j'attire l'attention sur la différence entre le Message et le règlement, ce n'est que pour faire valoir mon plan d'instruction.

Agissant dans l'esprit du règlement et dans l'esprit du Message, il faut donner aux cyclistes :

- 1° Une instruction individuelle tactique égale à celle du fantassin.
- 2° Une instruction individuelle technique.
- 3° Perfectionner l'instruction individuelle tactique.
- 4° Former des sections.

Dois-je former une compagnie ? Dois-je consacrer du temps à l'instruction de la compagnie pour le combat ? Le règlement de 1901 me répond carrément, oui. Le Message jette le doute, parce que, d'une part, il ne veut pas de cyclistes combattants, d'autre part, il veut la compagnie pour régler l'instruction et la discipline.

Or, l'école de compagnie a pour fin :

- a) Régler l'instruction du chef de compagnie.
- b) Etablir la liaison entre les chefs de section et le chef de compagnie.

c) Développer l'initiative des sous-ordres dans la dépendance du chef.

d) Exciter l'attention de tous, habituer chacun aux difficultés de la transmission des ordres, à l'obéissance au signe, à l'action coordonnée. Sans école de compagnie, l'instruction du soldat est incomplète. C'est pourquoi nous prétendons que l'inexistence voulue de compagnies combattantes n'exclut pas la formation de la compagnie durant une école de recrues, qu'elle n'enlève pas la possibilité de l'action temporaire de la compagnie pendant une phase de combat, mais par contre, qu'elle détruit la tendance à comparer la compagnie de cyclistes à un escadron de dragons.

Nous pensons donc ne manifester ni excès d'initiative ou d'indépendance, mais coordonner de notre mieux le règlement en vigueur avec les prescriptions nouvelles, en disposant de nos 67 jours d'école de la façon suivante :

I^{re} période : Instruction individuelle.

II^e » Travail dans la section.

III^e » Travail dans la section et dans la compagnie.

I^{re} PÉRIODE : INSTRUCTION INDIVIDUELLE.

La I^{re} période comprend les 7 premières semaines de l'école de recrues, soit en déduisant les jours de mobilisation de l'école, les dimanches et les congés, un total approximatif de 312 heures de travail. Voici quelle fut la répartition de ces 312 heures durant l'école de recrues cyclistes ¹/₁₁ de 1910, à Lausanne :

Dressage, 60 heures.

Exercice, 40 heures.

Gymnastique, 20 heures.

Ecole de conduite, 24 heures.

Préparation au tir, 32 heures.

Tir, 34 heures.

Lecture des cartes, orientation, 12 heures.

Service en campagne, 24 heures.

Service de garde, 8 heures.

Organisation militaire, 6 heures.

Règlement de service, 12 heures.

Connaissance de l'arme, 10 heures.

Connaissance et entretien de la bicyclette, 20 heures.
Service intérieur, 10 heures.

Enseigner le dressage, l'exercice, la gymnastique, la préparation au tir, le tir, le règlement de service, le service de garde, la connaissance de l'arme, le service intérieur, n'offre aucune particularité.

Par conséquent, j'aborde immédiatement la discussion de l'instruction des branches spéciales soit : l'école de conduite, la lecture des cartes, l'orientation, connaissance et entretien de la bicyclette, le service en campagne.

L'école de conduite exige la recherche de la difficulté, son attaque, la victoire.

En effet, aller à bicyclette est une chose que toutes les recrues savent avant leur entrée au service. Mais, au civil, on se vêt peu, on emploie une machine légère, on s'assied en arrière de la selle, le haut du corps penché sur le guidon.

La machine d'ordonnance, construite pour le terrain, est forcément une machine un peu lourde. Cette lourdeur surprend la recrue. La vareuse, la bandoulière, le fusil oppressent l'individu, ne permettent pas le jeu des poumons. Refaire l'homme, refaire sa position, tel est l'ingrat travail à entreprendre.

La tenue militaire du cycliste est telle que pour l'assiette, le poids du corps soit également réparti sur la selle, les épaules légèrement abaissées, le haut du corps un peu incliné, les reins tendus, les bras appuyés aux poignées du guidon, le regard dirigé en avant.

L'assiette obtenue, on passe à la conduite à une main dans les voltes, dans les « changez de voltes », ou simplement à la conduite par l'équilibre du corps. On enseigne à franchir de petits obstacles : fossés, poteaux, troncs d'arbres, en jetant successivement le poids du corps sur la roue d'arrière, sur le guidon et les pédales.

L'homme devient ainsi maître de sa machine. Plus il aura passé d'obstacles, pris des rampes dures, roulé sur un mauvais terrain, plus grandira sa confiance en soi-même. Le maintien des intervalles et des distances, les changements d'allure et de direction n'exigent, après ces exercices, que très peu de travail.

