

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 49 (1904)
Heft: 7

Artikel: Les cyclistes combattants en France
Autor: Balédyer, Emilien
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-338193>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.02.2025

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

LES CYCLISTES COMBATTANTS EN FRANCE

(Planches XXVIII à XXX.)

Position de la question.

Il est dans l'ordre naturel des choses qu'une invention se vulgarise dès qu'elle devient pratique. Si personne ne songeait dans l'armée à l'emploi des bicycles, bien qu'ils eussent une vitesse suffisante pour transmettre plus rapidement les ordres, c'est que leur usage présentait des inconvénients très sérieux. Mais, à peine la bicyclette a-t-elle fait son apparition, qu'on l'utilise; toutes les armées admettent l'emploi des cyclistes comme estafettes. En revanche, ce qui n'est pas accepté partout, c'est leur emploi comme combattants, soit que l'on n'ait pas compris les services qu'ils peuvent être appelés à rendre, soit que l'on n'ait pas trouvé l'instrument qui devait permettre de les constituer en une véritable infanterie montée. Pour l'estafette, le genre de machine importe assez peu, si on admet qu'il n'ait guère à rouler que sur route : il n'en est pas de même pour le combattant, lequel est appelé à passer partout sans abandonner sa monture.

En France, c'est en 1893 que le lieutenant Gérard, aujourd'hui commandant, abordait « Le problème de l'infanterie montée par l'emploi de la bicyclette », dont il donnait la formule en ces termes :

« Faire porter le cycle par le cycliste, là où le cycliste ne peut être porté par le cycle. »

Mais la bicyclette ordinaire ne répondait pas à ce programme : on pouvait bien la pousser devant soi sur une route, ou même la porter pendant quelques instants pour traverser un passage difficile; on ne pouvait la transporter longtemps, partout, sans être gêné.

Il s'agissait donc d'en imaginer un modèle à la fois solide et léger, de proportions réduites, mais dont le système de multiplication conservât une vitesse suffisante et qui pût être chargé à dos d'homme à peu près comme un havresac.

Historique.

En 1894, le lieutenant Gérard faisait construire à Grenoble ses premières bicyclettes pliantes dont le type n'a été perfectionné que sur quelques points de détail.

En 1895, devenu capitaine au 87^e régiment d'infanterie, il y organisait un peloton de 25 cyclistes, lequel prit part aux manœuvres de la IV^e division. Cet essai attira l'attention du ministre, et l'ordre fut donné à l'école de Joinville d'expérimenter cinq bicyclettes pliantes sur 3600 kilomètres. L'expérience ayant réussi, une première compagnie de 60 hommes formée au 87^e fut envoyée aux manœuvres du II^e corps en 1896. Portée à 90 cyclistes en 1897, elle participa aux grandes manœuvres du Nord, où, pour la première fois, elle fut attachée à une division de cavalerie. L'année suivante, réduite à 60 hommes, elle manœuvra dans le centre de la France, toujours en liaison avec une division de cavalerie.

Toutes ces tentatives mirent en évidence les avantages que l'on pouvait tirer de ces unités quand elles sont bien dirigées, et le ministre décida qu'il en serait formé deux : l'une au VI^e corps, l'autre au XX^e. Mais on les pourvut de bicyclettes pliantes d'un nouveau genre avec transmission à pignons d'angles. Celles-ci résistèrent si mal que, au moment des manœuvres de 1899, les compagnies durent y emmener une partie de leurs hommes à pied.

En 1900, nouvel essai avec ces mêmes bicyclettes. Les résultats furent si mauvais que l'état-major de l'armée demanda la dislocation des compagnies cyclistes. Mais le ministre de la guerre, sur le rapport d'une commission présidée par le général Lacroix, fit reprendre les expériences en 1901 : deux nouvelles compagnies sont créées ; l'une au 132^e, l'autre au 147^e. Elles sont dotées de bicyclettes pliantes de modèles différents, afin qu'on puisse établir des comparaisons entre eux. Ces compagnies vont aux grandes manœuvres de l'Est où elles sont adjoindes à la cavalerie ; mais, sans que je sache bien pourquoi,

elles cessent alors d'être rattachées à cette arme pour être affectées à l'infanterie ; aussi participent-elles aux manœuvres de brigade de 1902. Par exception, la compagnie du 147^e est employée encore aux manœuvres de cavalerie de 1903. Le 31 août cette même année, le ministre, se considérant comme suffisamment éclairé, décide la formation définitive de compagnies cyclistes constituées par les sixièmes compagnies de cinq bataillons de chasseurs.

