

COMMANDANT DOUMENC

---

# LES TRANSPORTS AUTOMOBILES SUR LE FRONT FRANÇAIS

1914-1918

---

NOTES DU COMMANDANT DOUMENC

DIRECTEUR DES SERVICES AUTOMOBILES DES ARMÉES FRANÇAISES

RECUEILLIES ET CLASSÉES PAR

LE LIEUTENANT PAUL HEUZÉ

AVEC VINGT-DEUX DESSINS DE A. COSSARD

---

*Avant-propos du maréchal FOCH*

*Préface du général PAYOT*



PARIS

LIBRAIRIE PLON

PLON-NOURRIT ET C<sup>o</sup>, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

8, RUE GARANCIÈRE — 6<sup>e</sup>

---

*Tous droits réservés*

803

LES TRANSPORTS

AUTOMOBILES

SUR LE FRONT FRANÇAIS

1914-1918



8.V

40739

5103325

Ce volume a été déposé au ministère de l'intérieur  
en 1920.

LES TRANSPORTS

AUTOMOBILES

EN FRANCE

1914-1918

COMMANDANT DOUMENC

1310  
1920

LES TRANSPORTS  
AUTOMOBILES  
SUR LE FRONT FRANÇAIS  
1914-1918

NOTES DU COMMANDANT DOUMENC

DIRECTEUR DES SERVICES AUTOMOBILES DES ARMÉES FRANÇAISES

RECUEILLIES ET CLASSÉES PAR

LE LIEUTENANT PAUL HEUZÉ

AVEC VINGT-DEUX DESSINS DE A. COSSARD

*Avant-propos du maréchal FOCH*

*Préface du général PAYOT*



PARIS

LIBRAIRIE PLON

PLON-NOURRIT ET C<sup>ie</sup>, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

8, RUE GARANCIÈRE — 6<sup>e</sup>

Tous droits réservés



LES TRANSPORTS  
AUTOMOBILES

SUR LE FRONT FRANÇAIS

1914-1918

PAR M. L. COMMANDEUR BOUQUET

PROFESSEUR DE GÉNÉRALIE À L'ÉCOLE SUPÉRIEURE DE GUERRE

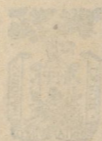
MEMBRE DU COMITÉ D'ÉTUDES

DE L'ÉTUDE DE LA GUERRE

ET DE LA DÉFENSE DE LA FRANCE

ÉDITIONS PLON, NOURRIT ET C<sup>o</sup>

11, RUE MONTMARTRE, 11



PARIS

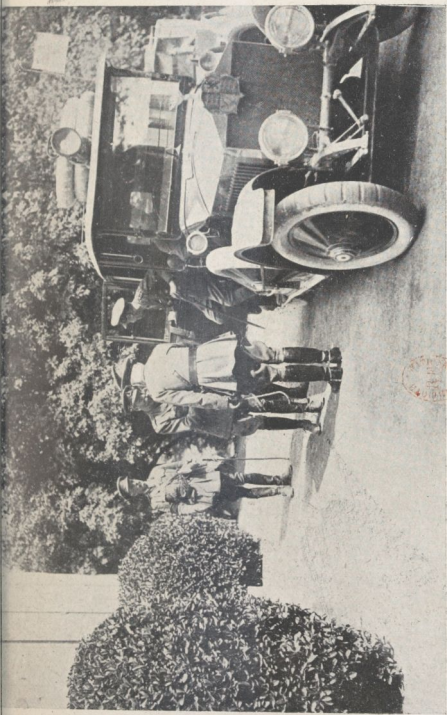
LIBRAIRIE PLON

PLON, NOURRIT ET C<sup>o</sup>, IMPRIMERIES RÉUNIES

11, RUE MONTMARTRE, 11

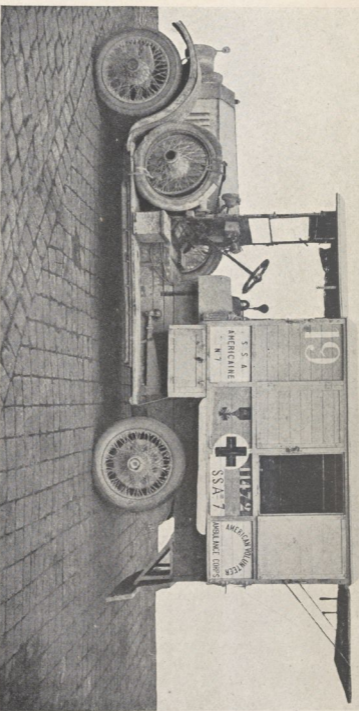
Copyright 1920 by Plon-Nourrit et C<sup>o</sup>.

