

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 55 (1910)
Heft: 1

Artikel: La question cycliste
Autor: Cérenville, B. de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-339081>

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: 17.03.2025

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

LV^e Année

N^o 1

Janvier 1910

La question cycliste.

Le caractère extérieur des armées se transforme avec la rapidité de la vie moderne. C'est hier, semble-t-il, que la bicyclette, suscitant un étonnement mêlé de défiance, faisait son apparition sur le champ des innovations militaires.

En moins de temps qu'on n'aurait pu le supposer, le paradoxe est devenu la réalité. Un nouvel instrument de guerre a été créé et greffé sur l'ancien organisme. Le soldat cycliste, sur sa machine silencieuse et rapide, a déjà laissé derrière lui les premières pentes difficiles à gravir; s'il n'a pas encore atteint les sommets où se rencontrent avec le succès tous les suffrages, il est en bon chemin d'y parvenir.

Cette ascension n'est pas encore terminée que d'autres problèmes se sont déjà posés; la conquête de l'air fait travailler les imaginations et laisse prévoir des transformations d'une portée incalculable; mais elle ne doit diminuer en rien l'attention qu'il nous faut porter à la question, capitale pour nous, de l'infanterie légère dont le cyclisme nous apporte la solution.

Voici plus de trente ans que le vélocipède a pénétré pour la première fois dans une armée européenne et près d'un quart de siècle qu'il a été introduit dans les rangs de nos milices. La nouvelle troupe n'a pas terminé son histoire; les progrès qu'elle a réalisés ne sont pas définitifs, mais ils ont supprimé bien des doutes. L'expérience a réussi; nous avons maintenant assez de recul pour noter les différentes phases de cette évolution.

L'étude rétrospective des circonstances qui ont accompagné la naissance et le développement d'une innovation semblable n'est pas sans intérêt. Il est nécessaire de rappeler les enthousiasmes du début, auxquels succèdent presque toujours les hésitations et les insuccès passagers; il est instructif de suivre,

au cours de ces controverses la formation des problèmes qui nous occupent aujourd'hui et de voir la lumière se faire peu à peu, au choc des idées.

Nous ne pouvons prétendre à refaire ici l'historique complet du cyclisme, pas plus qu'à donner une réponse définitive aux débats que son avènement a provoqués. Mais nous pensons qu'au moment où notre armée va subir d'importantes modifications, on ne saurait trop insister sur l'importance de cette question pour la Suisse.

Nous voudrions donc, dans un premier paragraphe, fixer les caractères principaux de son évolution ; dans une seconde partie, nous chercherons à grouper et à présenter dans leur état actuel quelques-uns des problèmes soulevés. Ces problèmes semblent en partie résolus ; quelques-uns sont encore vivement discutés. Ils ont été, ici même, l'objet d'études approfondies ¹ ; les auteurs de ces travaux ne tarderont pas à nous apporter, avec les résultats pratiques de leur expérience journalière, les solutions les mieux appropriées aux conditions spéciales de notre petit pays.

A. L'Evolution du Cyclisme Militaire.

Tous les grands généraux se sont préoccupés de créer la troupe idéale qui doit unir les qualités du fantassin à celles du cavalier. Tous ont rêvé d'une infanterie qui, sans rien perdre de ses avantages propres, augmenterait sa rapidité d'action.

Au seizième siècle, on a eu les arquebusiers montés. Le dix-septième siècle a vu les dragons, combattant à pied et à cheval. Napoléon a souvent parlé des fantassins, qui pourraient être

¹) Mentionnons entre autres : *Le cyclisme militaire*, par le capitaine Delessert (Revue militaire suisse d'octobre 1903) ; *L'Infanterie cycliste aux manœuvres du II^e corps d'armée en 1905* par le capitaine Eggenberg (ibid. mars 1906) ; *Les cyclistes d'infanterie* » par le colonel d'état-major O. Immenhauser. (Traduction résumée par le capitaine Fonjallaz) etc. etc. (ibid. janvier 1905).