Cette solution est encore loin d'être satisfaisante. Outre que le principe du rattachement à l'infanterie paraît être une erreur, il y aurait lieu d'examiner les propositions faites depuis deux ans par le rapporteur du budget de la guerre pour la création de bataillons cyclistes. Je reparlerai de ce projet, qui est à l'étude.

La machine ¹.

Les propriétés qui doivent caractériser une bicyclette militaire sont de deux sortes : il faut que cette machine puisse se porter sur le dos, il faut qu'elle se prête à la manœuvre en groupes.

Au point de vue du transport, le ploïement de la bicyclette doit être facile et rapide, ne durant pas plus d'une minute, par exemple ; la bicyclette pliée formant un volume aussi réduit que possible, les parties extérieures, comme le guidon et la selle, disparaissent complètement pour faciliter, en particulier, le passage sous bois. Il est indispensable que, chargée sur l'homme, elle ne le blesse pas, qu'elle reste bien équilibrée, qu'elle ne tire pas sur ses épaules, — ce qui exige qu'elle forme un fardeau aussi peu épais que possible, — qu'enfin son poids soit aussi réduit que le comporte la résistance qu'elle a à fournir pour porter un homme.

La présence d'articulations pour le pliage impose, elle aussi, des conditions déterminées.

Les organes doivent en être rustiques, facile à régler et à manœuvrer ; d'autre part, il faut que la rigidité de la bicyclette ouverte ne souffre pas du système de pliage. Enfin les opérations relatives à l'enlèvement du guidon, à l'enfoncement de la selle et à la remise en place de ces parties de la bicyclette, doivent

¹ Ce n'est pas le lieu d'examiner les conditions spéciales que doit réaliser une bicyclette militaire : roulement, transmission, cadre, guidon, roues, pneumatiques, etc.

être simples à exécuter, sans le secours d'aucune clé ou instrument indépendant.

A ces propriétés que j'appellerai *mécaniques*, une bicyclette militaire doit joindre les propriétés *tactiques* dont j'ai déjà dit un mot.

La bicyclette par elle-même est un instrument instable, elle ne reste en équilibre que par le mouvement et la volonté de celui qui la monte. S'il n'en résulte aucun inconvénient pour un cycliste isolé, il en va tout autrement lorsqu'il s'agit d'une troupe destinée se mouvoir en ordre : sa cohésion, sa discipline de marche, sa maniabilité l'emportent sur les qualités purement sportives. Il est indispensable, en effet, qu'elle puisse se mettre en mouvement et s'arrêter à la volonté du chef qui la commande ; que, une fois en marche, elle puisse parer aux à-coups qui se produisent soit en ralentissant l'allure, soit même en s'arrêtant complètement, mais sans être obligée de mettre pied à terre, puis ensuite de se mettre en selle et de repartir. Tout à-coup, dans une unité cycliste, provoque non seulement un resserrement, mais aussi un certain désordre suivi d'un arrêt brusque et d'un allongement d'autant plus grand que l'allure de la tête est plus rapide. La chute d'un homme dans le rang risque d'en entraîner d'autres, et de provoquer un désordre qui rompt totalement la cohésion de l'unité.

