

À propos des unités cyclistes anglaises sous First Guerre mondiale, partie 1

Introduction

Depuis plusieurs années, je recherche des informations sur les unités cyclistes anglaises pendant la Première Guerre mondiale et, à ma connaissance, il n'existe aucune présentation complète à ce sujet.

Cet article est une compilation d'informations provenant de nombreuses sources différentes et est presque comparable à un puzzle où le bord et certaines des pièces à l'intérieur ont été placés. Ma présentation ne prétend donc pas être une description exhaustive du sujet ; Je serais ravi si des lecteurs pouvaient apporter des informations supplémentaires.



Section cycliste volontaire, env. 1900.

Carte postale simultanée, reproduite à partir de la Source 1.

Le début

L'utilisation militaire du vélo a commencé dans les années 1880 et des bataillons individuels ont créé des sections cyclistes. Les unités de volontaires de l'armée ont notamment adopté le vélo.

En 1888, il est décidé que chaque bataillon d'infanterie volontaire pourra constituer des sections cyclistes. Chaque section devait comprendre 1 officier, 2 sous-officiers, 13 à 21 soldats, dont 1 sonneur de trompe [1](#)).



Cycliste volontaire, 13e bataillon Middlesex, Queen's Westminster Rifle Volunteers, v. 1900.

Carte postale simultanée, reproduite à partir de la Source 1.

En 1888, le premier - et jusqu'en 1908 seulement - bataillon de cyclistes fut également créé - le 26th Middlesex Volunteer Rifle Corps (après 1908 : 25th County of London Battalion (Cyclists), The London Regiment).

Pendant la guerre des [Boers 2](#)) (1899-1902), les bicyclettes sont utilisées dans des conditions de guerre - par les deux camps - entre autres dans le service de liaison, mais aussi du côté anglais comme moyen de transport pour l'infanterie. Le vélo était considéré comme une alternative partielle au cheval.

De nombreux cyclistes ont été organisés en entreprises sous l' « unité parapluie » de volontaires - les City Imperial Volunteers.

Au 3 mars 1901, 8 compagnies cyclistes de 120 hommes sont formées, composées de 1 capitaine, 4 lieutenants, 1 sergent (sergent de solde), 4 sergents, 2 sonneurs de cor, 5 caporaux, 101 soldats et 2 porteurs médicaux. Les compagnies quittent l'Angleterre en mai 1901, direction l'Afrique du Sud.



Cyclistes du 2nd Life Guards, env. 1905.
D'une carte postale simultanée.

Beaucoup considéraient le vélo comme un moyen de transport civil moderne dont l'utilisation à des fins militaires était limitée.

Cependant, les expériences d'Afrique du Sud étaient si bonnes que les forces volontaires en Angleterre après la guerre comptaient 8 000 cyclistes, répartis en 100 compagnies et 50 divisions/sections.

L'armée régulière comprenait également des cyclistes à plus petite échelle.



6e bataillon (de cyclistes), The Suffolk Regiment, 1912.
D'une carte postale simultanée.

En 1908, les unités de volontaires de l'armée britannique ont été transformées en armée territoriale (force territoriale avec la désignation contemporaine), et les nombreux cyclistes volontaires sont venus former la base d'un certain nombre de bataillons cyclistes :

Chacune des 14 divisions dans lesquelles l'armée territoriale était organisée avait son propre bataillon de cyclistes. Les tâches des bataillons étaient dans la défense des îles anglaises