A l'étranger, la question cycliste a déjà fait couler beaucoup d'encre. Nous nous bornons à signaler l'ouvrage essentiel du capitaine Gérard : *Les conséquences tactiques de la création de l'infanterie cycliste* ; le travail du lieutenant Chrétiennot : *Etude sur l'emploi des cyclistes combattants*. (Revue d'Infanterie, 15 février 1907) et les deux études des capitaines Sabourdin et Quirot sur « *L'emploi des bataillons cyclistes*. (Revue militaire générale, février et mars 1909) .

Nous aurons l'occasion, en cours de route de donner à nos lecteurs les titres de quelques autres articles français, allemands et italiens.

« rattachés à la cavalerie, de façon que les deux corps se soudent ensemble, contractent de mutuelles obligations, prennent un esprit commun ».

La durée et le succès de ces tentatives ont été variables. En dernier ressort, l'infanterie légère a paru préférable à ces solutions intermédiaires.

Au dix-neuvième siècle, on a fait appel aux chasseurs à pied et aux voltigeurs pour remplir les missions qui exigeaient une mobilité particulière.

Récemment, l'Angleterre a organisé son infanterie montée, qui a rendu à l'armée britannique d'incontestables services, dans les conditions particulières où celle-ci est appelée à combattre. Utilisé en Europe, ce corps redevenait une troupe bâtarde, avec tous les inconvénients qui avaient autrefois empêché le maintien des dragons. D'ailleurs, à ce moment, la bicyclette s'imposait déjà à l'attention des cercles militaires ; primitive d'abord, elle se perfectionnait et laissait entrevoir la solution du problème.

De 1875 à nos jours, on peut distinguer dans le développement du cyclisme quatre périodes assez nettement caractérisées, et limitées à peu près par les dates suivantes. Les années 1875 à 1893 marquent les débuts de l'institution ; de 1893 à 1899, c'est la première phase de croissance ; de 1899 à 1902, c'est la crise. Avec l'année 1903, l'ère des grosses difficultés est terminée ; l'adoption générale du principe n'est plus qu'une affaire de temps.

Dans la première période, on conçoit le rôle du cycliste de la façon la plus simple ; on ne songe pas à lui attribuer d'autres fonctions que celles d'ordonnance et d'estafette, cela dans les limites les plus restreintes. C'est en 1892 seulement que paraîtra en France un projet d'organisation plus étendue, comprenant aussi les hommes de la réserve et de la territoriale (règlement provisoire de 1892). Esquissé à grands traits, il repose sur des données théoriques et n'a encore aucune valeur pratique.

On doit chercher en Italie la première application de la bicyclette au service des états-majors (manœuvres piémontaises de 1875). Le fait paraît maintenant établi. La France a suivi le mouvement et a fait dans ce domaine ses débuts aux manœuvres du 18^e corps en 1886. Il n'est pas sans intérêt de constater que c'est un général de cavalerie, De Gallifet, qui manifeste le

**Débuts
du
cyclisme.**

plus d'intelligente curiosité à l'égard du vélocipédiste, présentant ainsi la collaboration future du cheval et de la machine.

On peut également signaler comme remontant à cette époque, quelques dispositions relatives aux cyclistes prises en Angleterre et en Russie. Mais tout cela est rudimentaire ; la bicyclette est encore lourde, peu maniable, et ne se prête pas aux expériences.

Fait caractéristique : dès l'origine et avant même qu'ait été formulée l'idée du vélocipédiste combattant, on voit se constituer en Europe, en présence de la question cycliste, les deux groupes de puissances qui représenteront dans la suite les tendances favorables ou hostiles à l'innovation. Ce sont d'une part la France et l'Italie qui adoptent sans hésiter la machine, de l'autre l'Allemagne et l'Autriche qui se montrent rebelles à toute modification dans ce sens.

**Période
de
croissance.**

L'année 1893 marque un tournant important dans cette histoire. On peut avec le général Langlois considérer cette année comme le vrai point de départ de la question cycliste, qui prend dès lors une signification nouvelle.

A quelles causes attribuer la subite croissance qui se produit pendant cette période ? On peut en distinguer trois principales : les perfectionnements mécaniques qui ont réduit les dimensions de la machine, qui lui ont donné une carcasse plus solide, l'ont munie de pneus résistants, et en ont fait un instrument plus léger et plus facile à conduire ; la généralisation du sport, qui a familiarisé les classes populaires avec la bicyclette ; l'influence de certaines personnalités qui se sont attachées à l'étude de la question et en ont fait sortir le problème du cycliste combattant. Le lieutenant Gérard est à la tête de ces initiateurs ; il lance en 1893 une étude qui fait époque : « Le problème de l'infanterie montée résolue par la bicyclette ».