Il importe donc essentiellement d'empêcher les chutes de se produire, car elles sont l'obstacle le plus sérieux à l'ordre, à la discipline de marche de l'unité cycliste. On n'échappe à cet inconvénient que si le cycliste peut rester en selle à tout moment, que l'allure soit rapide ou lente et même au repos. De plus, comme le ralentissement et les arrêts dans une troupe de cyclistes peuvent se produire instantanément, il est nécessaire d'exclure toute manœuvre mécanique qui ne pourrait être faite en temps voulu ; la possibilité de rester en selle, à l'arrêt comme en marche, doit donc résulter d'une disposition simple, et il faut que les mouvements du cycliste pour atteindre ce résultat soient en quelque sorte instinctifs.

En conséquence, la bicyclette militaire doit être disposée de telle sorte que le cycliste monté sur sa machine *puisse toucher le sol avec la pointe de ses pieds*.

Enfin, il ne faut pas oublier que la longueur de la colonne dépend en partie de la longueur de l'instrument, il est donc nécessaire de réduire cette longueur le plus possible.



Cycliste monté à l'arrêt.



La bicyclette Gérard.



La bicyclette pliée



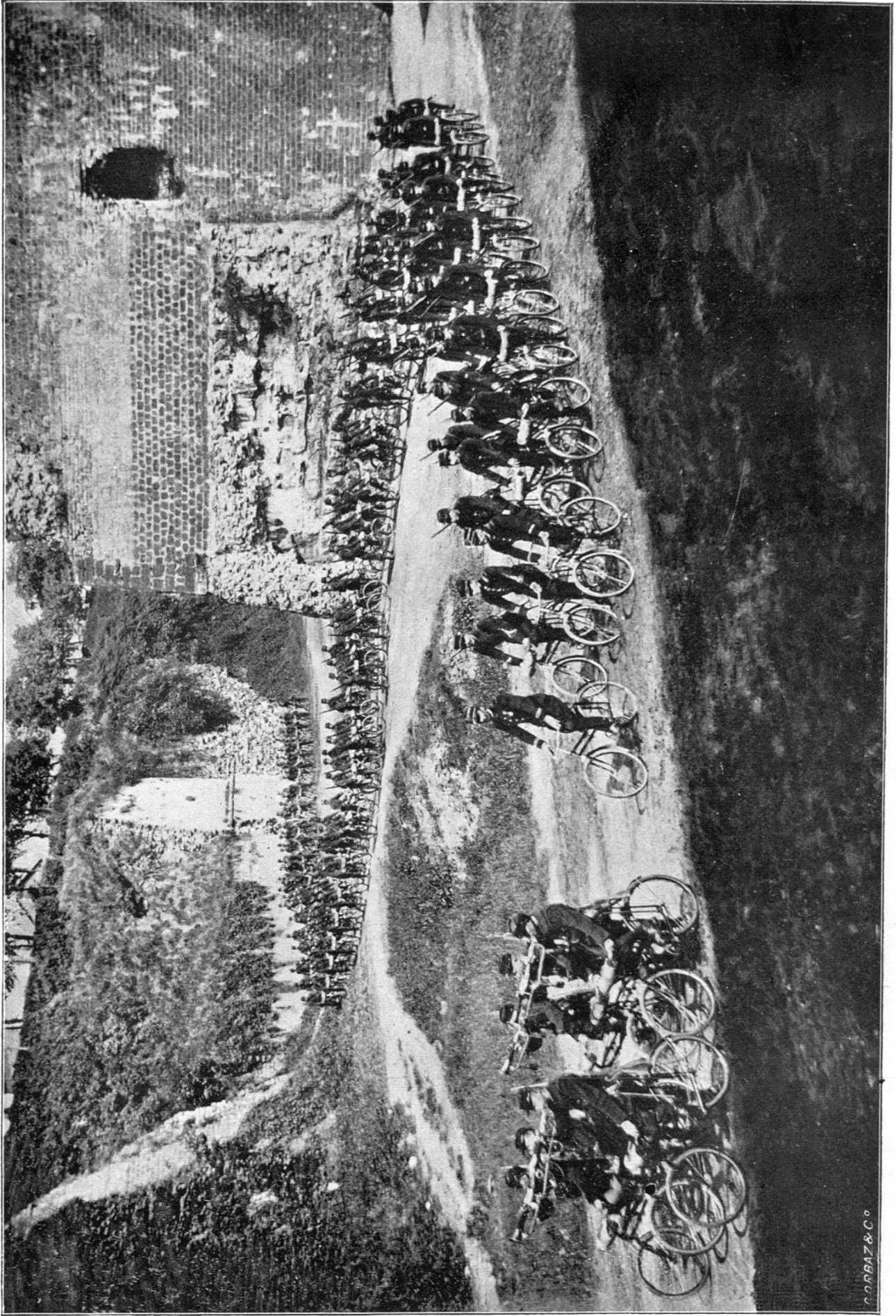
Cycliste tirant debout.



