

Ce document a été réalisé par Christine Dabé, membre associée à partir de renseignements trouvés sur divers sites internet dont le site «<http://gcc14-18.forum-gratuiti.net> ». Il a été publié dans la revue trimestrielle du club de généalogie de castelnau-de-Médoc

Troupes cyclistes pendant la guerre 14/18

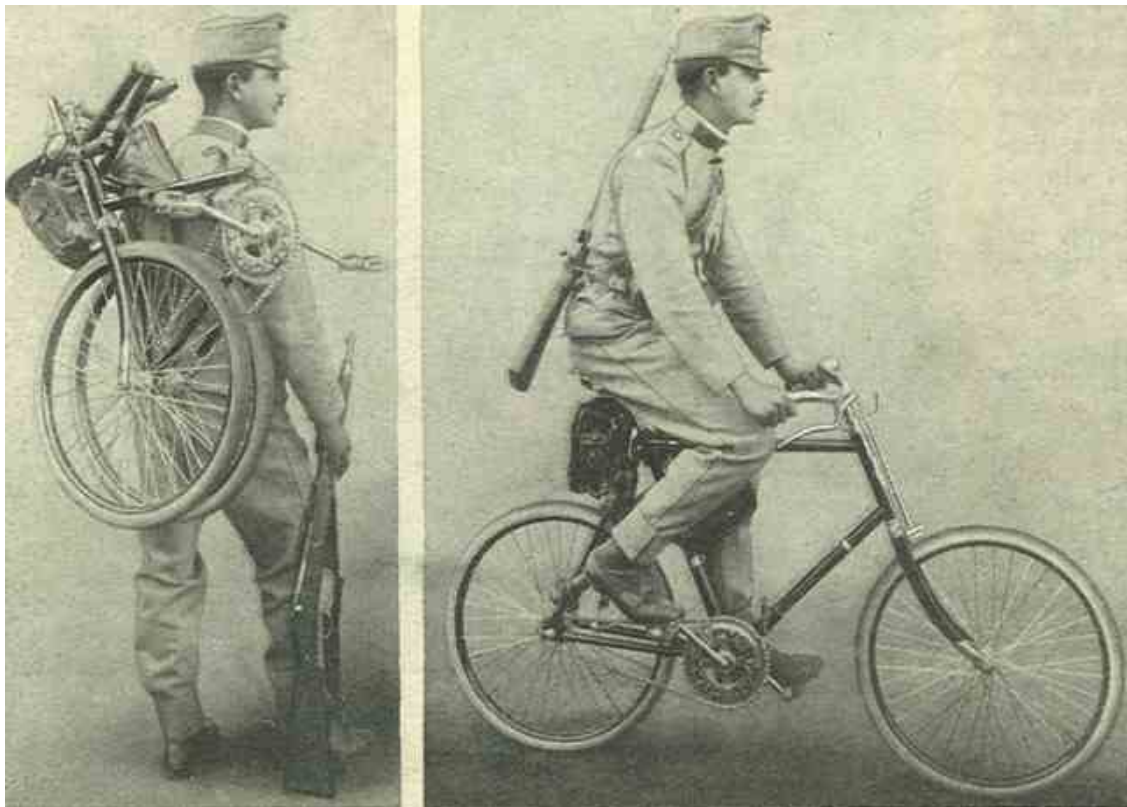
Durant la Grande Guerre les chasseurs cyclistes, se déplacent en bicyclette. Ils peuvent ainsi parcourir de 60 à 100 km par jour. Leurs équipements varient selon les pays .

Les troupes de montagne italiennes n'avaient pas que des casques. Aux moins les Bersaglieri étaient également équipés de bicyclettes (pliantes):

Certes, elles ne sont pas aussi fameuses que le vélo militaire suisse 05 qui n'avait qu'une vitesse, mais trois systèmes de freins indépendants:

Un frein à rétropédalage, un autre à tambour, et enfin un système où la semelle de frein actionne sur le pneu avant. Malheureusement les vélos des Bersaglieri n'avaient pas les freins

En Autriche



Dès 1896, les Autrichiens constituent, pour les grandes manœuvres, des sections de bicyclistes. Les essais sont timides avec la cavalerie. L'Etat-major autrichien trouve, que bien instruite, cette troupe peut rendre de grands services si on l'équipe d'une bicyclette pliante.

En 1897, des détachements cyclistes de découverte sont organisés. C'est l'échec. Ces détachements éprouvent du mal à se glisser à travers les patrouilles de sûreté. Sur les routes, ils sont chargés par les patrouilles de cavalerie et mis en déroute. Pour les Autrichiens la conclusion est simple. Ces détachements ne rendent aucun service en tant qu'organe de découverte. Les officiers cyclistes protestent. Pour eux, le défaut vient du commandement. Ils souhaitent être commandés par un officier « *qui fasse son métier et non du sport.* »

L'Autriche abandonne les essais.

En Belgique

Au cours des manœuvres de la garde civile de 1887, les cyclistes de « l'Union des cyclistes belges » assurent le service d'estafette. C'est un grand succès, l'Union propose de renouveler ce service en 1888.

En 1890, le ministre de la guerre prend la décision de créer, après les manœuvres, une section de cyclistes à l'école régimentaire de carabiniers de Wavre. Cette section, commandée par le **capitaine Soleil**, a pour but de former 25 cyclistes par an.