Cette seconde phase est caractérisée par l'extension des cyclistes-ordonnances dans la liaison des corps de troupe en marche ou au repos, et surtout, par l'application du vélocipédiste à un but tactique.

L'emploi de petits groupes indépendants dans les missions spéciales se généralise ; leur rôle dans la guerre de partisans n'est bientôt plus contesté. On les utilise pour des surprises, des raids, des travaux de destruction, pour la protection d'un

point important et éloigné ; leur valeur comme patrouille combattante s'affirme.

Ces premiers essais ont mis en lumière les propriétés fondamentales du cycliste, sa rapidité, sa légèreté, son absence de besoins, son indépendance. Il est manifeste maintenant qu'il a sur l'infanterie montée des supériorités de toute espèce ; il couvre des parcours plus étendus ; il se garde plus facilement ; de nuit, il travaille avec plus de sûreté et de silence ; il représente un élément d'offensive beaucoup plus redoutable parce qu'il n'est pas paralysé par des chevaux, qu'il porte avec lui un nombre plus considérable de cartouches et qu'il a la baïonnette ; enfin son instruction est plus simple.

Le cadre des expériences va s'élargissant. La question du cycliste isolé, du petit groupe est tranchée ; aux escouades et aux sections plus ou moins provisoires succède dans quelques pays la compagnie. L'unité se forme ; on sent déjà la nécessité de lui donner un esprit de corps.

On en vient aussi aux premières opérations en liaison avec d'autres armes. Dans ce domaine, on travaille encore avec peu de méthode et de discernement ; on tâtonne ; on emploie le cycliste au petit bonheur, aussi les résultats sont-ils peu concluants. Néanmoins l'utilité d'une collaboration des cyclistes à l'action de la cavalerie commence à paraître.

La France et l'Italie restent pour la vélocipédie militaire les champs d'expériences les plus actifs. Les deux pays ont adopté la machine pliante et portative, invention de Gérard ; tous deux ont admis en principe la formation de la compagnie et prévoient la transformation d'une partie de leur infanterie légère (chasseurs à pied ou bersagliers) en cyclistes.

En France, le capitaine Gérard reste l'âme du mouvement ; il cherche infatigablement à réaliser l'unité combattante, d'abord avec un peloton de 25 hommes, en 1895, puis dans les années suivantes avec une compagnie dont l'effectif varie de 60 à 90 hommes. Les dispositions provisoires de 1892 ont été remplacées en 1895 par un règlement définitif qui fait la part large à l'utilisation tactique du vélocipédiste.

En Italie, de fréquents exercices de subdivisions ont lieu à la même époque. En 1898, paraît une compagnie de 88 bersagliers-cyclistes ; on songe déjà à adjoindre à chacun des 12 régiments de bersagliers une unité semblable.

La Belgique suit résolument sa voisine française dans la voie des innovations; en 1897, elle possède une compagnie de 125 vélocipédistes tirés de ses bataillons de carabiniers.

L'Angleterre sans se désintéresser en principe de la question préfère à la bicyclette son infanterie montée, qu'elle utilise dans des pays où le réseau routier n'existe pas.

Par contre, l'Allemagne et l'Autriche, imitées par la Russie persistent dans leur attitude méfiante. Elle ont admis l'utilité du vélocipédiste comme ordonnance et organisé en conséquence leur service de relais et de liaison. Mais dans les deux pays, l'immense majorité demeure réfractaire à l'idée nouvelle de l'unité tactique.

Quelques rares personnalités font exception, notamment le comte Waldersee et un petit groupe d'officiers bavarois. Seule en Allemagne, la Bavière a sérieusement expérimenté le cycliste combattant. Il faut noter ce fait, qui correspond aux sentiments particularistes volontiers manifestés dans ce royaume et qui tendent à le dégager de la tradition prussienne. L'Autriche a groupé quelques cyclistes aux manœuvres impériales de 1895-1896.