Droits de reproduction et de traduction  
réservés pour tous pays.



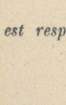
S. M. LE ROI GEORGE V ET S. A. R. LE PRINCE DE GALLES SUR LE FRONT OCCIDENTAL.

S. M. le roi George V, ainsi que la plupart des généraux des armées alliées, se servaient de voitures Rolls-Royce pour leurs déplacements sur le front.



Cette voiture d'ambulance, adaptée à ce châssis Rolls-Royce en octobre 1914, fut en service ininterrompu sur le front occidental jusqu'en octobre 1917 et donna entière satisfaction ; elle transporta environ 5 000 blessés sur des routes extrêmement mauvaises et ne connut pour ainsi dire pas le repos du garage pendant ses trois années de service.

La section de l'Ambulance Américaine dont cette ambulance faisait partie fut décorée de la croix de guerre.



*Ce livre est respectueusement dédié*

à

**MONSIEUR LE GÉNÉRAL PAYOT**

*en souvenir des heures graves de mars 1918*

**A. D.**



Les livres ont été déposés en vertu de la loi du 17 mars 1838

MUSÉE NATIONAL D'HISTOIRE NATURELLE

et conservé dans les archives de la bibliothèque

A. D.



Au compte des modifications apportées à l'organisation des armées, de 1914 à 1918, il faut mettre le développement considérable du Service des transports par automobiles.

A la fin d'août 1914, nos armées comptaient 6 000 véhicules automobiles, et, en novembre 1918, sur le seul front français, 92 000. — De 15 000 conducteurs et ouvriers, en septembre 1914, l'effectif du Service automobile des armées était passé, en novembre 1918, à 115 000, répartis en 1 400 sections avec 2 500 officiers. — Les quantités transportées ont également augmenté rapidement : sans parler du transport des blessés et de quelques autres services

spéciaux, les chiffres ci-dessous, relatifs aux transports effectués dans un mois, sont caractéristiques :

Septembre 1914 : 27 000 tonnes de matériel,  
200 000 hommes;

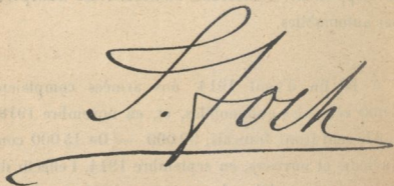
Septembre 1915 : 331 000 tonnes de matériel,  
460 000 hommes;

Septembre 1916 : 747 000 tonnes de matériel,  
856 000 hommes;

Juillet 1918 : 1 040 000 tonnes de matériel,  
950 000 hommes.

Ces chiffres témoignent de l'importance prise, dans les armées modernes, par le Service automobile.

Ils montrent tout l'intérêt de l'étude entreprise par le commandant Doumenc.

A large, elegant handwritten signature in black ink, reading "L. Foch". The signature is written in a cursive style with a long, sweeping underline that extends across the width of the text.

Paris le 8 avril 1920.

## PRÉFACE

---



*Aucune dédicace ne pouvait me faire plus de plaisir et me rappeler des souvenirs de guerre dont je sois plus fier.*

*Quels que soient les efforts considérables que le haut commandement a demandés au Service automobile, dans les circonstances les plus critiques, celui-ci a toujours donné plus qu'il ne lui était demandé.*

*— Pourquoi?*

*A la guerre, tout se tient; tout doit être conçu, préparé et exécuté dans le même but : la bataille; et pour cela une direction unique est indispensable.*

*Contrairement à l'opinion généralement répandue, il n'y a pas un état-major, des troupes, des services agissant côte à côte, en liaison plus ou moins intime les uns avec les autres : il n'y a que le commandement qui, seul, conçoit et donne des ordres, disposant d'un organe d'études et de transmission des ordres, l'état-major, et d'organes d'exécution, les troupes et les services.*