En 1896, cette section devient une compagnie provisoire de chasseurs cyclistes qui participe aux manœuvres de la région de Huy. Sous le commandement du lieutenant **Gaston Berlain** elle remporte un succès assuré. Le lieutenant belge part alors en France étudier l'organisation des chasseurs cyclistes du capitaine Gérard.

En 1897, lors des grandes manœuvres sont testées des bicyclettes pliantes de toutes marques dont la « Gérard ». La bicyclette de la firme « Belgica » est retenue. Elle est présentée par Louis Mettewie de Bruxelles.

En 1898, ce sont quatre compagnies qui sont formées au sein des 4 bataillons de carabiniers.



Depuis 1906, elles sont utilisées aux manœuvres annuelles comme soutien de cavalerie. Les résultats sont des plus encourageants.

En 1911, ces quatre compagnies du Régiment de Carabiniers sont regroupées en un bataillon au sein même du régiment.

En 1913, le bataillon cycliste est attaché, comme corps autonome, à la division de cavalerie. Il prend la dénomination de Bataillon de Carabiniers Cyclistes. Les hommes sont équipés de la « **pliante Belgica** » et du fusil Mauser modèle 1889. La division de cavalerie dispose maintenant de son propre bataillon d'infanterie portée. C'est aussi cette année, qu'est également créée une compagnie cycliste avec des mitrailleuses Hotchkiss. Une équipe Hotchkiss est constituée de quatre cyclistes. La réorganisation de 1913 ne prévoit plus de porter le vélo sur le dos

Durant la Première Guerre Mondiale, les carabiniers cyclistes livrent des combats retardateurs et appliquent la tactique de la « **guérilla** » : frapper l'ennemi rapidement par petit groupe et disparaître aussi vite. Ils porteront le surnom de « **diabls noirs** » ou

« **Scharze teufels** » donné par la cavalerie allemande. En 1915, par manque de vélos militaires, le commandement achète des vélos chez **BSA** en Angleterre.

En Italie

Les expériences de détachements cyclistes commencent en 1895. Le 48^e d'infanterie forme un peloton de cyclistes qui opère avec la cavalerie. L'opération est reproduite en 1896 mais avec le 39^e d'infanterie.



En mars 1898, à l'école de tir de Parme, une compagnie d'une centaine d'hommes est organisée. Durant trois mois, ils effectuent des exercices dont plusieurs en pays montagneux. Les Italiens restent indécis. La parution d'une série d'articles militaires français sur les services de premier ordre que rendent les cyclistes à la cavalerie, fait basculer les Italiens.

La compagnie de Parme participe aux manœuvres de 1899 et 1900 avec succès, comme soutien de cavalerie. La conséquence est immédiate. Le ministre de la Guerre prescrit d'organiser une compagnie cycliste dans chacun des 12 régiments de « Bersaglieri. » Une instruction du 7 juillet 1904 règle les procédés d'instruction et le mode d'emploi des unités cyclistes. Une 13^e compagnie cycliste voit le jour

en Sardaigne pour la défense territoriale.

En 1908, un bataillon provisoire constitué par les compagnies cyclistes des 3^e, 5^e, 6^e et 9^e régiments de « Bersaglieri » est organisé à Bologne. Elle prend part aux manœuvres de cavalerie. Aux dires de la presse italienne, les résultats obtenus dépassent les espérances.

En 1909, Bianchi produit la « pliante » de l'armée italienne qui équipe les « Bersaglieri. » *Nos alliés les Italiens possèdent eux aussi, des chasseurs alpins ; ils les appellent : Bersaglieri. [...] Voici des Bersaglieri cyclistes : la machine solidement attachée sur le dos, s'aidant de cannes ferrées, de leur fusil, de leurs mains même, ils ont réussi à atteindre le haut d'un col des Alpes..*

Et maintenant ils vont descendre l'autre versant pour atteindre la vallée où ils rouleront sur leur machine rapide. [...]

En Allemagne

En 1894, le projet de budget de la guerre présente une demande de 1 081 bicyclettes.



En 1896, l'emploi des vélocipédistes se borne au rôle d'estafette. Quelques fervents adeptes de la bicyclette réclament à ce qu'ils soient combattants. Aux manœuvres impériales les résultats ne sont pas satisfaisants. Au 3^e jour, le temps est si mauvais que l'utilisation des détachements cyclistes est impossible. La presse militaire allemande s'empresse d'en conclure qu'il faut faire soutenir la cavalerie par l'infanterie transportée en voiture. Seules quelques tentatives isolées et couronnées de succès donnent l'éveil. Il est alors reconnu que les cyclistes peuvent rendre des services dans la période d'exploration et d'approche qui précède le combat. L'objectif est de se servir de la vitesse exceptionnelle et du silence de la marche de ces unités afin d'aider la cavalerie.

En 1897, la bicyclette pliante du système « Seidel et Nauman » est mentionnée dans la revue militaire de l'Etranger. Les essais continuent mais de façon très timide. Les détachements cyclistes ne se voient confier aucun rôle tactique particulier.

En 1898, les cyclistes sont employés comme porteurs d'ordres et de renseignements. Toutefois, pour la cavalerie, des détachements de pionniers à bicyclettes sont constitués. Ils donnent d'excellents résultats. Dès lors ils sont maintenus à titre permanent.