25e Bataillon du comté de Londres (Cyclistes), The London Regiment 1888-1920	Un bataillon de cyclistes était composé d'env. 525 hommes, ainsi que 1 médecin et 1 aumônier de campagne.
10e bataillon (de cyclistes), The Royal Scots	1908-1920 Le bataillon était (en 1908) organisé comme suit :
5e bataillon (de cyclistes), The East Yorkshire Regiment	1908-1920 <ul style="list-style-type: none"> ● Personnel du bataillon : ● env. 25 Section de
Le bataillon de cyclistes des Highlands	1908-1920 <ul style="list-style-type: none"> ● mitrailleuses : 20 8 compagnies de 60 hommes chacune
6e bataillon (de cyclistes), The Norfolk Regiment	1908-1920 Cette organisation était en vigueur au moment de la mobilisation en 1914.
7e bataillon (cycliste), The Welsh Regiment	1908-1920
Le bataillon cycliste du Nord	1908-1920
Le bataillon de cyclistes du Kent 3) ___	1908-1920
7e bataillon (de cyclistes), The Devonshire Regiment	1908-1920
8e bataillon (de cyclistes), The Essex Regiment	1910-1920
6e bataillon (de cyclistes), The Suffolk Regiment	1910-1920
6e bataillon (de cyclistes), The Royal Sussex Regiment	1911-1919
9e bataillon (de cyclistes), The Hampshire Regiment	1911-1920
Le bataillon de cyclistes de Huntingdonshire 4) ___	1914-1919

1914

Au début de la guerre, les bicyclettes étaient incluses dans des unités de pratiquement tous les types d'armes, principalement en tant que munitions pour bicyclettes dans les pelotons de liaison des unités. De plus, lors de la mobilisation, une compagnie de cyclistes est créée dans chaque division d'infanterie. Enfin, il y avait les 12 bataillons cyclistes susmentionnés de l'armée territoriale.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu des trois différents types d'unités.

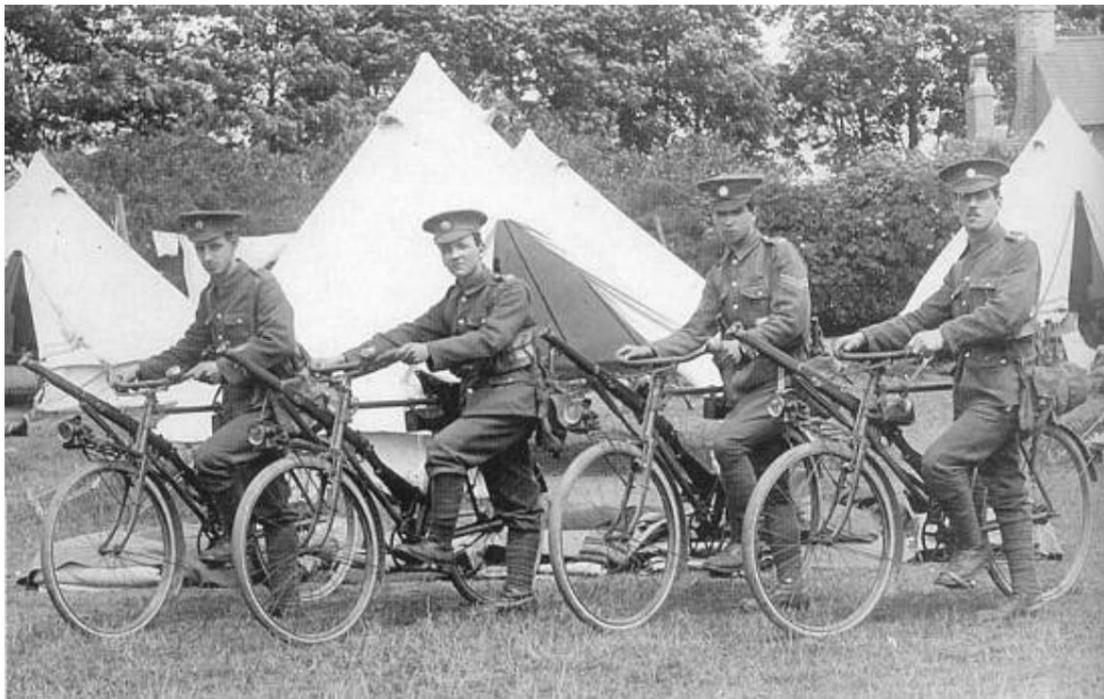
1. Ordonnances sur les vélos

Les éléments de signal des unités ont été évalués avec un certain nombre de cycles, principalement destinés à être utilisés dans le service de liaison.