*Ce sera un des nombreux titres de gloire du haut commandement français d'avoir maintenu ce principe intact au cours de la grande guerre,*

*malgré les nombreux assauts qui lui ont été donnés en ce qui concerne l'étroite subordination de tous les services au commandement. Chaque fois que ce principe a été observé avec dévouement et abnégation par les services, ils ont toujours donné un rendement supérieur à toutes les prévisions et qui a dérouteré notamment les calculs de l'adversaire.*

*Le rendement formidable du Service automobile, la part considérable qu'il a dans la victoire ont été le résultat de l'observation stricte de ce principe par les deux chefs éminents qui en ont assumé la direction au cours de la guerre : le lieutenant-colonel d'artillerie breveté Girard, d'août 1914 à mars 1917, le commandant breveté Doumenc, ancien adjoint du lieutenant-colonel Girard, de mars 1917 jusqu'à la signature de la paix, en juin 1919.*

*Organisateurs remarquables en même temps que chefs militaires hors de pair par leur valeur, leur sang-froid, leur jugement toujours juste des situations de guerre, ils ont créé entièrement le Service automobile aux armées, organisant, au cours de la guerre, des écoles de conducteurs et des écoles d'officiers, des parcs d'organisation pour les unités nouvelles, des parcs de revision et de réparation pour leur entretien, un magasin central automobile pour leur approvisionnement en pièces de rechanges, etc... Ils sont arrivés à créer ainsi une véritable arme nouvelle, qu'eux-mêmes instruisaient, entretenaient, approvisionnaient et conduisaient à la bataille, et*

dont les étapes glorieuses sont marquées par :

« La Voie Sacrée » à Verdun, et la route de Saint-Quentin sur la Somme, en 1916 ;

Le franchissement des Alpes pour l'envoi des troupes alliées en Italie, en 1917 ;

Et tous les champs de bataille de 1918.

Le maximum de rendement a été atteint en 1918, lorsque le commandant Doumenc a obtenu du Service automobile un effort si remarquable que tous les Alliés sont accourus pour suivre son enseignement dans les écoles interalliées que je venais de créer.

A ce moment-là, le souvenir de « la Voie Sacrée » de Verdun n'apparaissait plus que comme celui d'un embryon du Service automobile ! Le commandant Doumenc était devenu le directeur de tous les mouvements par voie de terre, obtenant le maximum de rapidité par la spécialisation des routes, suivant la nature des transports : transports automobiles, artillerie à tracteurs, transports hippomobiles, et par l'organisation de la circulation d'une manière analogue à l'exploitation des voies ferrées, au moyen des « Commissions régulatrices automobiles ».

Ainsi s'explique la réussite de ces mouvements incessants sur les routes du front en 1918, permettant l'arrivée constante des troupes et des approvisionnements sur tous les points de l'immense champ de bataille, où la victoire était liée, précisément, à la rapidité de leur arrivée.

Aussi, le maréchal Pétain a-t-il tenu à immortaliser cette action du Service automobile en conférant

*au commandant Doumenc la citation suivante à l'ordre de l'armée :*

**ORDRE N° 19751 « D »**

DOUMENC, chef d'escadron d'artillerie breveté, directeur des Services automobiles :

*Officier remarquable, dont l'activité intellectuelle, le courage et l'endurance ont imprimé au Service automobile cette impulsion vigoureuse qui en a fait un des facteurs de la victoire.*

*A, en particulier, en 1918, obtenu de ce Service un rendement supérieur à toutes les prévisions, assurant, par vingt-quatre heures, le transport de plus de 100 000 hommes et 70 000 tonnes d'approvisionnements sur le champ de bataille, maintenant par son exemple et son ascendant son personnel au volant pendant des semaines entières, sans autre repos que la durée de chargement et de déchargement des voitures.*

*Après avoir conçu et organisé les transports les plus audacieux, allait toujours dans les circonstances difficiles en assurer l'exécution en les dirigeant en personne aux points dangereux.*

*A ainsi permis au commandement de toujours assurer en temps voulu les concentrations de troupes nécessaires pour remporter la victoire.*