Aux manœuvres de 1899, 1900, 1901, 1902, 1903 et 1904, les détachements cyclistes sont formés quelques jours seulement avant les manœuvres. Adjoints à la cavalerie, ils servent aux services d'avant-postes ou de reconnaissance et surtout pour soulager les liaisons. En aucun cas il n'est question de coopération directe dans les actions de cavalerie.

En 1905, le major Hoppenstedt est chargé, au camp d'Elsenborn, de perfectionner l'instruction tactique des cyclistes de son corps d'Armée. Il publie une brochure sur le sujet faisant ressortir la préparation des cyclistes français du CBA Gérard. Il juge ces derniers numériquement supérieurs et surtout beaucoup mieux préparés.

En 1914, chaque « Jäger bataillon » avait une compagnie cycliste dont l'effectif était de 3 officiers et 124 sous-officiers et hommes de troupe.

Dans le courant de l'année 1915, les « Jäger Bataillone » d'active ont été dotés d'une deuxième compagnie cycliste (au total 38 compgnies cyclistes ont été rattachées aux Jäger)

Angleterre

Suite à la présentation de la bicyclette militaire de Peugeot en 1892, Michael Pedersen conçoit, en 1900, un modèle pliant (Dursley-Pedersen) pour l'armée britannique.



De nombreuses compagnies cyclistes sont mises en place. C'est l'engouement de la presse suivi d'un brusque silence. Durant la guerre du Transvaal (guerre des Boers), ces nombreuses compagnies cyclistes ne donnent pas de résultat. Là aussi le manque de voies de communication se fait sentir. Pourtant pour la première fois la « pliante » est utilisée en situation de guerre et semble donner satisfaction. Les modèles rigides sont plus nombreux lors de ce conflit et posent le problème de l'encombrement du fantassin en situation de combat.

En 1901, les essais sont poursuivis sur le sol britannique. Deux partis cyclistes, de 500 volontaires chacun, sont constitués. Ils sont opposés l'un à l'autre. Jamais ils ne sont

arrivés au contact. La cause invoquée par la presse est « en raison du vent et de la pluie. »

Le constat est autre :

- Il ne faut pas prendre d'amateurs.
- Aucune bicyclette pliante n'est présente.
- Il y a un manque d'officiers formés.
- Aucune coopération n'a eu lieu avec les autres armes.

En août de la même année, un corps de 1100 cyclistes est réuni au camp d'Aldershot. Les hommes sont instruits à l'aide d'exercices de marche. A la fin de cette période d'instruction, ils prennent part à une manœuvre. Adjoints à une troupe, ils ont pour mission de se porter à l'attaque d'un corps ennemi en position défensive.

Postés en flanc-garde de la colonne, ils sont chargés de prendre de flanc et à revers la position ennemie. C'est un échec complet.

Les Anglais abandonnent les unités cyclistes trop nombreuses. L'idée de donner un rôle tactique aux cyclistes se traduit par un renoncement.

Désormais, dans chaque bataillon de volontaires, existe une compagnie cycliste de 100 hommes. Ces derniers apportent leur bicyclette. Ils serviront au service de sûreté.

En Russie



Aux manœuvres de Pologne en 1897, sont adjoints des détachements bicyclistes à la cavalerie et à l'infanterie. avec une unité " détachée " Samokatnaya, équipée de **Gérard** et passée en revue par le Général Plutzinsky (ou Plyutzinsky) à Byalistock.

Des modifications, dont plusieurs ont été nécessitées par la nature des terrains qu'on a le plus fréquemment à parcourir en Russie, ont amené la création d'un modèle particulier de la machine dit type de l'armée russe et qui va constituer la bicyclette réglementaire dans cette armée.

Les détachements de la cavalerie interviennent utilement. Ceux de l'infanterie ne rendent aucun service. Ces

expériences ne furent pas reconduites. Les cyclistes n'apparaissent plus dans les manœuvres que comme estafettes.

Le manque de route de ce grand pays en est la raison principale.

Les Etats-Unis



Aux États-Unis, l'expérimentation la plus massive des unités à bicyclettes est organisée par le premier Lieutenant Moss du 25^e d'Infanterie des Etats-Unis. C'est un régiment d'infanterie composé uniquement d'Afro-américains commandés par des officiers blancs.

Utilisant une grande variété de bicyclettes, le lieutenant Moss et ses troupes effectuent d'épiques journées à

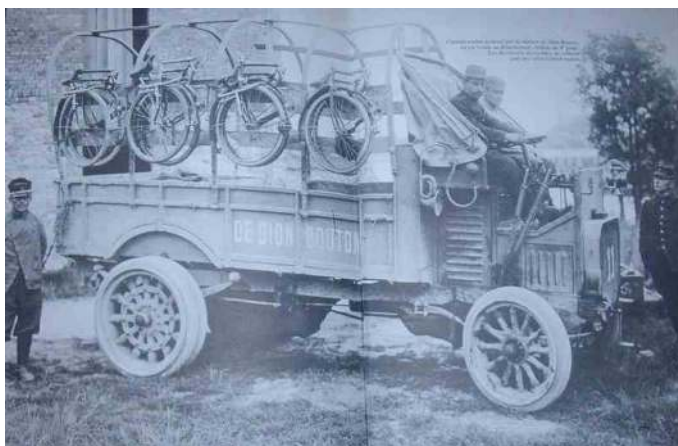
bicyclette parcourant de 800 à 1 600 km à la fois.