C'est surtout cette exactitude, cette presque simultanéité dans le coup de pédale, le terrain qu'on croit infranchissable et qu'on

franchit, — non sans culbutes, peut-être, — mais qu'on franchit, qui prouvent la hardiesse et le sang-froid, qualités qu'un cycliste doit posséder au plus haut degré.

La lecture des cartes, l'orientation exigent la simplicité, la clarté.

L'auditoire formé par une section de recrues cyclistes n'est pas un auditoire de savants et de mathématiciens. C'est certainement un auditoire de jeunes gens intelligents, mais qui demandent avant tout qu'on soit simple et qu'on les intéresse.

D'où découle l'intérêt? De la façon dont on présente les choses.

Habituer ces recrues à voir le terrain avec des yeux militaires pratiques, voilà qui doit les intéresser. Par exemple : De ce point, j'aperçois une série de coupures. Je fais deviner dans ces coupures la présence des vallées, dans le fond des vallées, les rivières ; les routes courant parallèlement aux rivières, les ponts entre les villages bâtis sur les deux rives. Les voies de communication reliant une vallée à l'autre, franchissant les cols et non les points culminants. Autant de petites observations qui semblent d'une simplicité élémentaire mais sont indispensables pour former l'œil à la connaissance du terrain, et permettre à la mémoire et à l'imagination de saisir des images.

L'image acquise, on prend la carte, on l'oriente, en indiquant les différents procédés d'orientation. On compare la carte avec le terrain en indiquant comment elle reproduit celui-ci, la façon de mesurer les distances, de se rendre compte des pentes et de les calculer, cela, afin qu'une estafette cycliste qui, loin de l'ennemi, a la faculté de choisir son chemin, puisse apprécier si le chemin kilométriquement le plus long, ne sera pas néanmoins le plus rapidement parcouru parce que les rampes sont plus douces, que, par conséquent, l'allure peut être augmentée et soutenue.

Voilà de quoi, me semble-t-il, intéresser le jeune homme, lui donner du coup d'œil, en un mot, le mettre en état d'équilibre mental.

La connaissance et l'entretien de la bicyclette exigent de l'exactitude.

L'hygiène de la machine est au cycliste ce qu'est l'hygiène du cheval au cavalier. Un cheval bien soigné, bien entretenu, fournira beaucoup de travail pendant un long temps. Une ma-

chine bien soignée, bien entretenue, fournira son travail aussi longtemps que les forces et la volonté de l'homme le lui imposeront. Savoir entretenir sa machine, en connaître les parties les plus compliquées et les plus délicates, pouvoir les démonter rapidement, les nettoyer, les remonter, contrôler les écrous, les roues, le frein, la chaîne, les rayons, les pneumatiques, l'appareil de direction, le guidon, être à même de réparer un pneumatique, une chambre à air, une valve gâtée, un guidon faussé, voilà ce que tout cycliste doit savoir et pouvoir.