*Wiesbaden, le 22 mars 1920.*

*Le directeur général  
des communications et des ravitaillements aux armées.*

**CH. PAYOT**

# LES TRANSPORTS AUTOMOBILES

## SUR LE FRONT FRANÇAIS

---

### CHAPITRE PREMIER

#### 1914 : Premiers efforts.

##### I

##### LA BATAILLE DE LA MARNE

Avant la guerre, dans les « travaux sur la carte » et dans les « voyages d'état-major », il n'avait jamais été question de transports importants de troupes par automobiles. Les seules opérations de ce genre qu'on eût été amené, en effet, à envisager, étaient les transports de ce qu'on appelait les *soutiens de cavalerie*. Or, ils se limitaient aux mouvements d'un ou deux bataillons d'infanterie, dont on imaginait la mise en action à côté des compagnies cyclistes.

La faiblesse de cette conception peut surprendre aujourd'hui, après qu'on a vu le rôle formidable joué par l'automobile pendant cinq années de guerre, et, surtout, pendant les derniers mois qui précédèrent la victoire. Elle avait pourtant plusieurs causes fort simples. La première, c'était l'ignorance complète



dans laquelle se trouvaient la plupart des officiers d'état-major quant aux ressources en automobiles dont nos armées disposeraient effectivement à la mobilisation : un très petit nombre seulement les connaissaient ; et ceux-là même ne pouvaient se faire aucune idée, ni du développement que prendrait notre industrie automobile pendant une guerre de longue durée, ni de l'importance des achats qu'on pourrait faire à l'industrie étrangère. Rien ne permet de penser, d'ailleurs, que les états-majors des autres armées fussent mieux orientés que les nôtres à ce point de vue : l'automobile n'avait joué aucun rôle dans les guerres les plus récentes (Balkans), et l'emploi très limité qu'on en faisait aux grandes manœuvres n'avait d'autre résultat que de fournir quelques données, purement techniques, aux spécialistes.

Une autre cause, plus profonde, résidait dans les idées mêmes qui avaient cours, au sujet de la guerre en général, dans les nombreux foyers d'études auxquels l'École de guerre avait donné naissance. Les futurs historiens ne devront pas négliger, parmi les facteurs qui ont fait la force de notre armée, le développement qu'avaient pris, dans les années qui ont précédé 1914, ces sortes de petits cénacles, constitués un peu partout par des groupes d'officiers travaillant ensemble les choses de la guerre et où, en dehors de toute contrainte officielle, des discussions passionnées témoignaient de la foi dans le progrès qui animait les contradicteurs. Certes, notre littérature militaire était beaucoup moins nombreuse et moins « documentée » que celle de l'Allemagne ; mais peut-être y avait-il plus de véritable activité intellectuelle chez nous, où les doctrines de l'École de guerre se répandaient surtout par tradition et s'enrichissaient chemin

faisant : c'est ainsi que fructifiaient les principes posés par nos maîtres, par cette pléiade de grands penseurs militaires, pour lesquels nous n'aurons jamais assez de reconnaissance, Gilbert, Maillart, Langlois, Cardot, Kessler, Colin, etc., pour ne pas citer ceux que la guerre a rendus, depuis, à jamais illustres.

Or, pendant longtemps, tout ce courant d'idées avait eu pour thème principal le rôle de l'avant-garde et la conduite de détachements isolés dans des circonstances problématiques.

Puis, précédant ou suivant en cela le progrès de l'enseignement à l'École de guerre, on s'était initié et exercé à l'engagement des grandes unités, seules ou encadrées.

Mais c'est seulement dans les dernières années avant la guerre qu'on commença à se mettre en tête et à étudier sur la carte les déploiements stratégiques différents qui, résultant des plans de concentration probables des deux armées adverses, pouvaient les amener à l'« immense bataille » dont paraissait alors devoir dépendre l'issue de la guerre!

Et, déjà, au delà des variantes du plan de concentration, quelques esprits plus hardis envisageaient la possibilité de mouvements de grandes unités *par voie de fer*, en cours d'opérations. Peut-être, enfin, la suite du développement de ces conceptions allait-elle amener à l'étude des déplacements *combinés* par chemins de fer et par automobiles... Mais le coup de foudre du 2 août éclata... Et il reste vrai que, si le problème des grands transports automobiles a pu être vaguement, très vaguement pressenti, il ne donna lieu, avant la guerre, à aucune étude poussée dans les détails.

