Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 124 (1979)
Heft: 5

Artikel: Les écoles cyclistes
Autor: Antenen / Pfister
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-344222

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: 21.11.2025

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

Les Ecoles cyclistes

par le capitaine Antenen et le premier-lieutenant Pfister, instructeurs auprès des Ecoles cyclistes 20/220 de Drognens FR

Historique

Tout commence le 19 décembre 1891. Par une ordonnance fédérale, les troupes cyclistes suisses sont officiellement fondées. Si l'on porte l'accent sur l'adjectif suisse, c'est que cette nouvelle arme n'a son pendant dans aucune autre armée étrangère.

A la fin du siècle dernier, alors appelés vélocipédistes militaires, les cyclistes assurent le service d'estafette des états-majors supérieurs (EM de l'armée, des CA, des div et des br), tout comme les dragons-guides. Dans son ordonnance, le Conseil fédéral propose la bicyclette considérée comme un moyen de locomotion plus rapide et plus moderne que la traditionnelle draisine pourtant très en vogue encore à l'époque.

Dès 1911, les cyclistes sont groupés en unités. Il ne s'agit pas encore de créer de nouvelles formations de combat mais de rationaliser l'administration, l'instruction et la discipline de cette jeune troupe. On forme 8 compagnies de liaison d'élite et 6 compagnies de liaison de landwehr, soit environ 900 hommes au total. Les compagnies d'élite sont attribuées, une à chacune des 6 divisions, une aux 4 brigades de cavalerie et une aux EM de l'armée et des 3 CA. Les 6 unités de landwehr sont attribuées aux brigades de landwehr.

L'ordonnance fédérale du 18 décembre 1924 augmente sensiblement l'effectif des cyclistes et les transforme en troupe de combat. Cette évolution est possible grâce à l'introduction du fusil-mitrailleur. En effet, il se laisse facilement emporter sur la machine et augmente par-là la force de frappe du cycliste, grâce à la puissance de feu qu'il ajoute à sa grande mobilité. Chacune des 6 divisions reçoit une compagnie et chacune des 3 brigades de cavalerie un bataillon qui, avec les années, passe de 3 à 6 compagnies. Les compagnies de cyclistes de liaison sont maintenues mais deviennent formations de landwehr.

L'organisation des troupes de 1938 donne le jour aux bataillons de cyclistes 1 à 6 formés de 3 compagnies de cyclistes et d'une compagnie motorisée de fusiliers-mitrailleurs sur voitures de tourisme. Chaque

bataillon groupé avec 3 escadrons de dragons constitue un régiment léger des brigades légères issues à ce moment de la mutation des brigades de cavalerie. La compagnie cycliste des divisions de plaine est associée à un escadron de dragons pour former un groupe d'exploration. La compagnie de landwehr est équipée du fusil-mitrailleur, mais est destinée à se fractionner en sections de liaison et d'exploration des régiments d'infanterie. Enfin, chacune des brigades de frontière reçoit une compagnie de cyclistes de combat.

Durant le service actif 39/45, chaque compagnie d'élite est équipée de trois arquebuses antichars tirées par des side-cars et les compagnies motorisées de fusiliers-mitrailleurs sont transformées en compagnies motorisées de mitrailleurs, puis complétées par une section motorisée de lance-mines.

En 1949, les cyclistes d'élite sont tous regroupés dans le cadre des régiments de cyclistes 4/5/6 subordonnés respectivement aux brigades légères 1/2/3. Les bataillons 1, 2 et 7 forment alors le régiment de cyclistes 4, les bataillons 3, 4 et 8 le régiment 5, et les bataillons 5, 6 et 9 le régiment 6. La 4e compagnie du bataillon perd ses mitrailleuses au profit des compagnies de cyclistes et devient la compagnie motorisée d'armes lourdes formée de 2 sections de canons antichars et d'une section lance-mines. Le régiment, tout comme le bataillon, reçoit alors une compagnie d'état-major motorisée.

De 1949 à 1961, les cyclistes de landwehr forment les compagnies cyclistes de la police des routes. Ces unités sont motorisées depuis 1962, mais absorbent encore des cyclistes à leur passage en landwehr.

Avec l'organisation des troupes de 1961, les régiments de cyclistes deviennent troupes de CA. La compagnie motorisée d'armes lourdes du bataillon devient compagnie lance-mines homogène motorisée; en même temps, les sections de canons antichars sont regroupées en compagnie régimentaire.