À la fin du 19^e siècle, l'armée américaine évalue l'utilisation de la bicyclette pour le transport de troupes sur de longues distances. Les Buffalo Soldiers stationnés dans le Montana parcourent ainsi des centaines de kilomètres en tout-terrain à une vitesse impressionnante.

Les Etats-Unis utiliseront la bicyclette militaire. Ces derniers posséderont 29 000 machines en 1917 avec, pour unique emploi, la liaison.

France

Depuis le 1^{er} août 1899, la compagnie cycliste du 6^{ème} corps, premier essai administratif de l'arme nouvelle, est constituée à St Mihiel, sous le commandement du capitaine Renerschon, et dépend, pour l'administration, du 25^{ème} bataillon de chasseurs. Elle compte, un capitaine, 3 lieutenants, 1 sous-lieutenant et 120 sous-officiers, caporaux, mécaniciens, clairons et soldats. La compagnie du 20^{ème} corps n'est pas encore sur pied ; mais un de ses deux pelotons, est organisé à Nancy, l'autre sera à Lunéville.



Le transport de la machine a été étudié avant la guerre.

En cas de guerre et de mouvement par chemin de fer, la pliante peut être

mise au nombre de 60 dans un fourgon. En plus des bagages des hommes et officiers. Il est possible de mettre 144 machines en disposant un deuxième plancher mobile dans le fourgon. Alors que 144 bicyclettes non pliantes occupent l'espace de 6 fourgons.

Le camion atelier proposé par la maison de Dion Bouton, ici en essais au détachement cycliste du 9e Génie. Les pliantes « Gérard » sont accrochées au véhicule.



Les Chasseurs cyclistes sont soumis à un entraînement avant-guerre que l'on peut qualifier de sévère.

Bicyclette au dos ces derniers doivent parcourir les terrains accidentés. Rappelons que « l'instruction sur l'emploi et la conduite du groupe cycliste approuvée par le Ministre de la Guerre le 7 août 1913 » ainsi que « l'instruction sur la nomenclature le montage, le démontage, le réglage, le pliage, le dépliage et l'entretien de la bicyclette pliante « Gérard transformée 1912 » approuvée par le Ministre de la Guerre le 29 novembre 1913 » font référence au combat bicyclette au dos. Cette attitude était respectée lors des manœuvres avant guerre. Lors du premier conflit mondial, aucun des

groupes n'a combattu machine au dos. Les machines étaient rassemblées avant l'action et sous la garde du mécanicien du groupe. Un seul groupe l'a osé, en 1914, le 9e GCC de la 9e DC (de l'Espée).

Le capitaine Gérard, dans son ouvrage intitulé : « Conséquences tactiques de la création de l'infanterie cycliste » répond à cette question :

Au combat bicyclette au dos cette dernière peut être endommagée ?

« La surface de la bicyclette pliée n'est pas considérable. Si la bicyclette est touchée, il y a de grandes chances que le cycliste le soit aussi. Du reste le combat bicyclette au dos n'est pas toujours obligatoire. Il est subordonné à la situation tactique. »



Adoption en 1912 d'un nouveau modèle Peugeot, non pliant mais démontable en deux morceaux. Mille exemplaires seront fabriqués d'urgence en automne 1914. Les bretelles de portage sont d'un modèle différent de la Gérard. Il n'est pas fait mention du nom de cette machine.

Estafettes et Chasseurs cyclistes

ce qui identifie le vélocipédiste est :

Le vélo d'un modèle non pliant et le port du sac à dépêches, car bien des points de l'uniforme peuvent être confondus avec la tenue du chasseur cycliste.

Voici le descriptif de la **tenue officielle des estafettes** :



La vareuse-dolman du modèle des chasseurs alpins adoptée le 28 janvier 1891. Cette dernière possède les insignes du collet. Apparaissent le N° du corps, le vélocipède en drap bleu sous-officier. L'insigne est en drap garance, bleu de ciel pour la cavalerie, jonquille pour les chasseurs à pied et les tirailleurs, écarlate pour les troupes coloniales. Les boutons de la vareuse sont du petit modèle soit 17 mm de diamètre. Les bourrelets d'épaules sont décousus dès 1912-1913. La suppression officielle date du 12 mai 1916.

Le jersey et la ceinture de laine bleue des chasseurs alpins.

Le pantalon de 1892 du modèle de l'infanterie sauf chez les chasseurs, l'artillerie et le génie. Il est muni d'un fond rapporté.

Le manteau de 1892 qui est un collet à

capuchon des zouaves. En 1895 c'est le manteau des chasseurs alpins. Le 1er juillet 1907 c'est alors le collet-manteau du capitaine Gérard.

Le képi du modèle 1884,

Le brassard en drap bleu foncé de 1892, orné du vélocipède en drap rouge. Il se porte au bras gauche. En 1912 le texte officiel ne le mentionne plus.

Les chaussures sont les brodequins avec jambières. Le 18 mars 1899, c'est l'arrivée des bandes molletières en drap bleu foncé des chasseurs alpins.

L'équipement est constitué :

De l'étui-musette,

Du sac à dépêches en toile noircie imperméabilisée (260x380 mm),

Du petit bidon avec quart adhérent de la cavalerie.

La cartouchière de cavalerie, modèle de 1891 ou 1898

Le ceinturon des troupes à cheval,

Le havresac du modèle de l'infanterie porté sur les voitures du train de combat.