Brusquement, le 2 août 1914, on passait du domaine

de l'hypothèse dans celui de la réalité. La réalité! mais, précisément, c'est elle seule qui compte! « C'est la guerre qui apprend la guerre! » Et on ne devra jamais se lasser de répéter ceci : que, lorsque les deux grands peuples se trouvèrent jetés l'un contre l'autre, il était *fatal* que leurs armées, *qui ne s'étaient jamais battues*, découvrirent que les doctrines d'emploi du temps de paix devaient être complètement et profondément révisées.

\*  
\* \*

Il est facile de comprendre, après cela, pourquoi, dans le plan de concentration, on avait fait la part si petite à l'emploi des automobiles militaires : la Compagnie générale des Omnibus fournissait trois groupes (120 autobus!) pour être envoyés au corps de cavalerie dans le but de transporter les bataillons d'infanterie de « soutien »! Le reste des autobus devait servir à constituer les fameuses sections de ravitaillement en viande fraîche (R. V. F.), après avoir subi des aménagements spéciaux. Quant aux camions provenant de la réquisition (1), on les constituait en sections appelées non pas sections de transport mais « sections de transport de matériel » (T. M.),

(1) A la veille de la déclaration de guerre, l'État possédait 170 automobiles militaires! Autant dire zéro. On ne comptait que sur les réquisitions : réquisition des autobus, qui en donna immédiatement 1 049; réquisition des voitures de tourisme, qui en donna, en quelques semaines, 2 500; réquisition des camions, qui en donna, également en quelques semaines, environ 6 000, d'ailleurs excellents.

dans l'idée où l'on était que ce serait là leur seul emploi.

Or, qu'arriva-t-il? — Car, cela, c'était la théorie, et nous voici dans la pratique. — Il se trouva que la Compagnie des Omnibus, après avoir fourni toutes les sections R. V. F. (1) et les groupes d'autobus dont la formation était prévue, avait un supplément de véhicules; sur le moment même on décida, — qui le décida? peu importe! — d'employer ces voitures supplémentaires à constituer un nouveau groupe de transport de personnel qui fut envoyé au corps de cavalerie, à la suite des premiers! Et c'est ainsi que le corps de cavalerie put avoir de quoi transporter avec lui, en Belgique, un régiment d'infanterie au complet qui participa à plusieurs engagements sur la Meuse et la Sambre.

Un peu plus tard, ces mêmes groupes d'autobus effectuèrent des transports de personnel pour le groupement de bataillons de chasseurs qui opéra sur l'aile droite des armées allemandes, au cours de la retraite après Charleroi. Souvent chargés d'emmener, à la hâte, les derniers défenseurs laissés sur des points d'appui, nos conducteurs d'autobus parisiens s'illustrèrent par leur sang-froid et manœuvrèrent leurs « Madeleine-Bastille » avec autant de précision, dans les carrefours de Saint-Quentin bombardé, que, quelques jours auparavant, à la périlleuse traversée de la place de l'Opéra. C'est pourquoi leurs groupes furent cités, ouvrant ainsi le Livre d'or du Service automobile, où plus de mille citations devaient prendre place.

Mais suivons.

Par une curieuse coïncidence, c'est également pen-

(1) 770 autobus.

dant la retraite de Charleroi que furent réalisés les premiers transports d'*artillerie* par camions.

Au moment où le haut commandement, après Guise, se résolut, pour échapper à l'étreinte cherchée par l'ennemi, à reporter nos armées au sud de la Marne, il fallait évacuer Reims. La décision fut prise au grand quartier général, à Vitry-le-François, le 31 août au soir; et un officier de l'état-major fut envoyé, dans la nuit, à Reims, avec tous pouvoirs pour remplir la mission, tenue secrète, de faire évacuer tout ce qui pouvait s'y trouver d'armes ou d'équipements militaires, trophées faciles pour l'ennemi. Ce furent trois groupes automobiles, hâtivement réunis, qui remplirent cette besogne, travaillant sans arrêt pendant deux jours : les principaux approvisionnements furent ainsi sauvés. Mais restait l'artillerie des forts qu'il fallait emmener, et, si possible, en l'utilisant tout d'abord contre l'ennemi! Servants et munitions furent répartis sur des camions; canons de 155 et de 120 furent attelés derrière; et les batteries, sorties des forts, purent prendre position sur la crête de Berru. La IX<sup>e</sup> armée venait d'être constituée sous les ordres du général Foch, et, ce même jour, son état-major s'assemblait à Sillery. Le grand homme de guerre vint à Reims, y fit une courte promenade à pied dans la foule indifférente, un séjour chez un coiffeur, une courte station à la poste, mâchonnant son habituel cigare, inspirant à tout son entourage la confiance qui l'animait, et disant :