Conformément au plan directeur des années 80, le bataillon de cyclistes se verra prochainement renforcé d'une 5e compagnie, la compagnie antichar équipée des nouveaux «Dragons».

Jusqu'en 1971, les cyclistes ont été instruits sur la légendaire place d'armes de Winterthur et, depuis 1972, celle de Drognens, ultra-moderne, leur a été attribuée comme centre d'instruction.

La machine

Comme les rois de la petite reine, les cyclistes militaires pilotent une machine, terme officiellement utilisé dans tous les règlements, documents et ordres émis parlant de cet engin qui défie impunément les âges. Ne parlez jamais à un cycliste de son vélo ou de sa bicyclette car vous risqueriez de vous attirer de graves ennuis. Observons l'engin d'un peu plus près. Il pèse 30 kg à vide et de 40 à 70 kg selon les charges (vêtements de rechange, ravitaillement, munitions, tubes-roquettes, mitrailleuse ou son affût). La machine est équipée d'une sacoche de cadre contenant le linge de rechange et le ravitaillement que les cyclistes ingurgitent régulièrement tout en pédalant pour éviter la fringale, sournoise et imprévue, qui coupe les jambes en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire. Elle a 3 freins: 2 sur la roue arrière, le tambour et le torpédo, 1 sur la roue avant, la gomme. De nuit, les cyclistes sont très discrets, raison pour laquelle vous ne trouverez sur la machine ni phare, ni lampe de poche. Ils se déplacent sans lumière, même en forêt. Cependant, pour des raisons de sécurité, le premier et le

Mitrailleur cycliste, équipement réglementaire.

dernier de chaque groupe sont équipés d'une lampe de poche fixée au ceinturon sur les routes et chemins fréquentés.

La machine est solide et robuste, elle supporte les traitements les plus rudes dus à la fatigue ou à la mauvaise humeur de son pilote, aux chemins cahoteux ou aux surcharges qu'on lui impose. Autrefois, comme le dragon avec son cheval, le cycliste devait payer sa machine à la fin de l'école de recrues.

Il mobilise et démobilise avec sa machine qu'il peut utiliser au civil. En cas de mobilisation, si la distance est inférieure à 30 km, tout cycliste est tenu de se rendre équipé, en pédalant, sur sa place de rassemblement de corps.

L'engagement

Les formations de cyclistes se distinguent par:

— Leur vitesse et leur mobilité sur les routes et les chemins du Plateau. Ce sont les formations les plus rapides, sans bruit et sans lumière, sur des distances jusqu'à 30 km. En bataillon ou en compagnie, elles atteignent 10 à 20 km/h selon le relief et 20 à 30 km/h en section ou en patrouille. Dans ce domaine, leur performance journalière est 4 à 5 fois supérieure à celle de l'infanterie.

— Leur degré élevé de préparation au combat.
En moins d'une minute, une compagnie bien entraînée peut gagner le couvert le plus proche.

— Leur marche silencieuse dans les déplacements sans véhicules à moteur.
Cette particularité, surtout la nuit et en petite formation, en fait la troupe la plus dangereuse lors d'actions comme l'embuscade, le coup de main et l'exploration où l'effet de surprise joue un rôle décisif.

— Leur faible vulnérabilité vis-à-vis de l'aviation.
Leur aptitude à trouver rapidement un couvert les rend peu sensibles aux attaques aériennes. Par leur vitesse et leur mobilité, elles sont presque les seules à pouvoir se déplacer sur les routes en plein jour lors d'un combat moderne.

— Leur aptitude à se déplacer dans tous les terrains.
Elles ne sont pas aussi étroitement liées au réseau routier qu'on pourrait le croire. En effet, elles se déplacent facilement à travers champs et forêts. De plus, il reste toujours la possibilité de mettre pied à terre et de pousser la machine qui porte armes et munitions (ce qui permet des vitesses de marche plus élevées que celles de l'infanterie).

Les cyclistes peuvent être engagés dans les situations les plus variées. Leur puissance de feu correspond approximativement à celle de l'infanterie.

Leurs zones d'engagement doivent être choisies larges et profondes afin que leur mobilité et leurs qualités manœuvrières puissent être mises au mieux à profit.