Cycliste prêt au tir à genou.



Cycliste tirant couché.



La compagnie cycliste du capitaine Gérard.

CHARRAZ & Co

Collaboration des cyclistes avec l'infanterie.

Pour agir en commun il faut, sinon avoir les mêmes aptitudes, tout au moins ne pas posséder des qualités qui rendent toute collaboration imparfaite. Ce n'est pas le cas pour l'infanterie et les cyclistes. Ceux-ci sont créés pour marcher rapidement; c'est leur fonction, leur raison d'être. L'infanterie, au contraire, ne peut aller qu'à une vitesse moyenne de 4 à 5 kilomètres; comment concilier ces deux vitesses? Chercher à les accoupler constitue un non-sens.

Les unités cyclistes n'ont donc pas à agir en collaboration avec l'infanterie, mais simplement à lui venir en aide, dans le cas, par exemple, où des cavaliers n'auraient pu lui être adjoints pour l'exécution d'une mission quelconque, telle qu'une réquisition. Mais à l'esprit de qui viendra-t-il d'en affecter une à un bataillon pour une action commune? L'action d'un bataillon isolé ne dépasse pas un rayon de 3 kilomètres au maximum; or, que peut faire une unité cycliste dans cet espace? Vouloir l'employer comme réserve d'un petit détachement, la rattacher à une petite unité tactique, ce serait méconnaître les moyens propres que lui donne sa vitesse, puisqu'à un *petit détachement* correspond nécessairement un *champ d'action restreint*, d'où impossibilité pour une troupe douée de rapidité d'utiliser ses qualités spéciales. L'infanterie cycliste ne peut être qu'un organe d'armée, de corps d'armée ou, tout au plus, de division d'infanterie isolée.

Par contre, elle peut être appelée à agir isolément et se suffire à soi-même. Elle est tout indiquée pour s'emparer d'un point d'appui éloigné, pour tenir un défilé en attendant l'arrivée des avant-gardes, pour tenter un coup de main sur les derrières de l'ennemi, etc., etc.

Collaboration des cyclistes avec la cavalerie.

Etant données les masses actuelles, le danger de diriger des troupes dans une fausse direction, le danger de frapper dans le vide, est tellement grand que tous les règlements français et étrangers attachent une très grande importance à la nécessité d'obtenir des renseignements — positifs ou négatifs — plus minutieux et plus

complets qu'autrefois. Cette mission est en partie attribuée à la cavalerie. D'après notre Service en campagne, les avant-gardes doivent également procurer aux commandants les renseignements définitifs qu'il lui faut pour agir en connaissance de cause. « On s'engage partout, et puis l'on voit », a dit Napoléon.

Mais, en raison de l'armement moderne, l'exploration par la cavalerie devient très difficile ; quant à la reconnaissance par les avant-gardes, elle implique déjà l'idée que l'on est sur la bonne piste, et qu'il suffit de recueillir un supplément d'informations pour pouvoir se décider à propos, soit à s'engager, soit à rompre.

