



L'opération vélomoteur

*Gendarme à vélomoteur
dans les années 1970.*

Benoît HABERBUSCH

*Docteur en histoire, capitaine
Service historique de la Défense
Département des études et de l'enseignement*

Au début des années 1960, tandis que la France gaullienne s'adonne aux joies de l'automobile, les gendarmes des brigades se déplacent toujours à bicyclette, malgré les indéniables progrès enregistrés par l'institution en matière de motorisation. En effet, les Juvaquatre et les 2CV Citroën en dotation dans chaque unité sont utilisées avec parcimonie lors des visites des communes. Cette restriction, encouragée par le commandement, vient à la fois de son souci d'économie de carburant (déjà !) et de son respect scrupuleux des règlements prescrivant une allure lente lors des tournées.

Cependant, les charges adressées à l'encontre de la « petite reine » s'accumulent au sein du personnel. S'emparant de cette cause, l'*Echo de la Gendarmerie* lance « l'opération vélomoteur ». Le 23 juillet 1963, un mémoire est même présenté à Pierre Messmer, ministre des Armées. L'argumentaire est présenté aux lecteurs de la revue : « Il suffit, pour en juger soi-même, d'avoir suivi, étant en voiture, un jour de plein été, où le soleil vous écrase de sa chaleur, ou un jour de pluie ou de froid, deux malheureux gendarmes en tournée, penchés sur le guidon, appuyant péniblement sur leurs pédales, au long d'une route qui résiste... Le spectacle n'est pas moins navrant lorsqu'on voit un gendarme à bicyclette sur une grande route, serrant désespérément à droite pour éviter le danger qui menace de tous les côtés »¹. La revue dénonce, en outre, la lenteur de ce moyen de locomotion, notamment en pays accidenté, ainsi que la fatigue qu'il

occasionne. Elle reproche surtout à ce moyen de transport d'être démodé. À l'entrée des usines, les ouvriers viennent en engins motorisés, voire en voiture pour quelques-uns. À la campagne, il n'y a guère que les manœuvres agricoles qui soient encore à bicyclette. Le facteur, devenu préposé des PTT, est doté d'une 2 CV et le chef cantonnier, promu conducteur des travaux, a lui aussi sa petite Citroën. Par conséquent, lorsqu'il circule à bicyclette, le gendarme éprouve un sentiment de déclassement fort désagréable. Certains d'entre eux financent déjà des cyclomoteurs à leurs frais, comme l'avaient fait leurs aînés avec la bicyclette au début du XX^e siècle. En 1963, l'*Echo de la Gendarmerie* milite pour que le militaire soit propriétaire de son engin tout en percevant une indemnité d'achat d'entretien. Il préconise même que le carburant soit fourni en nature par la gendarmerie. Robert Bisson, député du Calvados, relaie cette demande d'indemnité d'entretien auprès du ministre de la Guerre qui lui répond que cette question doit être inscrite au budget de 1964. L'ensemble de ces démarches favorise la diffusion des vélomoteurs dans les brigades. Mais, si cette dotation améliore les conditions de service, elle n'arrange guère l'image du gendarme. Montés sur leurs destriers mécaniques, les nouveaux chevaliers du bitume perdent l'allure martiale que pouvaient avoir leurs prédécesseurs à cheval.

¹ « Opération vélomoteur », *L'Echo de la Gendarmerie*, n° 3934, 19 septembre 1963, p. 521-527.