La section de signal, par ex. un bataillon d'infanterie composé de:

- 1 sergent
- 16 caporaux, caporaux suppléants et soldats entièrement formés au service des transmissions

La section disposait de 9 vélos. De plus, 36 caporaux, caporaux suppléants et soldats ont été formés à la signalisation des drapeaux (sémaphore); ces soldats étaient répartis dans les subdivisions du bataillon.



Ordonnances sur les vélos de l'Army Service Corps, ca. 1914 [5](#)).

2. Entreprises cyclistes

Chacune des divisions d'infanterie du corps expéditionnaire contenait une compagnie de cyclistes. Avec un escadron de cavalerie, il formait les forces montées de la division, dont les tâches principales étaient la reconnaissance.

Les entreprises cyclistes ont été désignées 1st Entreprise cycliste (i 1st Section), 2nd Entreprise cycliste (i 2nd Section) et 1st donc encore.

Au début de la guerre, l'organisation des compagnies cyclistes n'était pas encore réglementée, il fallait donc improviser leur composition. Le personnel provenait des bataillons de la division d'infanterie en question, tandis que le matériel à bicyclette appartenait apparemment aux stocks de mobilisation de la division de cavalerie. Les entreprises cyclistes étaient immédiatement prêtes à résoudre leurs tâches prévues, qu'elles ont gérées avec brio dans les mois suivants.

Bien que l'organisation n'ait évidemment pas été réglementée, le personnel devait avoir été parfaitement formé à ses tâches. Ma théorie est que les compagnies de cyclistes ont été formées à partir du personnel que les bataillons d'infanterie devaient fournir aux compagnies d'infanterie à cheval dissoutes en 1912. (Voir, par exemple, mon article English Mounted Infantry.)



Cyclistes anglais, 1914 (6). —

La source 3 mentionne les compagnies de cyclistes en termes élogieux et malgré leur formation quelque peu improvisée, elles devaient avoir le même niveau professionnel élevé que les autres unités du Corps expéditionnaire.

La photo montre prétendument des cyclistes en service actif en Flandre, mais il est suggéré que la photo ait été prise en Angleterre.

Je n'ai pas trouvé de sources qui mentionnent l'organisation des compagnies de cyclistes, mais si l'analogie avec les compagnies d'infanterie à cheval tient, chacun des quatre bataillons d'infanterie de la division a aligné un peloton - 1 officier et 32 sous-officiers et soldats. Si cela inclut le personnel d'orientation et un élément de commandement plus petit, alors la force peut avoir compté environ 150 hommes.

Beaucoup suggère, cependant, que le chiffre de force était plutôt d'env. 115, car les cyclistes n'avaient pas besoin de cavaliers, qui représentaient généralement 25% du personnel d'une unité montée.



Cycliste anglais, 1914 [7](#)).__

La source 10 mentionne un sergent, TH Cubbon, du King's Liverpool Regiment, qui a servi dans la 3rd Cyclist Company. Lors de la mobilisation, il a entre autres reçu les séquelles suivantes :

- 9 compas 2
- bidons de 36 l (8 gallons) de paraffine (huile) 4
- tiges env. 1,8 m (6 pi) 12
- tiges env. 1 m (3 pi 6 po) 112
- cartes 1 bidon
- de graisse.

Les poteaux étaient utilisés pour les drapeaux de signalisation et étaient transportés sur les bicyclettes, attachés au poteau; les longues tiges pourraient être séparées au milieu.