C'est donc à la cavalerie que revient la tâche délicate de déterminer l'emplacement de l'infanterie ennemie, ou la position, l'étendue et la profondeur de ses lignes de marche ; à elle aussi d'en conserver le contact. Mais le peut-elle, à elle seule ? Des reconnaissances d'officiers bien dirigées réussiront peut-être à traverser les mailles du réseau adverse, mais elles se trouveront arrêtées dès qu'elles arriveront au contact. Et cela pour la raison bien simple qu'un fantassin isolé est supérieur à un cavalier. Si on veut que la cavalerie puisse fournir les renseignements qui lui sont demandés, il faut donc non seulement lui apprendre à se servir de son arme à feu, mais encore lui adjoindre un organe nouveau qui lui permette de forcer l'entrée de la passe ennemie.

En l'état actuel des choses, cet organe ne peut guère être qu'une troupe d'infanterie montée, dont la force dépendra de l'effectif du détachement de cavalerie auquel elle sera adjointe et de la nature de l'opération à exécuter.

Comment cette troupe opérera-t-elle ?

Avant de l'examiner, rappelons que, plus que jamais, les détachements composés des trois armes — sabre, canon, fusil, — seront seuls capables de remplir la mission qui leur sera assignée contre un ennemi manœuvrier.

Ceci dit, supposons notre division de cavalerie loin de l'ennemi. Elle marche sur la route, précédée de ses reconnaissances en détachements de découverte. Or, nous savons qu'une colonne de cavalerie sur une route est en permanence dans la même situation que si elle traversait un défilé, car elle passe successivement sur un pont ou dans les rues d'un village, plus loin, dans un chemin sous bois, etc... ; à chaque instant, elle risque

d'être attaquée. Il lui faut donc pouvoir se déployer à la sortie de ces passages difficiles. Qui peut lui assurer le temps et l'espace dont elle a besoin ? L'avant-garde. Mais elle marche vite. Il nous faut une troupe capable de la devancer, de gagner rapidement la sortie des défilés, de prendre position en avant, de s'installer par conséquent en tête de pont en des points tels que la portée de son arme tienne l'artillerie ennemie en respect, à une distance moyenne de 3 kilomètres du débouché, et d'où, par le croisement de ses feux, il lui soit possible d'interdire à la cavalerie ennemie les passages qui y conduisent. Eh bien, c'est aux cyclistes combattants que nous confierons cette mission ; ils sont seuls capables de la remplir sans gêner l'action de la cavalerie.

Allons plus loin encore.

L'ennemi est signalé. La division de cavalerie quitte alors sa formation de marche pour passer à une formation de manœuvre. La voici qui avance à travers champs en formation de marche d'approche. Que va devenir notre unité cycliste ? Elle continuera à assurer le passage des coupures du terrain, voie ferrée, ruisseau, etc., qui sont aux champs ce que sont à la route les bois, les villages. Elle gagnera par les chemins aussi longtemps qu'elle le pourra, puis à travers champs, des points du terrain qui permettront à la cavalerie la traversée de ces coupures ; elle sera la tête de pont volante de la cavalerie bondissant d'obstacle en obstacle pour couvrir le front.

Maintenant, l'ennemi est en vue : c'est le combat. Quelle mission sera confiée à l'unité cycliste ? C'est bien simple : elle couvrira une aile, en assurant des points d'appui successifs à la cavalerie. Sous la protection du feu d'une partie de l'effectif, une autre fraction gagnera un point plus en avant favorable à l'emploi du feu, et ainsi de suite. La division tout entière dans la main du chef marche donc constamment accompagnée de forts points d'appui et elle se trouve couverte sur ses flancs pendant le combat.

Si notre cavalerie est victorieuse, c'est la poursuite à outrance ; si l'état des routes le leur permet, les unités cyclistes gagnent l'ennemi de vitesse, l'inquiètent sur ses lignes de marche et s'emparent, par exemple, d'un défilé, de façon à lui faire perdre du temps et à permettre à la cavalerie de le désorganiser complètement.

Si c'est la retraite, vite sur une position de repli pour faciliter la mission de la cavalerie, pour tenir les défilés ouverts, pour en interdire l'accès aussitôt après que la cavalerie les aura franchis, et, enfin, sinon pour arrêter la poursuite, du moins pour la retarder.

Emilien BALÉDYER,
capitaine d'infanterie.

(A suivre)