Malgré l'opposition non dissimulée de deux grandes puissances la vélocipédie militaire a fait jusqu'en 1899 de rapides progrès. Les bases de sa tactique spéciale sont posées. Sa cause semble assurée.

**La crise
du
cyclisme.**

A ce moment se produit une violente réaction qui paralyse pour quelque temps le mouvement commencé. C'est la crise du cyclisme, très sensible de 1899 à 1903 et qui se reflète nettement dans la littérature militaire de l'époque. Cette campagne était inévitable; elle se retrouve dans l'histoire de toutes les nouveautés; ses causes sont faciles à déterminer et à comprendre.

Elle résulte en premier lieu des exagérations et des abus auxquels donne lieu une institution nouvelle de la part même de ses initiateurs. Dans l'enthousiasme des débuts, on a voulu faire servir la bicyclette à tous les usages. Quelques fanatiques parlaient de remplacer purement et simplement la cavalerie par les cyclistes. De cette application déraisonnable étaient résultées aux manœuvres de criantes invraisemblances.

Puis, les débuts de la bicyclette pliante n'avaient pas été

heureux. Sur ce point spécial, les résultats avaient été si mauvais en France que l'état-major avait demandé la dislocation des subdivisions cyclistes.

Enfin, on n'était pas sûr des hommes qui paraissaient avoir pour seul but de couvrir à des vitesses folles le plus grand nombre de kilomètres possibles et de profiter de leur machine pour s'accorder des libertés inconnues dans le rang.

Ces arguments étaient exploités par ceux qui croyaient avoir à redouter un empiètement quelconque des vélocipédistes sur leurs propres attributions. Ils l'étaient surtout par les cavaliers qui redoutaient sinon la suppression de leur arme, au moins une diminution de son rôle. L'apparition de la bicyclette n'avait-elle pas coïncidé quelques années auparavant avec la tendance à réduire le nombre des escadrons ?

Ces adversaires du cyclisme, au premier rang les Allemands, ne lui ménagent pas leurs critiques ironiques.

Ils font ressortir son caractère de fantaisie sportive, son apparence peu militaire, les exagérations auxquelles il a donné lieu. Ils lui reprochent de n'avoir pas la sanction de la guerre. Ils prévoient déjà la destruction de tout esprit d'offensive chez le cavalier, qui traînera avec lui le poids mort des machines. Ils déplorent la perte pour les unités des armes principales des éléments particulièrement intelligents et énergiques détachés comme vélocipédistes.

Attendez la fin de l'expérience avant de conclure, répondent les partisans de la bicyclette. Les invraisemblances se produisent dans toutes les armes.

Les dernières guerres, qui se sont déroulées dans des pays lointains, dépourvus de routes, ne permettent aucune conclusion générale à l'égard du cyclisme. Nous ne pouvons ni ne voulons diminuer le rôle de la cavalerie, mais simplement enrichir celle-ci d'un nouvel élément de combat.

Ces quelques années qui n'ont été marquées par aucun progrès extérieur, n'ont pourtant pas été perdues. Le capitaine Gérard a continué son labeur silencieux et infatigable. Sans se laisser déconcerter, il a organisé son unité ; il a expérimenté de nouveaux modèles de machines pliantes ; il a peu à peu fixé des règles tactiques, établi une doctrine. Ses travaux lui ont assuré les sympathies et l'appui actif de hautes personnalités, notamment des généraux Langlois et de Lacroix. Grâce à lui, l'attention

vouée en France à la vélocipédie militaire n'a pas disparu. Les efforts de quelques officiers à l'école de Parme ont eu le même résultat en Italie.

La crise a été salutaire à la question cycliste. Dégagée des exagérations qui lui nuisaient, elle a été posée plus sûrement et appliquée plus sérieusement. Il a été reconnu que le rôle des vélocipédistes ne dépasse pas certaines limites qu'on s'est dès lors efforcé de préciser.

**Situation
actuelle
du
cyclisme.**

Dès 1903, nous entrons dans une nouvelle phase caractérisée par l'adoption presque unanime du principe de l'unité combattante et par l'étude des problèmes qui en découlent. Il fallait avant tout réaliser l'action simultanée du cycliste et du cavalier. De fait, les deux éléments se sont habitués l'un à l'autre et sur ce point, les préventions et les objections sont tombées devant les résultats acquis.