Samedi 1er septembre 1906

Armée

Brevet militaire d'estafette cycliste



L'Union vélocipédique de France et l'Union des sociétés de Tir de France ont décidé, d'un commun accord, l'organisation pour le 9 septembre, c'est-à dire à la veille du départ au régiment des jeunes gens de la classe 1886, d'une épreuve comptant pour l'obtention du nouveau brevet de cycliste militaire.

Cette épreuve comportera un parcours cycliste de 60 kilomètres à effectuer en moins de 5 heures, avec des machines plombées, et un tir au fusil Lebel à 200 mètres à genoux au stand de Maisons-Laffitte.

Ne seront qualifiés pour prendre part à cette épreuve que les cyclistes ayant obtenu, soit en 1906, soit au cours d'une année précédente, deux des

trois brevets de l'U. V. F. qui sont : 50 kilomètres en moins de 2 h. ½ ; 100 kilomètres en moins de 5 heures ; 150 kilomètres en moins de 9 heures.

De nombreux et très intéressants prix sont attribués par les deux fédérations pour les concurrents classés dans les premiers de cette épreuve.

Il y aura deux classements : le classement général et le classement purement cycliste.

L'itinéraire de cette épreuve ne sera pas fixé à l'avance ; elle consistera simplement à se rendre à un point désigné sur la carte d'état-major par un chemin imposé au dernier moment. Les points indiqués ne seront pas les mêmes pour tous les concurrents.

Après avoir accompli leurs parcours, les cyclistes se rendront au stand de tir de Maisons-Laffitte gracieusement mis à la disposition de l'Union vélocipédique de France par la société pour l'épreuve de tir organisée sous le contrôle de l'Union des Sociétés de Tir de France.

Arrivés au stand, les participants à cette épreuve tireront 10 balles à volonté sur cible de l'Union avec droit à deux balles d'essai.

Après avoir terminé leur tir, ils se rendront dans un endroit désigné et seront interrogés sur la topographie de la route suivie par eux.

Ils devront, en outre, passer une petite épreuve de montage et démontage de certaines pièces de leur machine.

Le classement général

Le classement général pour la dernière épreuve sera fait par points et ainsi établi :

Pour le tir :

Le nombre de points obtenu, soit de 0 à 100.

Pour la topographie et l'examen technique :

Le nombre de points obtenu. Ces points seront indiqués comme suit :

Orientation suivie : 4 points.

Chemin détaillé suivi : 4 points.

Côtes : 4 points.

Bois, montagnes, collines : 4. points.

Gués, rivières : 4 points.

Mécanique de la bicyclette : 4 points.

Minimum, de points à obtenir : 15.

Pour le cyclisme:

Un nombre de points obtenu en retranchant du total du temps maximum exprimé en minutes des trois épreuves militaires, soit 1.050 minutes, le temps total du concurrent en minutes pour les trois épreuves. La différence entre les 1.050 minutes et le temps total divisée par 6 représentera le nombre de points attribué.

Il est utile de dire que pour prendre part au classement général, il faudra, avoir accompli le parcours indiqué dans le temps fixé, avoir fait au tir un au minimum de 25 points inclus et avoir obtenu en topographie et technique, 15 points au minimum.

Le concurrent qui ne serait titulaire que de deux brevets, se verrait compter pour le

classement général, le temps maximum du brevet qu'il n'aurait pas obtenu.

L'horaire

Le rendez-vous général est fixé à 7h00 précise, au stand de Maisons-Laffitte (route de Poissy), pour la distribution des brassards, des cartes d'état-major et des ordres de route et pour le plombage des machines.

Départ général : 8 heures.

Fermeture du contrôle d'arrivée : 1 heure.

Les cyclistes auront un délai de 5 minutes maximum, pour se rendre au point terminus de la course cycliste au stand (distance : 200 mètres).

Un garage sera installé pour que les concurrents puissent se débarrasser, en toute sûreté, de leur machine.

Présence des concurrents au stand:

Maximum : 30 minutes.

Les concurrents seront libres aussitôt après avoir effectué leur tir. Ils devront aller déjeuner (repas servis au stand - 3 francs).

À 3h00 précise, reprise des opérations.

Les commissions spéciales examineront dans une salle du stand, et par ordre alphabétique, les concurrents ayant satisfait aux épreuves de tir, le matin.

Ordre de l'interrogatoire : 1° Topographie et questions diverses ; 2° Mécanique de la bicyclette.

Les prix

De nombreux et fort jolis prix sont offerts, tant par l'Union vélocipédique de France, que par l'Union des Sociétés de Tir de France, pour cette importante épreuve.

Pour s'engager

Tous les cyclistes remplissant les conditions voulues signalées plus haut, peuvent prendre part à cette épreuve unique, en adressant leur engagement à l'U. V. F., accompagné de 2 francs. Les membres individuels de l'U. V. F. ou les cyclistes possesseurs d'une licence quelconque de l'U. V. F., n'ont qu'un droit de 1 franc à verser. Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au siège social de l'U. V. F., 6, boulevard des Italiens.

1. Origine, organisation et missions

Napoléon, dans ses « mémoires », insiste sur la nécessité, pour la cavalerie, de disposer de fantassins « qui pourraient suivre la cavalerie au trot. »

Tout d'abord, nous n'insisterons jamais assez sur l'importance du règlement de l'amalgame qui perdure depuis la création des unités cyclistes. Cet amalgame réside, pour la majorité des Français et bon nombre de militaires de l'époque, dans la confusion

entre les Chasseurs Cyclistes et les estafettes.