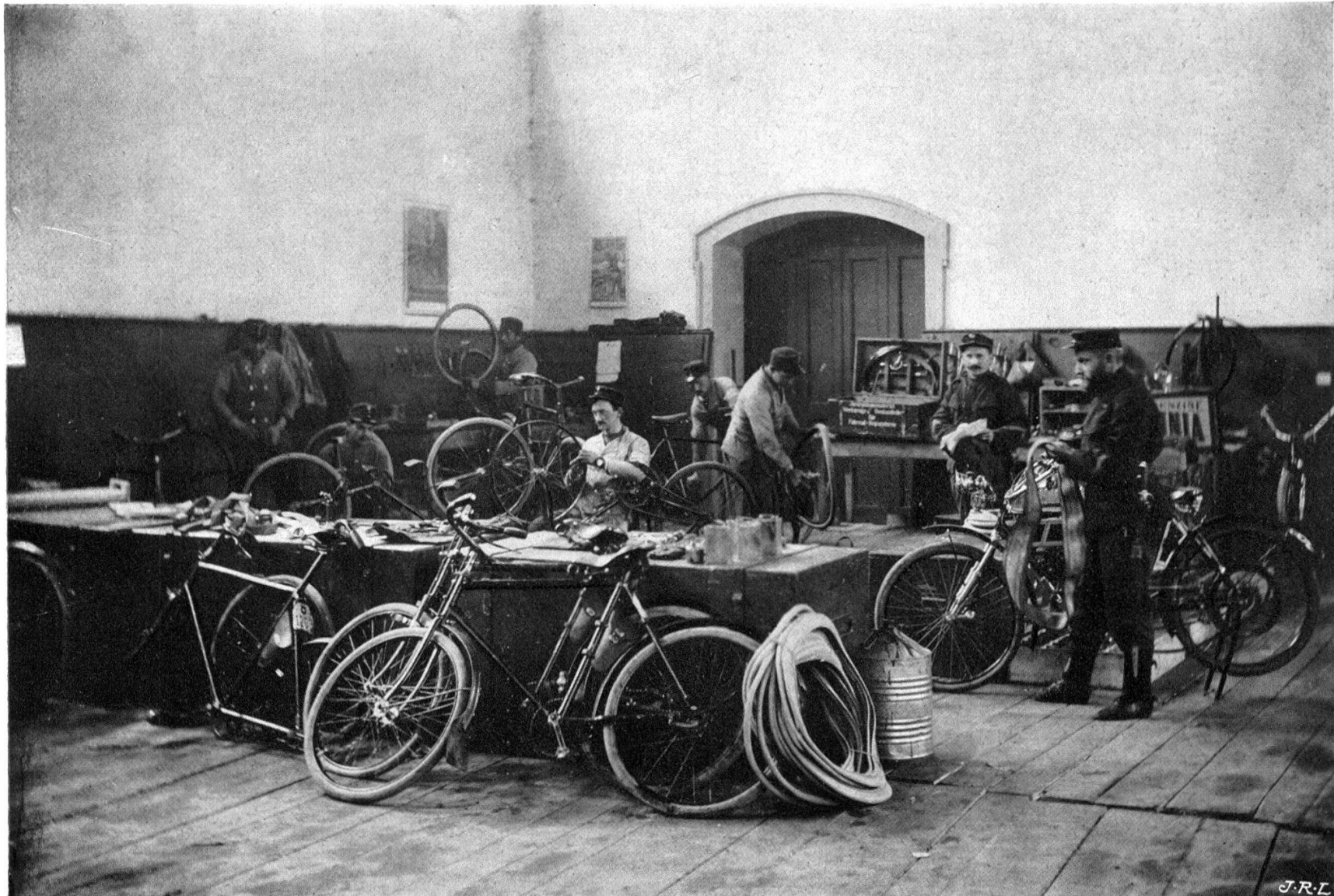
Cette instruction se donne dans le groupe. Chaque groupe, sous la direction de son chef et du sergent mécanicien, démonte les machines, fait la nomenclature des pièces, explique leur usage, la façon de réparer, et de remonter. C'est durant ce travail qu'on choisit les recrues les plus habiles pour les envoyer à l'atelier de réparation comme apprentis mécaniciens.

L'atelier de réparation est installé dans le parc aux machines (Pl. VI), ou à sa proximité immédiate. Vous y trouvez tout le poème huileux d'un atelier de mécanicien : pétrole, benzine, huile, pare-crotte, caoutchouc, pneumatiques, chambres à air, fourches de guidon, moyeux de rechange, valves, pédales, freins, clefs anglaises, marteaux, ciseaux, supports de bicyclette, etc. Pour le transport, les pneumatiques et les chambres à air sont placés dans les caisses qui bordent l'atelier, les outils dans des caisses pareilles à celle qu'on peut voir ouverte et appuyée contre le mur de droite.

Les réparateurs sont chargés de la remise en état des machines détériorées. La compagnie doit avoir chaque matin à l'appel tout son matériel prêt à être utilisé. Aussi, n'est-il point rare qu'après une forte journée de travail dans le terrain, l'atelier de réparation n'éteigne ses feux que vers une ou deux heures du matin.

Je voudrais signaler ici une lacune de notre organisation. Nos cyclistes ne sont point forcés d'acheter la machine d'ordonnance. Aussi ne l'emploient-ils jamais au civil et perdent-ils l'habitude de s'en servir. A l'entrée au cours de répétition, tout entraînement a disparu et les huit premiers jours ne sont point de trop pour s'y remettre.

Ceci est une entrave à la mobilité des cyclistes en cas de mobilisation et je me demande si cette entrave ne pourra pas devenir un réel désavantage.



L'atelier de réparation d'une compagnie de cyclistes.

Le service en campagne demande la clarté.

Dans le service d'estafette, de relais, de patrouille, l'homme doit se débrouiller. On aide quelqu'un à se débrouiller en lui exposant clairement la situation. Souvent le cycliste est seul. Il faut que la confiance qu'on lui témoigne éveille en lui un sentiment d'orgueil, de sûreté de soi-même. Ce sentiment lui procurera l'énergie nécessaire pour surmonter seul les obstacles qu'il peut rencontrer. L'importance de la mission qu'il remplit doit également l'aiguillonner. On est d'accord pour dire que l'énergie est la base de l'éducation militaire. Rien n'est plus vrai. Mais, rien n'est plus vrai également, que le cycliste doit être plus que tout autre un exemple d'énergie, parce que plus qu'à tout autre soldat l'effort violent et la privation de repas, et celle de sommeil seront son lot. Estafette, au service de relais, en patrouille, le danger le guette sans cesse et cependant, en toutes circonstances, son visage et son cœur doivent rester gais.