Les cyclistes conviennent particulièrement à des actions brèves et rapides, à caractère d'urgence et déclenchées par surprise. Ils s'engagent à partir des formations de marche ou après avoir occupé un secteur d'attente.

Les tâches que l'on peut confier aux régiments et aux bataillons de cyclistes sont les suivantes:

— Engagement en tant que réserve rapide pour colmater une brèche de peu d'étendue, pour enrayer une progression ou pour combattre un débarquement aéroporté.
— Mission de couverture de terrains peu favorables aux chars.
— Combat retardateur.
— Assurer la sûreté de flancs insuffisamment protégés de certaines grandes formations.
— Surveillance d'un secteur.
— Exécution de missions d'exploration.
— Combat de chasse par petites formations, efficaces en particulier de nuit.

Les régiments et bataillons de cyclistes s'engagent au mieux sur des distances allant jusqu'à 50 km. Les étapes journalières peuvent néanmoins atteindre 100-150 km. Un terrain relativement plat, un réseau routier dense offrent les conditions de marche les plus favorables.

Les performances des cyclistes sont cependant limitées par:

— leur capacité de transport restreinte (des véhicules à moteur sont indispensables au transport de leurs armes lourdes);
— le panachage d'éléments sur machine et d'éléments motorisés;
— leur sensibilité relative à l'état du réseau routier (pente, neige);
— la nécessité de récupérer les machines après chaque engagement à pied.

Par monts et par vaux.

Structure de l'école actuelle

L'école des «casseurs de chars», comme aime à les appeler son commandant, se compose de deux compagnies de cyclistes et d'une compagnie lance-mines. (L'école de recrues d'été, toujours plus étoffée, aligne généralement trois compagnies de cyclistes et une compagnie de lance-mines.)

Les recrues appelées à servir au sein de l'ER cyc 20/220 sont réparties dans les différentes spécialités en fonction des besoins et de leurs aptitudes propres. Chez les cyclistes, 40% sont formés comme tireurs grenades à fusil, 40% comme tireurs tubes-roquettes et 20% comme mitrailleurs. Chez les canonniers lance-mines, il y a 50% de servants, 25% d'aides de tir et 25% de chauffeurs (le véhicule tout terrain de la compagnie de lance-mines étant le Pinzgauer 4 × 4).

Le centre de l'école (commandement et logements) se trouve à Drognens même. Les places d'instruction s'échelonnent tant autour du vieil institut des pères salvatoriens qu'à la montagne de Lussy, distante de quelques kilomètres. Sur cette place, bordée de forêts, s'étendent de modernes installations de tir et de combat.

L'école cycliste, en sus des ESO et ER, n'organise pas de cours spéciaux de formation. Elle est pourtant souvent sur pied de guerre pour montrer à ses nombreux visiteurs avec quelle ardeur les cyclistes et les canonniers lance-mines sont aptes aux différentes missions qui leur incombent.

Fief de l'endurance, les écoles cyclistes se sont hissées de par la volonté de leurs commandants successifs au premier rang quant aux possibilités qu'elles offrent aux sportifs d'élite. Ces derniers peuvent ainsi poursuivre un entraînement intensif tout en accomplissant leurs obligations militaires. (A titre d'exemples récents: deux champions du monde d'aviron pendant l'ER de l'été 1978 et de nombreux amateurs-élites ou cyclistes professionnels, comme le caporal Gilles Blaser, vice-champion du monde de cyclo-cross qui, l'espace d'un cours de répétition, vient communiquer à ses jeunes émules le sens de l'effort.) C'est en bloc, dans un esprit de franche compétition et d'engagement actif que, par centaines, cadres et recrues participent aux plus grandes compétitions cyclistes militaires, telles que le critérium de Gippingen et le Saint-Gall - Zurich.

Prise de position rapide.

Déroulement de l'école

Elle est une école de combat. Toute l'instruction du cycliste et du canonnier lance-mines se ressent pleinement de cette volonté première. L'école actuelle se décompose en périodes fort distinctes quant à la conception de l'instruction:

— 8 semaines d'instruction de base sur la place d'armes;
— 1 semaine d'instruction de tir aux petits échelons couplée avec l'occupation d'un secteur de bivouac;
— 4 semaines d'instruction de combat près de Schaffhouse;
— 3 semaines d'instruction aux tirs de combat dans le Jura soleurois;
— 1 semaine d'inspections de fin d'école et de travaux de démobilisation sur la place d'armes.