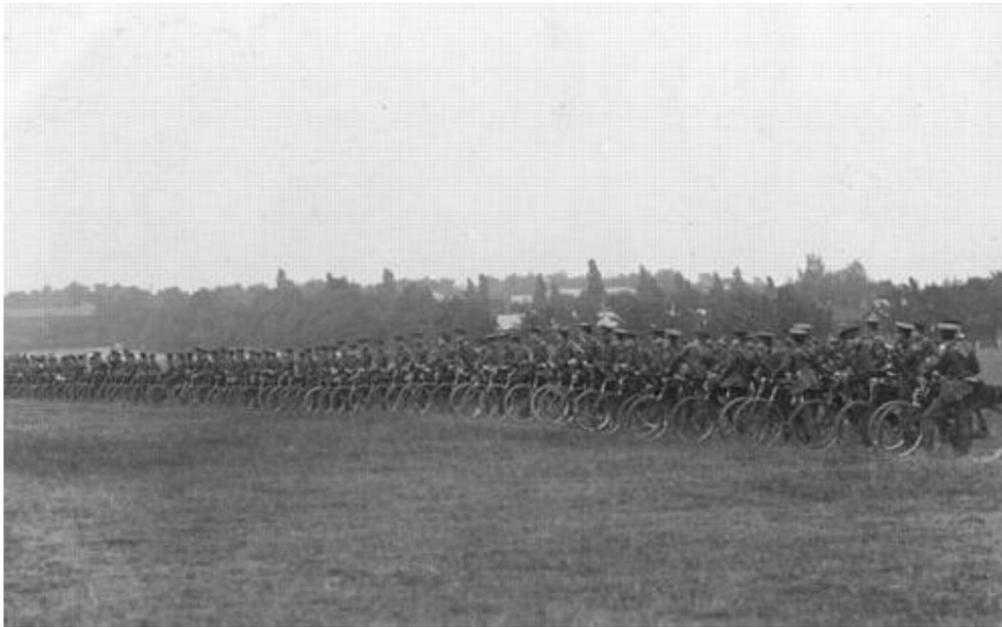
Bien que l'image ne soit pas l'une des plus nettes, vous pouvez deviner qu'il y a des mâts de drapeau de signalisation attachés au poteau du vélo. Il peut s'agir d'un soldat d'une des compagnies de cyclistes.

D'un équipement fonctionnel spécial, le soldat porte un étui à jumelles en cuir.

3. Bataillons cyclistes

Lors de la mobilisation, les bataillons cyclistes de l'armée territoriale sont partis pour résoudre leurs tâches militaires, qui comprenaient des patrouilles sur les tronçons côtiers.

L'organisation de 1908 était en vigueur jusqu'en juin 1914, lorsque le bataillon de cyclistes de Huntingdonshire est créé; la main-d'œuvre serait légèrement inférieure dans les différentes subdivisions.



Bataillon de cyclistes, Aldershot, v. 1914.
D'une carte postale simultanée.

Ce bataillon disposait également de 17 motos, dont une avec side-car. Les motos étaient principalement destinées au service des ordonnances.

Pendant leur période d'entraînement annuel de 14 jours (en temps de paix), les bataillons cyclistes pouvaient disposer d'un train d'escrime composé de deux véhicules à moteur. Si l'on peut généraliser à partir du Huntingdonshire Cyclist Battalion, l'entraînement à l'escrime a également été motorisé après la mobilisation.

L'organisation de 1908 en 8 (petites) compagnies n'était pas forcément spécifique aux cyclistes, les bataillons d'infanterie anglais de la période précédant la Première Guerre mondiale utilisaient généralement une organisation similaire. Certains des bataillons de l'armée régulière ne sont passés à l'organisation plus tard bien connue de 4 (grandes) compagnies que tard dans le cadre de la mobilisation [8](#)), tandis que plusieurs des bataillons d'infanterie de l'armée territoriale ont été mobilisés avec 8 compagnies. La main-d'œuvre n'a pas changé de manière significative, car les huit entreprises ont simplement été ajoutées deux par deux; c'est ce qu'on appelle souvent le système de la double société.