II^{me} PÉRIODE : TRAVAIL DANS LA SECTION

Les premiers exercices en section doivent être purement formels ; c'est-à-dire enseignés de telle façon que l'image de l'exécution se grave dans l'esprit et la mémoire de l'homme.

A partir du moment où l'image est saisie, toute l'instruction doit être greffée sur des tâches.

Où puiserons-nous ces tâches ?

Dans l'emploi tactique, adapté au terrain et aux circonstances où l'on se trouve.

Le règlement de 1901 et le Message de 1910 prévoient les emplois tactiques suivants : le service de relais, le service d'avant-postes, le service de patrouille.

Le service de relais s'établit entre les organes d'exploration et les avant-postes, entre les avant-postes et le gros, entre le gros et le service de l'arrière.

Le service d'avant-postes s'établit en liaison avec la cavalerie ou l'infanterie ou même dans l'unité cycliste isolée.

Le service de patrouille se fait en liaison avec la compagnie de guides dans la marche en avant, en remplacement de cette compagnie et au service d'avant-postes.

De ces considérations résulte que, pour chacun de ces exercices, je dois avoir à disposition un terrain assez vaste, dans

lequel je puisse faire valoir les deux avantages marquant des cyclistes : la mobilité, la rapidité.

Cela dit, procédons par discussions de tâches, et suivons une section qui dispose du terrain de Froideville et environs pour des exercices de relais. (Carte de Lausanne 1 : 100 000).

Service de relais.

On peut organiser un travail instructif, intéressant, en prenant comme base le combat de rencontre, le stationnement, la retraite ou la poursuite. Chacune de ces données justifie des dispositions nouvelles, force l'homme à agir différemment.

Premier thème.

L'ennemi marche de l'Isle sur Echallens.

Notre régiment de cavalerie 1 explore depuis les hauteurs nord de Bottens, dans le secteur Echallens, Bioley-Orjullaz, Boussens.

Notre brigade d'infanterie 1 a passé Promassens ce matin à 7 h. et marche par Mézières, Corcelles-le-Jorat, Froideville sur Echallens. Notre section doit établir une ligne de relais entre le régiment de cavalerie 1 et la brigade d'infanterie 1.

Ce thème peut se résoudre comme suit :

Orientation.

Caporal Mégevand, avec les 12 premiers hommes de la section vous établissez le poste initial 1 à Bottens, le poste intermédiaire n° 2 à Froideville. Ces deux postes seront forts chacun de 1 chef et 5 hommes. Le poste n° 2 couvrira la route Froideville-Cugy.

Caporal Illert, avec 10 hommes vous établissez les postes intermédiaires n° 3 à Chalet-du-Villars, n° 4 à Corcelles-le-Jorat. Ces deux postes seront chacun de 1 chef et 4 hommes ; tous deux doivent se couvrir dans la direction de Montpreveyres.

Caporal Busset conduit le reste de la section à Mézières et y établit le poste terminal n° 5.

Les dépêches suivront la route Bottens-Froideville, le chemin de 3^e classe Froideville, Chalet-du-Villars, Corcelles-le-Jorat, et de là sur Mézières par la route passant par le *U* de Ussières.

Je me trouve à Mézières.

Après avoir laissé aux sous-officiers le temps d'établir les postes, que dois-je exiger de chacun d'eux à la revision ?

Cinq choses.

1° Qu'ils aient bien renseigné les hommes au sujet de leur mission et de la route à suivre.



Tirailleurs cyclistes. Les machines derrière les hommes.

- 2° Un service de sûreté offrant toute garantie contre une surprise.
- 3° Des machines en bon état, bien rangées.
- 4° Une tenue exacte du journal.
- 5° Une transmission rapide des dépêches, et que l'homme sache agir dans le cas où, durant la course entre 2 postes, il se heurterait à une patrouille ennemie.

Second thème.

L'ennemi est encore sur la rive droite de la Venoge.

Nos avant-postes de cavalerie sont sur la ligne Lussery, Cossonay, Gollion.

L'infanterie se couvre sur la ligne du Talent.

La brigade d'infanterie 1 stationne durant la nuit du 4 au 5 XII dans le rayon Bottens-Bretigny-Froideville.

Etat-major brigade 1	Froideville.
» régiment 1	Bottens.
» régiment 2	Bretigny.

Notre section doit relier l'état-major de la brigade 1 avec les états-majors des régiments 1 et 2.

Ma façon de procéder dans l'installation des postes sera différente de celle du thème 1. En effet, dans le thème 1 il y avait danger immédiat; dans le thème 2 je suis à couvert derrière un double rideau d'avant-postes.

J'ordonne :

Orientation.

Caporal Porchet avec 9 hommes, vous établissez le poste initial au Rég. 1 à Bottens. Force 1 sous-officier, 5 hommes.