Les premiers cyclistes dans l'armée française se trouvent être les « vélocipédistes ». Les essais sont à mettre au compte du général Boulanger. En 1886 et pour la première fois, au cours des manœuvres du 18^e Corps d'Armée, les « vélocipédistes » civils en tant que service de liaison sont employés. A l'issue des manœuvres, le général Georges Boulanger, ministre de la Guerre, prononce alors cette phrase : « le service des vélocipédistes est appelé à devenir important ».

Les civils de 1886 sont remplacés par des militaires dès 1887. Ces estafettes peuvent, si le cas se présente, servir d'éclaireurs ou de combattants. Elles demeurent cependant des réservistes qui rejoignent leurs corps pour les manœuvres ou la mobilisation. Ces derniers sont titulaires d'un brevet. Leur machine est rigide et personnelle. La mission d'estafette leur est assignée jusqu'en 1914. En temps de paix et hors manœuvres, les régiments peuvent affecter à cet emploi, temporairement, des hommes de l'armée d'active. L'organisation définitive du service vélocipédiste est réglée par les textes des 2 avril 1892, 25 avril 1895, 20 mai 1905 et 16 décembre 1911.



L'infanterie cycliste française doit son apparition au Lieutenant Henri Gérard. Il comprend que la structure même de la bicyclette est la grosse objection qui sera toujours opposée à faire du cycliste un combattant. Le lieutenant entreprend des recherches sur la transformation de la bicyclette pour la rendre plus maniable en toute circonstance. Il y

réussit. La bicyclette pliante « Gérard » est née. Elle est exposée au Salon du Cycle à Paris en décembre 1894.

Les premiers cyclistes militaires combattants apparaissent en France en 1895 lors des grandes manœuvres.

La création des premières unités cyclistes, sous forme de compagnies ou pelotons, remonte à 1899. Aux formations provisoires de la fin du siècle succéderont en 1903 cinq compagnies cyclistes formées avec les 6e compagnies des 2e, 4e, 9e, 18e et 25e Bataillons de Chasseurs à Pied.

Le commandant Gérard décède le 3 juin 1908, dans sa 49e année. Il est remplacé par le commandant Mordacq, chef de corps du 25e BCP. Grâce à l'appui de M Messimy, ministre de la Guerre, le commandant Mordacq obtient la création de 10 groupes cyclistes.

Le 1er octobre 1913, les Groupes de Chasseurs Cyclistes (GCC) sont officiellement créés. Au nombre de dix, équipés de la célèbre bicyclette pliante modèle Gérard (mise au point par le lieutenant entre 1893 et 1894). Les GCC sont affectés aux dix Divisions de Cavalerie.



Les groupes sont désignés par le numéro de la division à laquelle ils sont affectés, mais les

chasseurs cyclistes portent la tenue et le numéro du Bataillon de Chasseurs dont ils sont issus :

Dans l'ordre de lecture : Affectation, Numéro du Groupe de Chasseurs Cyclistes, Bataillon de Chasseurs auquel appartiendra le Groupe, Corps auquel le Groupe sera rattaché Garnison

1re DC-1er GCC-26e BCP-89e RI- Vincennes puis au fort de Noisy -le-Sec

2e DC-2e GCC-2e BCP-2e BCP- Lunéville

3e DC-3e GCC-18e BCP-54e RI- Compiègne

4e DC-4e GCC-19e BCP-19e BCP- Verdun

5e DC-5e GCC-29e BCP-106e RI- Châlons-sur-Marne

6e DC-6e GCC-13e BACP-99e RI- Lyon

7e DC-7e GCC-4e BCP-131e RI- Orléans

8e DC-8e GCC-15e BCP -44e RI- Montbéliard

9e DC-9e GCC-25e BCP-66e RI- Joué-les-Tours

10e DC-10e GCC-1er BCP-63e RI- Limoges

Quant aux missions de guerre assignées à ces chasseurs à part entière, elles sont multiples et périlleuses. Les GCC doivent :

- Suppléer à l'infériorité numérique en cavalerie,
- Précéder la cavalerie pour former une tête de pont et lui assurer un point de passage,
- Assurer à la cavalerie la traversée d'une zone difficile,
- Surprendre la cavalerie adverse,
- Protéger les cantonnements de la cavalerie quand cette dernière est au contact immédiat de l'ennemi,
- Soutien de cavalerie,
- Soutien d'artillerie,
- Empêcher la cavalerie ennemie de percer,
- Agir sur les flancs de l'armée adverse,
- Retarder les colonnes d'infanterie et les forcer à se déployer,
- En arrière-garde couvrir la retraite de l'Armée ainsi que sur un flanc,
- Dans l'offensive occuper rapidement un point d'appui important,
- Protéger la retraite de l'artillerie dépourvue de soutien,
- Dans la poursuite, reprendre le contact, écarter la cavalerie adverse et accrocher les arrière-gardes ennemies,
- Réserve mobile

Organigramme du groupe cycliste :

A la mobilisation d'août 1914, la composition des groupes de chasseurs cyclistes est changée. D'après le G.Q.G. des armées du Nord et de l'Est, état-major / 3e bureau « Notices Historiques des Divisions 1914-1918 », le groupe comprend : 10 officiers dont un médecin, 407 sous-officiers, caporaux et chasseurs, 18 chevaux et 7 voitures.