1/7th (Cyclist) Battalion, The Welsh Regiment, Angleterre, septembre 1914 [9](#)). —

La majorité des bataillons cyclistes sont restés en Angleterre et ceux qui - comme Le Kent Cyclist Battalion - a activement participé à la guerre, combattant en tant que bataillons d'infanterie.

Les cyclistes portent ici 3 cartouchières de chaque côté de la ceinture ventrale, contre les 5 normales du modèle de base 1908.

De nombreuses organisations locales (Associations départementales) qui ont créé et équipé les unités territoriales ont choisi d'acheter cette édition pour leurs unités. La raison en est inconnue, mais les conditions économiques peuvent avoir joué un rôle.

1915

À partir de l'automne 1914, plusieurs bataillons cyclistes sont dupliqués, des unités telles que le 2/7th (Cyclist) Battalion, The Welsh Regiment étant créées. Plus tard, des bataillons supplémentaires sont créés - par ex. 3/1st The Huntingdonshire Cyclist Battalion - 2nd Line et 3rd Line respectivement en tant qu'unités de remplacement/unités de réserve. Les unités sont également appelées unités.

En 1915 [10](#), le corps cycliste de l'armée a été créé en tant que superstructure pour les nombreuses unités cyclistes de l'armée territoriale. L'organisation détaillée du corps n'est pas connue, mais il fonctionnait apparemment comme une unité éducative. Il est mentionné, par exemple, qu'au début du mois de mars 1918, 1 officier et 28 hommes de l'Army Cyclist Corps furent ajoutés au North Irish Horse .

Jusqu'au début de l'été 1916, les divisions d'infanterie avaient un escadron de cavalerie et une compagnie de cyclistes. Dans les divisions nouvellement créées, les escadrons de cavalerie provenaient principalement des régiments de cavalerie de volontaires (Yeomanry), tandis que les compagnies de cyclistes - vraisemblablement analogues aux compagnies de cyclistes - se composaient de personnel affecté aux bataillons d'infanterie de la division.



Caporal de l'Army Cyclist Corps, env. 1915.

Dessiné par Mike Chappel. [12](#)) _____

Comme exemple d'unités montées d'une division, on peut mentionner [11](#)) que la 31e Division comprenait les subdivisions montées suivantes :

- B Squadron, 1/1st Lancashire Hussars - du 27 novembre 1915 au 9 mai 1916 31st Divisional
- Cyclist Company - de sa formation en août 1915 au 9 mai 1916.

Les escadrons de cavalerie et les compagnies de cyclistes reçurent alors le statut d'unités de corps. Au fil du temps, les subdivisions sont assemblées en régiments et/ou bataillons.

Au-dessus des angles se trouve une roue de bicyclette, mais je ne sais pas si elle dénotait une fonction artisanale (par exemple, mécanicien de vélos) ou si, comme dans certaines autres unités, c'était une addition unitaire au signe du degré.

Au-dessus de la poche de poitrine droite se trouve l'insigne du service impérial, indiquant que le caporal s'est présenté pour le service en dehors de l'Angleterre. La casquette porte l'insigne régimentaire de l'Army Cyclist Corps.

1916-1917

En 1916, un certain nombre de régiments de 2e ligne des régiments de cavalerie de volontaires sont convertis en régiments cyclistes :

- 1er (Lovat Scouts) Régiment de
- cyclistes 2e (Pembroke et Glamorgan Yeomanry) 3e Régiment
- de cyclistes (Montgomery et Denbigh Yeomanry) 4e Régiment
- de cyclistes (Royal 1er Devon et North Devon Yeomanry) 5e Régiment
- de cyclistes (West Somerset et City of London Yeomanry) 6e Régiment
- de cyclistes (1er et 3e comté de Londres Yeomanry) 7e régiment
- de cyclistes (Suffolk et Norfolk Yeomanry) 8e régiment
- de cyclistes (Surrey et Sussex Yeomanry) 9e régiment
- de cyclistes (East Kent et West Kent Yeomanry) 10e régiment
- de cyclistes (Wiltshire et North Somerset Yeomanry) Régiment de
- cyclistes 11e régiment de cyclistes (Hampshire et Berkshire
- Yeomanry) 12e régiment de cyclistes (Gloucestershire et Worcestershire Yeomanry)