Le poste intermédiaire n° 2 à la croisée des routes nord du A de Chalet-des-Etangs. Force 1 chef, 3 hommes.

Caporal Roduit avec 9 hommes, vous établissez le poste initial n° 3 au Rég. 2 à Bretigny s/Morrens. Force 1 sous-officier, 5 hommes; le poste intermédiaire n° 4 à la croisée des routes sud du M de Châlet-à-Marin. Force : 1 chef, 3 hommes.

Caporal Favre avec le reste de la section, poste terminal à Froideville. Je me trouve à Froideville.

1° On remarquera ici la différence de force des postes. Ceci provient de ce que le commandant de régiment peut donner l'ordre de prolonger la ligne de relais jusqu'à la ligne d'avant-postes. Le poste initial devra dans ce cas immédiatement fournir et faire rapport au poste terminal qui détache le renfort nécessaire.

2° De la ligne d'avant-postes peuvent arriver successivement, dans un court espace de temps, un grand nombre de rapports

importants qui doivent être transmis à la brigade. Il est inadmissible que ces rapports attendent pour la transmission la rentrée des cyclistes qui roulent vers les n^{os} 2 ou 4. Par conséquent, le rapport part; si au poste 2 ou 4 le chef est seul, le cycliste du poste n^o 1 ou 3 ne fait qu'annoncer son rapport pour le journal et continue sur Froideville.

Qu'inspecte le chef de section au moment de la revision ?

- 1^o L'orientation des hommes.
- 2^o L'état des cantonnements, l'état des machines, leur parc.
- 3^o Les mesures relatives aux subsistances.

Troisième thème.

L'ennemi bat en retraite dans la direction d'Echallens, Goumoens-la Ville.

Nos troupes le poursuivent activement.

Le parc de corps doit rester à Froideville jusqu'à nouvel ordre.

L'état-major de corps en ce moment à Poliez-le-Grand m'ordonne de le relier au parc de corps.

J'ordonne :

Orientation.

Caporal Privat avec 4 hommes, poste terminal à Froideville.

Caporal Hug avec 4 hommes, poste intermédiaire n^o 2 à Bottens, croisée des routes sud du *B* de Bottens.

Le reste de la section au poste initial à l'état-major de corps.

Je me trouve au poste initial.

Cette tâche, la plus simple des trois au début, se complique dans la suite. Chaque bond en avant de l'état-major de corps, demande la pose d'un nouveau poste. Un ordre de marcher en avant, de se porter sur l'un des flancs, donné au parc de corps, supprime des postes ou nécessite la création d'une ligne nouvelle.

J'arrête ici les exemples d'instruction de ce genre de service, en admettant cependant que sur des thèmes analogues, on peut imaginer des tâches nouvelles, dont l'exécution varie de celles que je viens de présenter.

Service d'avant-postes et de patrouille.

Je tiens à ce que mon instruction vise spécialement les trois points suivants :

- 1^o L'action combinée du cycliste et du cavalier.
- 2^o L'action du cycliste en liaison avec l'infanterie.

3° Le cycliste comme patrouille en liaison avec la compagnie de guides.

Je traiterai l'action du cycliste isolé aux avant-postes, ainsi que celle de cyclistes remplaçant la compagnie de guides, à l'occasion de l'unité plus forte, la compagnie.

Premier thème.

De fortes subdivisions de cavalerie ennemie descendues du Jura ont atteint l'Isle et la Sarraz.

Nos troupes se rassemblent vers Echallens. La brigade de cavalerie 1 à laquelle nous sommes attachés couvre le rassemblement, et agit dans le secteur Oulens-Daillens.

La section de cyclistes est chargée de couvrir la grande route de La Sarraz-Oulens, et de s'opposer à toute tentative ennemie sur le flanc droit de la brigade.

Quel raisonnement tiendra le chef de section?

L'ennemi peut passer de La Sarraz : *a)* par Orny, l'Island, sur Goumoens-le-Jux; *b)* par Mormont sur Oulens; *c)* par Eclépens sur Oulens.

La première hypothèse est peu probable; le terrain très marécageux entre Orny et l'Island ne se prête guère à l'action de la cavalerie. La deuxième hypothèse est aussi peu probable que la première; les pentes du Mormont sont raides et couvertes de bois. La route plus que certainement utilisée sera donc la grande route, La Sarraz, Eclépens, Oulens. Mais, les deux premiers chemins étant d'excellents chemins de patrouille, je ne dois point négliger mon flanc droit. Je dispose :

Sergent Flückiger avec 3 hommes, poste d'observation au point 608; vous observerez dans la direction de la Sarraz.

Caporal Praz avec 6 hommes, poste d'observation au point 536; vous observerez la plaine de Chavornay.

Le reste de la section sous mon commandement sur la hauteur à l'est du point 451.