En France, après de multiples essais, on a pris la décision de transformer une partie des chasseurs à pied en unités vélocipédistes. Les anciens pelotons ont été versés en 1903 dans les chasseurs et ont contribué à former les nouvelles compagnies, actuellement au nombre de 5 et à l'effectif de 4 officiers et 120 hommes. En 1904, a paru une nouvelle « Instruction sur les manœuvres et l'emploi de l'unité cycliste ».

C'est maintenant la question du bataillon qui passe au premier plan des préoccupations. Le commandant Gérard a encore pu, en 1905, organiser aux manœuvres de l'Est la forte unité cycliste qu'il avait toujours rêvée. Les manœuvres du centre, en 1908 ont permis à nouveau le groupement de plusieurs compagnies en bataillon ; les conditions dans lesquelles se trouvaient les corps en présence étaient de nature à faire ressortir les qualités des cyclistes. Ceux-ci paraissent avoir brillamment soutenu l'épreuve. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette récente expérience, décisive peut-être pour l'avenir de la vélocipédie militaire.

Les Italiens vont plus vite en besogne que les Français et voient les choses plus en grand. Ils possèdent déjà 13 compagnies formées de bersagliers et qu'ils ont à plusieurs reprises groupées en bataillon. Ils agitent des projets plus considérables encore et poussent jusqu'à l'extrême limite le développement logique de l'offensive cycliste, (formation de nombreux bataillons, adjonc-

tion de cyclistes à tous les régiments de cavalerie, organisation étendues de sociétés vélocipédiques volontaires).

L'Angleterre, tout en conservant ses préférences à son infanterie montée, étudie sérieusement le rapide transport à bicyclette de troupes destinées à protéger un point menacé de ses côtes. Dans ce but, elle fait comme l'Italie appel à l'élément civil.

L'Allemagne enfin, abandonne le ton de pitié dédaigneuse dont elle avait usé jusqu'à présent à l'égard de la « radfahrende Infanterie ». Les rapports favorables de ses attachés militaires, envoyés aux manœuvres françaises du Centre, ont fait impression et sont venus appuyer les rares partisans d'une réforme.

Cependant l'opposition n'a désarmé ni en Allemagne, ni en Autriche¹. Le nouveau règlement allemand de 1907, remplaçant celui de 1887, a développé le rôle du cycliste comme organe de liaison ; mais il ne s'est pas prononcé sur la question essentielle et a maintenu l'ancien point de vue. Le projet élaboré récemment par une Commission spéciale ne prévoit la formation permanente que de demi-compagnies. De même, en Autriche, l'emploi tactique de petits groupes cyclistes a gardé son caractère accidentel.

Malgré cette extrême prudence, on peut considérer comme une des indications les plus intéressantes de cette dernière période le revirement d'opinion qui commence à se manifester dans les deux Empires alliés, et que nous verrons sans nul doute s'accroître à bref délai².

Et maintenant la Suisse. Qu'a-t-elle fait dans ce domaine ? Quelle attitude a-t-elle adoptée en présence de l'instrument qui lui apportait un élément de mobilité doublement nécessaire à sa petite armée ?

**Le cyclisme
en Suisse.**

Les progrès du cyclisme militaire ont été lents chez nous. Cela tient évidemment à deux causes : le système de milices qui rend de toute façon plus difficile l'introduction d'un nouvel organe dans l'armée, puis le faible effectif des vélocipédistes qui entrave forcément l'expérimentation de méthodes et de procédés

¹ Voir à cet égard un article de la *Militär Zeitung* (Vienne) de mars 1909.

² Il faut noter entre autres comme un symptôme caractéristique le fait que le *Militär Wochenblatt* feuille allemande très sérieuse, recommande la création d'unités cyclistes.

inconnus. On a attendu en Suisse le résultat des expériences faites au dehors avant de se risquer sur ce terrain inexploré.

Les éléments d'opposition ont aussi existé chez nous, mais dans des proportions bien moindres qu'ailleurs. Le développement laborieux du cyclisme en Suisse lui a épargné la réaction qui s'est manifestée chez nos voisins.