En plus du travail aux armes propre, l'instruction de base des recrues met l'accent sur les domaines suivants:

— combat de localité,
— combat de forêt,
— combat antichar,
— garde tactique.

Une part importante de l'entraînement s'effectue avec le camarade noir et cet effort trouve son point culminant dans la fameuse marche à machine des 200 km effectuée en une journée, sans grande peine, faut-il le souligner, tant la bonne volonté et l'entraînement physique des recrues se manifestent pleinement. Les recrues lance-mines sont instruites surtout au travail à la pièce et à la collaboration avec les cyclistes. Elles ne sont pas en reste en effectuant un parcours de 50 km à pied dont 20 km avec charges.

Travail à la pièce.

La période d'instruction de combat est pour tous un grand moment. Instant très attendu, c'est le départ, et l'école, grâce à sa mobilité exemplaire, se met à voyager hors des sentiers battus. Les cyclistes couvrent alors, à l'occasion d'exercices combinés, des distances considérables, faisant preuve de leur mordant, de leur rapidité,

de leur fiabilité et de leur capacité à passer partout dans n'importe quelle condition d'engagement.

Exemple type de déplacement: celui de Drognens au canton de Schaffhouse, ce printemps, en 48 heures, par des chemins de deuxième ou troisième catégorie, en ambiance de combat. Chaque cycliste est évidemment équipé de ses armes personnelles et collectives, munitions et impedimenta.

Il n'y a pas si longtemps... un certain régiment de chars se souvient encore du cuisant passage qu'il tenta d'effectuer à travers les lignes insaisissables tenues par les recrues cyclistes et lance-mines. La bécane noire vaut bien un bout de chenille...

La période d'instruction au tir de combat, plus classique, permet de donner une solide formation aux armes propres des cyclistes et canonniers lance-mines. L'accent est mis avant tout sur le tir au sein du point d'appui, sur le tir antichar, sur l'embuscade et le coup de main; le tout culmine dans la coordination des tirs au niveau de la compagnie renforcée. L'attribution éventuelle d'explosifs devrait permettre d'accroître considérablement la capacité destructrice de cette troupe d'élite.

Quant à la dernière semaine, elle est marquée par la fameuse taxation des machines et le licenciement des cyclistes avec ces dernières.

Drill aux armes.

L'esprit de corps

Se moquant des intempéries et de la pénurie pétrolière, les troupes cyclistes se rangent parmi celles ayant le plus bel esprit de corps. Chaleureuse discipline de groupe forgée à la force du mollet.

Tel appointé cycliste et journaliste de renom n'écrivait-il pas récemment:[1]

«Sur un point au moins l'unanimité existe: les cyclistes constituent une belle et bonne troupe. Il faudrait être en effet de mauvaise foi pour ne pas leur concéder ces vertus en voie de disparition que sont la robustesse, la vaillance morale et la fidélité. De l'avis général, la plupart des hommes sont modestes, disciplinés et courageux. Ils aiment leurs chefs dans la mesure où ces derniers prêchent par l'exemple, mouillent leur chemise comme les bleus fraîchement débarqués de l'école de recrues.»

Un tel jugement mérite quelques précisions. Comme rarement au niveau du chef de groupe et de section, le chef tend à faire corps avec le reste de sa subdivision. Il faut les voir, tendus par la seule volonté de vaincre par l'effort, groupés derrière leurs chefs, s'acheminer au petit jour entre deux lisières de forêts, pédalant sans relâche, une main sur le guidon, l'autre puisant sans cesse au fond de la célèbre sacoche les vitamines nécessaires à l'équilibre homme-machine.

Conclusion

Seules troupes capables, dans les conditions particulièrement favorables de notre sol, d'opérer avec vitesse, silence et puissance de feu, les formations cyclistes devraient encore longtemps bénéficier du respect et de la large considération dont elles jouissent depuis des décennies. Le renfort appréciable quant à leur capacité de mener le combat antichar que leur procurera incessamment l'introduction de l'engin filoguidé «Dragon» et leur sobriété légendaire dans le domaine des carburants en ces périodes d'incertitude économique autorisent à penser qu'elles resteront encore longtemps fidèles au poste.

Cap A. — Plt P.

[1] App Debétaz Bernard, *Le pays à la force du mollet*, 24 Heures, 1.12.78, Lausanne.