

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 41 (1896)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Les cyclistes en France  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-348253>

#### **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:** 07.01.2026

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

raient de graves dommages pour une large étendue du pays. Puis serait-il bien efficace, par le temps qui court, s'il ne devait donner ses fruits qu'après 10 ou 15 jours de concentration des eaux de défense ?? *Réd.*

---

### Les cyclistes en France.

L'organisation et l'emploi des cyclistes fait de notables progrès en France, où l'on est en train de les armer sérieusement et de les former en compagnies. A ce sujet, le général de Saint-Mars, commandant le 12<sup>me</sup> corps d'armée, a adressé, le 23 avril, la note-circulaire suivante aux généraux et chefs de corps placés sous ses ordres :

« L'ennemi du militaire, c'est le poids, et sa qualité suprême, c'est la mobilité.

A ce double point de vue, la bicyclette est une machine merveilleuse qui réalise l'idéal.

Le soldat, emporté par ses deux roues d'acier, traverse l'espace comme un projectile intelligent, en dirigeant à volonté, au milieu des obstacles, sa rapide et sinuose trajectoire.

Son moteur, c'est justement la jambe humaine, qui semble avoir été construite exprès pour la pédale.

Les ordres et les renseignements confiés aux cyclistes voltigent comme de légers oiseaux sur l'échiquier de la bataille et sur toutes les zones voisines, sans compter les distances. Le service de la cavalerie est surpassé et l'emploi du télégraphe est complété.

Mais le cycliste est aussi un facteur efficace de la lutte. Soudain, des groupes de tireurs habiles surgissent sur des points inattendus, puis disparaissent comme par enchantement. Les rideaux de couverture sont percés. La sécurité de l'ennemi est détruite. Ses communications sont bouleversées. Des événements invraisemblables sont devenus faciles par la vitesse et l'imprévu.

Le général commandant le 12<sup>me</sup> corps revendique l'honneur d'avoir, le premier, en 1886, introduit l'usage du vélocipède dans l'armée, en proclamant, déjà à cette époque, la certitude de l'avenir qui s'ouvrait devant cette gracieuse et puissante invention du génie humain.

Depuis dix ans, les progrès du cyclisme ont été prodigieux et tout le monde est maintenant d'accord au sujet de son application à la guerre, dans de sages limites.

Dans le 12<sup>me</sup> corps, le dernier relevé donne 219 officiers, 328 sous-officiers et plus de mille soldats qui sont amateurs et familiers de la bicyclette.

Cette situation est satisfaisante, mais il faut encore s'en occuper pour lui faciliter tout son essor.

MM. les généraux et les chefs de corps encourageront cet exercice. Ils y inciteront tous les officiers, et ils organiseront des courses et des récompenses pour stimuler le zèle de la troupe. Un contrôle sera tenu dans les régiments pour renseigner sur la valeur des coureurs. Des épreuves pourront être instituées entre les régiments, entre les brigades ou entre les différentes armes.

L'expérience pratique de l'emploi des ressources du 12<sup>me</sup> corps en vélocipédistes sera faite pendant les grandes manœuvres prochaines.

Un groupe de cyclistes choisis, dirigés par un cadre d'officiers d'élite, sera constitué et affecté à chacune des 23<sup>me</sup> et 24<sup>me</sup> divisions d'infanterie.

Cette organisation va fonctionner dès maintenant et se préparer à démontrer victorieusement sa force et son utilité pendant la rencontre et la réunion des 12<sup>me</sup> et 17<sup>me</sup> corps d'armée.

Le général commandant le 12<sup>me</sup> corps fait appel à MM. les généraux et les chefs de corps pour la désignation des éléments de ces deux groupes dans les meilleures conditions, et il délègue spécialement son chef d'état-major pour surveiller avec la plus grande attention les détails de la préparation qui sera centralisée à Limoges pendant le mois d'août. »

« La statistique établie par le général de Saint-Mars montre, dit *l'Avenir militaire*, que l'effectif des amateurs de bicyclette au 12<sup>me</sup> corps d'armée peut largement permettre de constituer deux compagnies de cyclistes à deux cents fusils chacune, avec un cadre de sous-officiers aussi serré que possible.

C'est de deux compagnies « de manœuvre » qu'il s'agit dans les lignes qui précédent, et en admettant que chacune d'elles soit fournie par une des divisions du 12<sup>me</sup> corps, on peut fort bien les supposer divisées en quatre sections de cinquante cyclistes chacune avec les ressources de chacun des quatre régiments d'infanterie de chacune des divisions.

La note-circulaire qui précéde laisse en suspens, et non sans raison, l'effectif du « groupe des cyclistes » à affecter aux 23<sup>me</sup> et 24<sup>me</sup> divisions d'infanterie aux prochaines grandes manœuvres.

On peut, en principe, considérer que les cyclistes, pour remplir les missions de confiance auxquelles les réserve leur faculté locomotrice supérieure à celle que peuvent atteindre les meilleurs cavaliers montés sur les pur sang les plus rapides doivent, pour une compagnie à l'effectif de 200 fusils, compter 8 officiers, soit 1 pour 25 fusils, et 24 sous-officiers, soit 1 pour 8 fusils. Il n'est pas question ici des caporaux, parce que, en principe, tout cycliste doit posséder l'instruction requise du caporal, afin d'être à la hauteur des circonstances spéciales où il devra faire preuve de savoir-faire.

Le rôle des officiers du 42<sup>me</sup> corps appelés à commander chacun 25 cyclistes et surtout celui des commandants de compagnie sera des plus importants, car il s'agira de créer une doctrine et de ne pas commettre de trop graves erreurs dans une matière où tout dépend des circonstances, du temps qu'il fait, de l'état du sol, de l'esprit des populations au milieu desquelles les cyclistes sont censés opérer.

Si ce rôle est difficile, il est, par contre, le plus utile qui se puisse entendre et l'on peut affirmer que dans le prochain conflit européen la bicyclette sera un instrument de succès tactique tout aussi puissant que le fusil à répétition et le canon le plus perfectionné, entre les mains des généraux qui sauront s'en servir. »

Ajoutons que, sur la recommandation du général de Saint-Mars et de plusieurs autres autorités militaires, dont le général d'artillerie Tricoche, il serait sérieusement question d'organiser des compagnies de cyclistes militants dans tous les corps d'armée.

—○—

## Les manœuvres du 1<sup>er</sup> corps d'armée en 1893.

*Journée du 9 septembre.*

La II<sup>me</sup> division n'a pas réussi à arrêter la I<sup>re</sup>. Elle doit se retirer sur Cossonay, derrière la ligne l'Isle-Pampigny-Préverenges, c'est-à-dire dans le même rayon qu'elle occupait la