Des vélocipédistes civils ont participé pour la première fois à nos manœuvres en 1888 avec la VIII^e division. Les cyclistes militaires parurent pour la première fois en 1890, aux manœuvres de la 1^{re} division. Ils furent attachés au service des Etats-majors en 1891. On chercha à parer aux inconvénients résultant de leur petit nombre en autorisant dans les unités l'emploi d'hommes pris dans la troupe. Cette méthode rendit d'incontestables services, mais elle provoqua aussi de regrettables abus, qui décidèrent le Département militaire à supprimer ces dispositions, au grand regret des chefs de compagnies et des commandants de bataillon.

Pendant dix ans, on progressa peu ; pourtant on en avait assez vu pour comprendre que la bicyclette était le vrai moyen de parer à l'insuffisance numérique de notre cavalerie. Soutenue par quelques officiers, l'idée de l'unité combattante fit son chemin.

Le règlement de 1901, qui portait à 185 le nombre des cyclistes attribués aux Etats-majors de l'armée et de la division, prenait en considération la question tactique. Ses deux chapitres VII et VIII étaient consacrés au service en campagne et développaient les fonctions des cyclistes comme patrouilles indépendantes et comme organes du service d'éclaireurs. On y prévoyait aussi le groupement des différentes fractions en compagnie, voire même le rassemblement de plusieurs compagnies dans un but déterminé ; on y exposait le rôle des vélocipédistes dans l'occupation de points d'appui et dans la retraite.

Depuis la mise en vigueur du règlement de 1901, la question cycliste s'est dessinée chez nous de façon plus précise. Un officier, le colonel Immenhauser en a fait sa chose ; il aura plus qu'aucun autre contribué à assurer le triomphe de l'idée en Suisse. Des observations importantes, sinon définitives ont été établies sur un grand nombre de points. Le modèle normal de bicyclette a été arrêté en 1904 ; l'habillement, l'équipement et l'armement ont donné des résultats satisfaisants et apparemment, ne subiront pas de profondes modifications.

Depuis plusieurs années, les écoles de recrues constituent de véritables unités combattantes. Les manœuvres du II^e corps en 1905 ont vu les premiers essais pratiques de compagnies d'infanterie cycliste. Les services d'instruction et les cours de répétition ont donné lieu à d'intéressantes expériences sur le tir des vélocipédistes, sur leur collaboration avec la cavalerie, sur leur occupation rapide d'un point éloigné de notre frontière ¹.

Choses plus essentielle encore, on a pu à toute occasion, constater les qualités physiques et morales de nos cyclistes, leur bonne volonté, leur endurance admirable, le mot n'est pas trop fort si l'on pense à la multiplicité des tâches et au petit nombre de ceux qui sont appelés à les remplir.

Bref, nous possédons en Suisse les éléments nécessaires pour constituer d'une manière permanente les nouvelles unités. Nous devons résolument, sans nous laisser arrêter par quelques objections secondaires, réaliser cette réforme. Faut-il insister sur les raisons qui nous poussent impérieusement dans cette voie ?

L'infériorité numérique de nos troupes qui, en face de nos puissants voisins, sont tenues à une mobilité et à une souplesse d'autant plus grandes ; les conditions de la guerre moderne, l'extension des fronts de combat qui exigent de plus fortes capacités manœuvrières.

La nécessité de subvenir au petit nombre de nos escadrons, de faciliter la tâche à notre cavalerie, l'obligation d'utiliser partout où nous le pouvons la machine (bicyclette ou automobile) pour ménager nos réserves de chevaux dont nous n'avons pas surabondance.

La multiplicité de nos frontières et la variété des tâches qui s'imposeraient à notre pays en cas de guerre européenne.

Tous ces motifs sont d'une évidence si éclatante, ils ont été invoqués si souvent qu'il devient banal de les répéter. Notre armée va être soumise à d'importantes transformations. Ne perdons pas cette occasion de l'enrichir d'une redoutable force offensive.

(A suivre.) B. DE CÉRENVILLE, capitaine.

¹ Voir à ce sujet dans la *Revue Militaire Suisse* de janvier 1905, le travail du capitaine Fonjallaz résumant les conclusions du colonel Immenhauser sur tous ces points.