Etat-major

1 capitaine commandant le groupe

1 capitaine en second

1 officier médecin

1 officier d'approvisionnement et de détails

Petit Etat-major

17 hommes :

- Comptables
- Personnels d'approvisionnement
- Conducteurs
- Mécaniciens
- Infirmiers

3 pelotons de 2 officiers, 130 sous-officiers, caporaux et chasseurs

Chaque peloton est formé de trois sections.

Chaque section comporte 3 escouades.

Enfin 7 voitures équipent le groupe et ont un rôle distinct :

- Un caisson à munitions,
- Un fourgon à vivres,
- Quatre fourgons à bagages, un pour l'état-major et un par peloton,
- Un camion de réquisition pour le matériel cycliste.

Le chasseur cycliste, au début du conflit, est un militaire d'active, sélectionné sur ses aptitudes physiques. Il est équipé du fusil d'infanterie Lebel. Il ne porte pas de capote ni de havresac. Tout ceci contribue à en faire un combattant rapide, lesté et très mobile.

A partir 1915, les réservistes de la cavalerie remplacent progressivement une partie des chasseurs cyclistes qui rejoignent un BCP en renfort.

En juin 1916, l'effectif des GCC est réduit de moitié. En 1918, l'effectif est reporté cette fois-ci à son maximum. C'est alors le retour des GCC au premier plan.

2. L'homme



Les hommes des groupes sont vêtus de la vareuse-dolman des chasseurs alpins. Ce vêtement possède un collet rabattu et des bourrelets d'épaules appelés aussi « boudins » ou « croissants ». Ces derniers empêchent les bretelles du vélo pliant de glisser. Ils touchent le képi, le pantalon culotte, les bandes molletières et les brodequins. Sans oublier le collet-capuche roulé sur le guidon et le jersey des alpins.

L'équipement, lui, comporte les bretelles de suspension modèle 1892 des troupes à pied, trois cartouchières modèle 1888 ou 1905, le ceinturon, le porte épée baïonnette avec passant Gérard, l'étui - musette (contient des cartouches, les vivres du jour, la cuiller et la fourchette) et le petit bidon de cavalerie avec courroie en cuir noir.

Le bidon est porté à gauche et l'étui - musette à droite à l'inverse des corps d'infanterie.

La bretelle de fusil est plus grande (bretelle Gérard), cette rallonge s'explique par le souci de pouvoir accéder facilement au fusil en effet le port du vélo pliant oblige ainsi à placer l'arme sur la machine, de même, le passant du porte épée baïonnette, empêche l'arme de balloter dans les jambes du cycliste.

Une seconde musette, fixée sur la machine, contient deux jours de vivres de réserve, la gamelle, le jersey et des pièces de rechange pour le vélo.

3. La monture

La bicyclette pliée, conçue par le lieutenant Gérard, pèse 17 kg. Le diamètre des roues est de 65 cm, le pédalier principal est muni de 23 dents, celui arrière de 9 dents ce qui permet un développement de 5,5 m. Sa hauteur est de 0,75 m et sa longueur 1,5 m. Cette hauteur, adaptable, permet au chasseur cycliste, en cas de mauvaise surprise, de poser les pieds au sol et de faire feu sans descendre de machine.

En 1894, le ministère de la guerre autorise l'achat de 120 de ces bicyclettes.



Ces dernières sont toutes montées sur pneumatiques Michelin suite aux dures expériences auxquelles ont été soumises les machines à l'Ecole Militaire de Joinville. En effet ce pneumatique possède des atouts majeurs : une vitesse supérieure, le silence et épargne les trépidations au contraire des caoutchoucs creux. La commission de vélocipédie de l'armée avait fixé le parcours d'essai de ces vélos à la distance de 3600 km. Tous les 25 km, les machines étaient pliées (15 secondes), mises à dos de l'homme (15 secondes) puis remontées. En 1910, la pliante passe à 16 kg nue et 18,5 kg avec paquetage (collet,

gamelle, nécessaire de réparation). C'est encore 3 kg de plus que le fantassin équipé. L'objectif demeure donc l'allègement de la machine. En 1914, les chasseurs cyclistes perçoivent la pliante « Gérard », ramenée au poids de 13 kg. Equipés ainsi, les cyclistes ont une vitesse moyenne de 10 à 12 km à l'heure. Ils sont capables de parcourir des étapes d'une moyenne de 60 (le minimum) à 100 km.

Les accidents les plus fréquents sont les crevaisons. Le chasseur accidenté sort la pièce de rechange, lorsqu'il la transporte, ou en fait la demande. Le mécanicien le rejoint et effectue la réparation. Ceci fait, tous deux rejoignent alors la colonne qui a poursuivi sa route.

Monument aux morts de Séranvillers

Quoi de plus classique qu'un monument aux morts ? Si ce n'est qu'au dos de ce dernier figurent les noms des chasseurs cyclistes tués lors de la bataille de Crèvecœur sur l'Escaut du 26 août 1914. Les Chasseurs Cyclistes du 5e Groupe, victimes du combat de Séranvillers-Forenville (Nord) du 26 août 1914, reposent au « Communal cemetery

Douai ». 5 Chasseurs Cyclistes sont inhumés dans la Nécropole de la Belle-Motte à Aiseau:

Au cours de la Première Guerre Mondiale, de très nombreuses missions sont confiées aux Groupes de Chasseurs Cyclistes au sein des Divisions de Cavalerie..