Sergent Henri avec 4 hommes, établissez par Oulens la liaison avec la brigade de cavalerie.

Sur la hauteur est du point 451, je dispose mes fusils par groupe avec intervalles de façon à couvrir un grand front. Travaux de préparation : appuis pour les armes, estimation des distances, etc.

Que dois-je faire des machines?

Il y a deux façons de procéder : 1° Placer les machines à côté ou derrière les tirailleurs (Pl. VII).

2° Les laisser en arrière sous la protection d'une garde, — par groupe 2 hommes (Pl. VIII). — Ces gardes doivent se placer de façon à pouvoir observer le terrain dans toutes les directions, et s'opposer à une entreprise contre les machines. Dans le cas où le danger est immédiat, on laisse la moitié des hommes aux machines, pendant que les autres continuent l'entreprise.

Pour la mobilité de la troupe, — cas du thème qui nous occupe, — il est préférable, que l'homme ait sa machine immédiatement à sa portée (Pl. VII).

Second thème.

De la cavalerie ennemie a atteint l'Isle.

Notre brigade de cavalerie stationne durant la nuit du 11 au 12 XII à Cossonay. Ma section de cyclistes lui est attachée. Elle a pour mission de couvrir la grande route l'Isle, La Chaux, Cossonay et le chemin conduisant de Dizy par le point 585 à Cossonay.

Les routes de Lussery et Senarclens sont couvertes par des postes de cavalerie. But des patrouilles : La Chaux, Cuarnens, L'Isle.

Cette tâche m'impose l'organisation complète d'une grande garde d'infanterie. Je n'insiste pas sur ce point; il me paraît plus intéressant de voir ce que peut faire de nuit la patrouille de cyclistes.

Un cycliste exercé roule facilement de nuit, sans lanterne, même sur un chemin de troisième classe. Son allure en est naturellement ralentie, mais ce serait une erreur de croire que la machine demande toute son attention. On arrive parfaitement à rouler d'instinct, c'est-à-dire sans se préoccuper du sol. La difficulté n'existe comme que comme plus sur une route de première classe. Le cycliste possède en outre, sur l'infanterie et sur la cavalerie, cet énorme avantage d'avancer absolument sans bruit. Il peut jouer au fantôme. Se heurte-t-il à l'adversaire, il disparaît, cache sa machine, se transforme en patrouille d'infanterie, se glisse dans le terrain, rampe, reconnaît les positions ennemies, regagne sa machine, envoie rapidement son rapport.

Le contact pris, il se colle à l'adversaire et tient son chef au courant de tout ce qui se passe. Pendant ce temps, les chevaux se reposent. A l'aube, la patrouille de cavalerie relève la patrouille de cyclistes; l'action de la cavalerie recommence. Les

cyclistes passent au deuxième plan et ne deviennent qu'une réserve de fusils chargée d'appuyer un mouvement.

Les mêmes services peuvent être rendus en liaison avec l'infanterie. Une compagnie, un bataillon d'avant-postes utilisera plus spécialement ses cyclistes pour le service de patrouille. On en gardera nécessairement quelques-uns pour la transmission des rapports, mais ce pourrait être une faute de ne point utiliser, de ne pas tirer le plus grand profit de l'élasticité, de la mobilité et du silence de nos cyclistes.

Dans notre thème, la tâche principale de la patrouille sera donc celle-ci: sergent André avec 8 hommes, marchez par La Chaux, Cuarnens, l'Isle. Déterminez où se trouve la ligne d'avant-postes ennemis. Où se trouve son aile gauche, ce qu'il y a dans l'Isle. Vous resterez en contact avec l'ennemi.

Troisième thème.

L'ennemi est en marche par Epautheyres, Essertines, Vuarrens sur Echallens.

Notre brigade a quitté Cheseaux ce matin à 6 heures et marche à sa rencontre par Assens, Echallens, Villars-le-Terroir.

La section de cyclistes est avec la compagnie de guides 1 à l'avant-garde de la brigade.

Ici deux emplois des cyclistes me paraissent justifiés.

1° Ils couvrent la route principale de marche en liaison avec la compagnie de guides, et n'envoient que des patrouilles de flanc par la route Boussens, Bioley-Orjullaz, Bretigny, Goumoens-la-Ville. Dans ce cas, le chef de section choisit les meilleurs sous-officiers et les meilleurs hommes comme patrouille de flanc, et lui-même avec le reste de la section avance par bonds, en ayant soin de garder toujours le contact avec la compagnie de guides.

