

Motos et Sides-cars de la seconde guerre mondiale



Motos et Side-cars de la seconde guerre mondiale



L'épopée de la moto militaire et de son « side-car », des exercices à leur emploi sur le front, revit dans un album de 40 photos de l'Établissement de communication et de production audiovisuelle de la défense (ECPAD).

Ce dernier a puisé parmi les 110.000 clichés des opérateurs de son ancêtre de l'époque, le Service cinématographique de l'armée, et la part française de la production allemande saisie en 1945. La « motocyclette », vélocipède équipé d'un

moteur à vapeur, a été inventée par l'ingénieur français Louis-Guillaume Perreaux, qui a déposé son brevet en 1868. L'inventeur allemand Gottlieb Daimler teste la mise en place d'un moteur à pétrole en 1885. Les fabricants français Eugène et Michel Werner commercialisent, en 1895, un de leurs modèles de motocyclette sous l'abréviation de « moto », appellation qui restera. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le « side-car » a été inventé en 1892 par... le Français Jean Bertoux, chef armurier du 46ème Régiment d'infanterie ! A la veille de la seconde guerre mondiale, les futurs belligérants développent la moto, dont l'utilité est reconnue pour la liaison, le combat, la police de la route, l'escorte et la reconnaissance. En France, les études se concentrent sur un engin tout terrain, robuste et de conception simple. En Allemagne, les constructeurs de motos reçoivent des subventions et un allègement de taxes. De plus, les efforts portent sur la formation des motocyclistes à la mécanique et à la conduite de nouveaux modèles. L'URSS dote ses troupes d'une moto avec side-car, copiée sur la BMW de la Wehrmacht. Aux États-Unis, le modèle 1929 de la célèbre Harley-Davidson sert de base aux WLA et WLC de la guerre, dont 100.000 exemplaires équiperont les armées américaine, canadienne et britannique. Pendant la guerre, la Grande-Bretagne construit 425.000 motos utilisées par toutes les armées alliées. L'album de l'ECPAD se déroule comme un film. Au début, les photos des Français insistent sur les exercices des motocyclistes et la pédagogie, alors que celles des Allemands montrent la décontraction des soldats en pays conquis ou leur professionnalisme sur le terrain. En 1941, la Luftwaffe dispose en Ukraine de ses propres motos équipées de side-cars. Les opérateurs du service de propagande allemand se déplacent ainsi au plus près du front. En 1942, la Gendarmerie française utilise des estafettes motocyclistes et ... à cheval ! La cavalerie a déjà adopté la moto et le side-car, comme le montre un cliché du stand du 12ème Régiment de cuirassiers à la foire de Marseille de 1942. Puis, commence la campagne de Tunisie (17 novembre 1942-13 mai 1943), où 80.000 Allemands de l'Afrika Korps et 110.000 Italiens affrontent 130.000 Britanniques, 95.000 Américains et 75.000 Français et coloniaux de l'Armée d'Afrique et des Forces françaises libres. Ces derniers récupèrent ensuite des motos italiennes Guzzi puis sont rééquipés avec des modèles américains Indian. En 1943, des motocyclistes en guêtres assurent la circulation routière à bord de Harley Davidson, dont sont ensuite dotés la 2ème Division blindée (Leclerc) et la 1ère Armée française (De Lattre de Tassigny). Enfin, les motos et side-cars d'une unité de reconnaissance ouvrent le cortège du retour des cendres du général Kléber (1753-1800) à Strasbourg en septembre 1945.

Loïc Salmon

Jeep militaires

Char Sherman

« Motos et Sides-cars de la seconde guerre mondiale » ECPAD, agence d'images de la défense, 10 €.

Boutique : www.ecpad.fr/boutique.ecpad.fr/prestations.ecpad.fr