Complément de photos



Au combat en Angleterre avec le vélo Dursley Pendersen





Echo du groupe cycliste 6^{ème} division de cavalerie

Son rédacteur en chef, le caporal Guillaume de Vriès obtient cette citation à l'ordre du Régiment :
 « Mortellement atteint en entraînant ses Chasseurs à l'assaut d'une position fortement organisée.

» C'est le 24 juillet 1915, lors de l'attaque du village de Launois dans les Vosges, qu'il trouve la mort.



Sépultures

ROZELIEURES, là se sont illustrés les 2e, 6e et 10e GCC.

Le 6e pour la défense du Bois Lalau qui fut coûteuse en pertes pour le groupe.

Le 2e pour la prise de Rozelieures, les pertes y furent sensibles.

Le 10e près de Damas-aux-Bois, dont le 3e peloton servit l'artillerie divisionnaire outre son rôle de protection.

Étonnamment, seul le 2e groupe fut cité!



PARTIE À REMPLIR PAR LE CORPS.

Nom *Deneuville*
 Prénoms *Emile*
 Grade *Sergent* *111^e Régiment d'Artillerie*
 Corps *5^e Groupe Cycliste de la 5^e Division de Cavalerie*
 N° *5* au Corps. — Classe *1902*
 Matricule. *2278* au Recrutement *Béthune*
 Mort pour la France le *14 août 1914*
 à *Hudlemont (Belgique)*
 Genre de mort *Mort pour la France*
Tout à l'ennemi?
 Né le *25 Octobre 1888*
 à *Bruay* Département *Pas-de-Calais*
 Arr^e municipal (p^r Paris et Lyon) :
 à défaut rue et N° :
 Jugement rendu le _____
 par le Tribunal de _____
 acte ou jugement transcrit le *14 Janvier 1915*
 à *Bruay (Pas de Calais)*
 N° du registre d'état civil *4246/1*
 534-708-1021. [26431]

Accident de train au 10^{ème} GCC

« 17 novembre 1914

Quelques stations avant Epinal, le 1er train, par suite de causes qui n'ont pu être éclaircies, vient à toute vitesse tamponner le train des chasseurs cyclistes et du groupe léger de la 10e DC qui était arrêté en gare et allait repartir.

Le choc fut effroyable et les victimes très nombreuses ; 9 tués (3 du 10e Dragons et 6 du groupe cycliste) 22 blessés dont 9 du 10e Dragons et les autres du groupe cycliste, 21 chevaux tués. »

« Je retrouve mon groupe cycliste. Pauvre Groupe ! Il a eu de lourdes pertes depuis mon départ : beaucoup de braves chasseurs ont disparu, beaucoup de nouvelles figures. Et puis beaucoup sont habillés de vêtements mi-civils mi-militaires, certains d'uniformes de pompiers : ils sont dépenaillés. Mais superbes de cran et d'énergie. Justement on les relève et on nous envoie par chemin de fer nous « refaire » à Charmes. Hélas, en cours de route, un accident de chemin de fer stupide cause encore la mort de petits gars ! ».



Récit d'un témoin anonyme :

« Il est midi. Une patrouille malheureuse dans sa mission, car elle devait y périr, nous a cependant révélé l'existence d'un nid de mitrailleuse à 80 mètres de nos positions. A 5 mètres du boche, qui l'a laissé approcher, elle est impitoyablement fauchée à bout portant. Les trois « cyclos » qui la composent sont frappés, chacun, de plusieurs balles. Redoutant de nouvelles rafales (le coup de grâce), chacun fait le mort. Pourtant la souffrance l'emportant, ils geignent. Nous sommes angoissés, impuissants à les secourir... Ce serait du reste folie que de vouloir s'y risquer, même sous le couvert d'une croix rouge, dont ne nous disposons d'ailleurs pas. C'est alors que le caporal Richard, sans un mot, sans avoir consulté qui que ce soit, se déséquipe, debout sur la tranchée.

A notre stupéfaction, Richard s'en va, tranquille, les mains dans les poches, vers nos blessés. Sans un instant d'hésitation, arrivé à 5 mètres des boches, il charge sur ses épaules le premier d'entre eux, le ramène dans nos lignes et repart.

Avec la même audace il rapatrie le second.

Avec le même calme, la même sérénité, il ramène Naze, le dernier.

Les boches médusés, admiratifs tout de même, l'ont laissé faire jusque là.

Hélas, à peine Richard a-t-il atteint le parapet de la tranchée, portant Naze sur ses épaules que, sans doute sous l'ordre d'un quelconque feldwebel, le tac-à-tac-tac-à-tac les couche tous les deux.

Naze, mortellement atteint, cette fois, expire quelques minutes plus tard.

Richard, seulement égratigné, reprend sa place dans son gourbi, sans un mot, sans un geste...

Sa première préoccupation et de re-bourrer sa pipe...

Cet acte de courage « cyclo », ne fut, à l'époque, même pas jugé suffisant pour l'attribution d'une citation...

Il en fallait alors faire davantage... »

En revenant, j'assiste par hasard à l'exécution d'un chasseur cycliste qui a quitté son poste, devant l'ennemi. Il meurt bravement. Il retire sa veste et dit : « Mes chers camarades, visez à la poitrine, pas à la tête. » Il ne veut pas de bandeau et crie : « Vive la France ! Vive l'Alsace ! » Il rachète son crime par une belle mort. Défilé des troupes devant le cadavre. Prière des soldats avec l'aumônier. »