2° La route principale est confiée à la compagnie de guides seule, et les cyclistes sont détachés comme protection du flanc gauche par la route Boussens, Bioley-Orjullaz, Bretigny, Goumoens-la-Ville. J'opte plutôt pour ce deuxième emploi. Tandis qu'une subdivision d'infanterie a de la peine à se maintenir à la hauteur des unités d'avant-garde, les cyclistes du fait de leur mobilité y parviennent facilement. Le combat engagé, ils deviennent une menace continuelle sur le flanc de l'adversaire. Si le nombre des fusils ne suffit pas pour rendre une en-

trée en action efficace, on a au moins une forte patrouille d'officiers, qui signale tout ce qui se passe sur les flancs.

Comment le chef de section conduit-il cette section de flaqueur ? Il avance également par bonds. Au moyen des chemins transversaux, il cherche le contact avec la compagnie de guides et le commandant de l'avant-garde. Il se couvre en avant, sur son flanc gauche, sur ses derrières.

* * *

Je n'ai point encore touché la question des réparations durant la marche. Loin de l'ennemi, ces réparations ne demandent aucune disposition spéciale. Mais, admettons que durant l'exécution de la tâche de flanc supposée, un homme endommage sa machine. Comment procéder ?

A chaque section est attaché un mécanicien. Ce mécanicien est porteur d'une sacoche de réparation. L'homme à la bicyclette avariée s'annonce à son chef de section par une transmission le long de la colonne. Le sous-officier, chef du dernier groupe, le mécanicien et les deux derniers hommes de la section sortent du rang. Le sous-officier organise le service de sûreté du groupe, pendant que le mécanicien aidé de l'homme répare la machine. Celle-ci remise en état, le groupe reprend sa marche et reste patrouille d'arrière. Chaque fois qu'une nouvelle réparation se présente, le même travail recommence (Pl. IX). Si la distance qui sépare le groupe de la section s'est trop allongée, on la raccourcit en augmentant la vitesse.

Les thèmes ci-dessus, servant de base d'instruction, m'amènent à considérer l'action de subdivisions de cyclistes, comme une sorte de point d'appui sur lequel doivent pouvoir compter momentanément, spécialement la cavalerie et l'infanterie.

III^{me} PÉRIODE : TRAVAIL DANS LA COMPAGNIE

L'école de compagnie est le complément nécessaire à la formation des cadres et de la troupe. Elle doit démontrer ce que peut l'unité cycliste.

Pour le travail formel, le règlement de 1901 prévoit cinq formations : la ligne, la colonne par sections, la colonne par pelotons, la ligne de colonnes par sections, la ligne de colonnes par pelotons.



Tirailleurs-cyclistes. Les machines en arrière sous la protection d'une garde.

J.R.L

Ces formations conformes à notre ancien règlement d'exercice de l'infanterie ne s'accordent plus avec celui de 1908. Pour satisfaire les principes du règlement de 1908, il y aurait lieu de n'adopter que deux formations :

la ligne ;

la ligne de colonnes par sections, ou pour employer la terminologie du règlement de 1908, — la colonne de compagnie.

Ces formations ont le but de toute formation de rassemblement : contrôle de l'effectif, de l'équipement, du matériel, reprise en main, — dressage, — avant ou après le combat.

Le dressage durera aussi longtemps que nécessaire, pour obtenir l'exactitude, la simultanéité, la domination totale sur les volontés. Il faut que le chef domine son unité de telle façon qu'en la jetant à droite ou à gauche, il sente les volontés de ses subordonnés devenues siennes, l'effort physique s'affirmant pour l'exécution de l'ordre. Quand il a acquis ce sentiment, il passe aux thèmes tactiques dans la solution desquels l'intelligence, la volonté, le bon sens de chacun peuvent se manifester.

Premier thème.

Des forces ennemies de toutes armes rassemblées dans la vallée de Mouthe et les environs de Pontarlier, se sont mises en marche sur Vallorbe et Sainte-Croix.

Le premier corps d'armée se rassemble aux environs d'Yverdon.

La compagnie de cyclistes reçoit l'ordre de se transporter à l'Auberson, d'observer la frontière dans la direction des Fourgs, de garder en sa possession le col des Etroits. La route de la Côte aux Fées, ainsi que le col de l'Aiguillon sont gardés par le landsturm.

La brigade de cavalerie agit dans la direction de Ballaigues et Vallorbe.

J'ordonne : Orientation.

Lieutenant Massi avec 12 hommes, patrouille d'officier par la route Orges-Vuitebœuf-Sainte-Croix-l'Auberson ; établissez-vous au point 1122 nord de les Jaques ; observez de là, direction les Fourgs.

Avec la compagnie, je suis la même route jusqu'à l'Auberson. Les haltes sont supprimées. 20 mètres de distance entre les sections. Je marche derrière la patrouille d'officiers.

Admettons que la montée n'offre aucun événement saillant et reprenons notre chef de compagnie au moment de la distribution des ordres à l'Auberson.

J'ordonne : Orientation.