Le besoin d'épargner les chevaux des unités en Angleterre était très grand et, à l'été 1916, une grande partie des 2e régiments de cavalerie de volontaires en Angleterre remplaça leurs chevaux au profit des bicyclettes. Cela donne naissance en 1916-1917 à la 1st and Cyclist Division et plus tard à la Cyclist Division, qui fait partie de l'armée de l'intérieur.

En plus des 12 bataillons cyclistes mentionnés ci-dessus, 29 régiments de 2e ligne sont convertis en régiments cyclistes.

La majorité de ces unités cyclistes restent dans les îles anglaises ou sont utilisées comme remplaçants du personnel dans de nombreuses unités qui en ont cruellement besoin.

Un régiment cycliste qui a servi en Angleterre comptait 505 hommes et se composait d'un état-major régimentaire et de 4 escadrons cyclistes.



Sergent du 2/1st Dorset Yeomanry, Angleterre 1916 [13](#)).



Cycliste anglais - Figurine de la société Scalelink (SMB13).

Par Finsted

Noter:

- 1) Dossiers de la Scottish Volunteer Force 1859-1908 par James Moncrieff Grierson, William Blackwood & Sons, 1908 ; republié en 1972 par Frederick Muller Ltd., Londres, SBN 584-10936-9.
- 2) Pour une description de l'utilisation des bicyclettes pendant la guerre des Boers, voir par ex. Bicycles in The Anglo-Boer War of 1899-1902 par DR Maree, Military History Journal, Volume 4, No.1, publié par la South African [Military History Society](#).
- 3) Une mention de l'histoire du bataillon se trouve sur le site [The Kent Cyclist Battalion](#).
- 4) L'histoire du bataillon, y compris les circonstances entourant sa création, est traitée en détail sur le site [The Huntingdonshire Cyclist Battalion](#).
- 5) De l'Army Service Corps 1902-1918, par Michael Young, Leo Cooper, Londres 2000, ISBN 085052-730-9.
- 6) De First Ypres 1914 par David Lomax, Osprey Campaign Series Nr. 58, Londres 1999, ISBN 1-85532-573-X,
- 7) Fra A Photohistory of World War One de Philip J. Haythornethwaite, Arms & Armor Press, Londres 1993, ISBN 1-85409-210-3.
- 8) Par ex. nd Bataillon, The Royal Welch Fusiliers, qui venait de rentrer d'années de service en Inde. Mentionné dans Le 2 War the Infantry Knew 1914-1918, édité par le capitaine JC Dunn, Sphere Books Ltd., Londres 1989, ISBN 0-7474-0372-4.

9) Fra The Welch Regiment, The British Soldier in the 20th Century, Regimental Special de Mike Chappel, Wessex Military Publishing, Hartherleigh, Devon 1989, ISBN 1-870498-07-0.

10) Je n'ai pas été en mesure de dater précisément la création - certaines sources indiquent 1914, d'autres 1915.

11) Fra L'histoire de l'armée britannique dans la Grande Guerre de 1914-1918.

12) Des unités territoriales britanniques 1914-1918 par Ray Westlake, Osprey MAA Nr. 245, Londres 1991, ISBN 1-85532-168-8.

13) L'image de gauche provient de Service Dress 1902-1940, The British Soldier in the 20th Century, No. 1 par Mike Chappel, Wessex Military Publishing, Hartherleigh, Devon 1987, ISBN 1-870498-00-3. L'image de droite provient de World War 1 Weapons and Uniforms de Frederick Wilkinson, Ward Lock Ltd., Londres 1978, ISBN 0-7063-5739-6.