Les sections Henri, William et Massi occupent la colline nord du point 1102 et s'y fortifient à l'aide des outils qu'on réquisitionnera à l'Auberson. Section Henri, de... à...!

La section Junod est détachée à gauche, à La Limasse, pour couvrir le chemin qui conduit au col de l'Aiguillon ou à la Gittaz.

Le landsturm construit des fossés vers La Chaux, Mont-des-Cerfs point 1260, les Envers.

Le lieutenant William fera reconnaître un cheminement à couvert sur La Chaux. Le lieutenant Henri sur Envers et point 1270.

Le lieutenant Junod, sur la Gittaz, prendra contact avec le landsturm du col de l'Aiguillon.

Le caporal Chuard avec 8 hommes est détaché au poste de télégraphe et téléphone de l'Auberson.

A part la section Junod, les sections ne se retireront dans les positions d'arrière que sur mon ordre. C'est dans ces positions qu'elles tiendront à outrance. Les machines restent couvertes derrière les tirailleurs. Les vivres réquisitionnés à l'Auberson seront touchés dans une heure.

Je me trouve sur la position principale.

* * *

Lors même que cette compagnie a l'air de vouloir se lier au terrain, rien ne l'empêchera suivant les rapports que le lieutenant Massi donnera du point 1122 de se transporter rapidement vers les granges Jaccard-Mouille, Mougnon ou à la Limasse. L'exécution de la tâche demandera toutes les mesures que prend une compagnie de fusiliers aux avant-postes, et l'instruction de la troupe devra passer par toutes les mêmes exigences que pour une compagnie de fusiliers. En outre, la mobilité dans l'action tendra à prouver combien une compagnie de cyclistes est plus apte à remplir cette tâche qu'une compagnie d'infanterie.

Second thème.

L'ennemi a quitté Echallens ce matin à 6 heures. Il se dirige sur Poliez-le-Grand - Moudon.

Notre division s'avance en deux colonnes.

Colonne de gauche.

Compagnie de cyclistes.	} par Siviriez, le Saulgy, Penev-le-Jorat s/Echallens.
Brigade d'infanterie 2.	
Groupe d'artillerie $\frac{1}{II}$	
1 comp. bat. du génie 1.	

Colonne de droite.

Compagnie de guides 1.	} par Villaranon, Brenles, Moudon s/Dommartin.
Brigade d'infanterie 1.	
Groupe d'artillerie $\frac{1}{I}$	
1 comp. bat. du génie 1.	



Réparations en cours de route.

A l'avant-garde de la colonne de droite, la compagnie de guides.

A l'avant-garde de la colonne de gauche, la compagnie de cyclistes.

Comment agira le chef de compagnie ?

Il doit se dire : mon premier objectif est le point 536, défilé et pont sur la Broye.

J'ordonne : Orientation.

Lieutenant Frey, patrouille d'officier avec 8 hommes, détermine si les hauteurs de Bossenges sont occupées.

Lieutenant Ernst, pointe de la compagnie sur la route de marche.

Nous gagnons les hauteurs de Syens où se fera la première halte. Allure accélérée. Je marche derrière la pointe.

L'intention du chef de compagnie est donc de faire un bond jusque sur les hauteurs de Syens pour s'assurer la possession du point 536.

Là, il attendra que la colonne ait serré pour reprendre sa marche. Il profitera de ce temps d'arrêt pour établir la liaison avec la colonne de droite.

A partir de ce moment, lorsqu'il se heurte aux forces ennemies, il reconnaît, envoie des rapports, dégage l'avant-terrain pour permettre à l'infanterie et à l'artillerie d'entrer en action. Il se transporte sur un flanc, sur les derrières de l'ennemi, ou se met à la disposition du commandant de la colonne comme pépinière d'ordonnances, ou encore pour recevoir une autre tâche spéciale.

La nature du terrain, la force dont on dispose, l'état de la troupe, l'adversaire contre lequel on combat, seront les mobiles qui dicteront le choix de l'une ou de l'autre de ces résolutions.

* * *

Les thèmes de ce genre développent l'initiative des sous-ordres. Il est certain que d'autres situations encore très intéressantes demandent à être étudiées : la compagnie dans le combat contre les mitrailleuses, comme soutien d'artillerie, etc. Mais je crois avoir suffisamment démontré comment on peut faire de nos cyclistes des soldats capables d'être employés à différentes missions, et comment on peut tirer d'eux toutes les ressources qu'ils offrent.

Je ne me suis point arrêté à discuter le terme de « cyclistes

combattants » ; ce n'est point mon affaire. Je me suis borné à faire œuvre, que je crois bonne, en exposant un mode d'instruction des cyclistes qui procure des chefs et des sous-ordres capables d'employer intelligemment, dans tous les cas particuliers qui se présentent, le fusil dont le cycliste est si gracieusement équipé.

Capitaine SCHMIDT.