— On me prescrit aujourd'hui de galoper derrière la Marne, j'irai. Demain derrière la Seine, j'irai. Mais l'armée française est intacte; et ce chemin que l'ennemi fait chez nous, il faudra qu'il le refasse!

Le lendemain, Reims était évacué; et toutes les

routes étaient pleines de longues files d'habitants fuyant l'invasion; et, derrière, dans la nuit, nos colonnes de troupes suivaient, épuisées mais intactes : alors les quatre batteries de canons lourds attelées à des camions automobiles purent prendre place dans le rang, après avoir marqué leur présence par quelques coups de canon et s'en allèrent prendre position derrière la Marne, puis derrière la Seine, où les véhicules purent enfin être récupérés par le Service automobile pour ses transports généraux.

Suivons encore! Et les *transports de troupes*, improvisés, eux aussi, création, eux aussi, de la « guerre qui apprend la guerre », vont faire, à leur tour, leur apparition : car voici la bataille de la Marne!

Pendant la bataille de la Marne, les armées avaient à leur disposition une vingtaine de groupes T. M. (transport de matériel) : ils étaient employés aux munitions, aux vivres, et souvent aussi aux évacuations de blessés; au surplus, chaque armée utilisait ses ressources en camions pour satisfaire aux besoins immédiats, sans qu'il pût être question d'exploitation méthodique. Tous les efforts des chefs de services automobiles d'armées tendaient seulement à empêcher le morcellement de leurs moyens en petits paquets livrés aux brigades ou aux régiments; et, ici, prenait corps la doctrine d'emploi qui allait être, pendant toute la guerre, le formulaire du Service automobile : pas de spécialisation! pas de camions affectés à des services déterminés : chaque service automobile d'armée représente une agence de transports en commun pour tous les besoins de l'armée.

Mais c'est justement l'application de cette doctrine

toute nouvelle de la « non-spécialisation » qui amena les chefs de services automobiles d'armée à proposer d'utiliser les mêmes camions, qui, pendant la bataille, apportaient des munitions, à faire, dès qu'ils étaient disponibles, des transports d'infanterie. Il ne pouvait être question, évidemment, avec les pauvres moyens dont chacun d'eux disposait, que de l'enlèvement de petites fractions; mais ces transports, multipliés sur de petits parcours, finirent par représenter, avant la fin de septembre, *une centaine de mille hommes!*

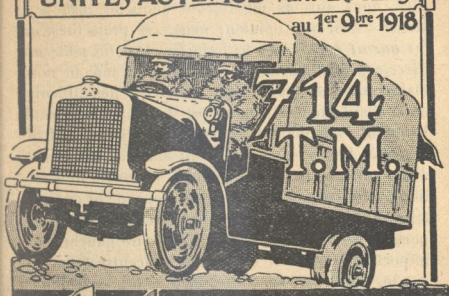
Un de ces transports eut un caractère spécial et pittoresque auquel il dut, sur-le-champ, une éclatante renommée : l'enlèvement, par un groupe d'humbles « taxis » parisiens, d'une partie de l'infanterie de la 62<sup>e</sup> division, dont le débarquement de chemin de fer avait eu lieu à proximité même de Paris, et qui fut amenée en quelques heures, le 9 septembre, dans la région de Nanteuil-le-Haudouin, au secours de l'armée Maunoury. Cette opération, exécutée presque aussi vite que conçue, et conduite avec ordre, frappa vivement les imaginations. Elle fut d'ailleurs amplifiée presque aussitôt par des transports en camions faits par les groupes automobiles de la VI<sup>e</sup> armée, qui accourait d'Alsace à la rescousse.

Suivons toujours! Car il faut serrer de près l'histoire des faits.

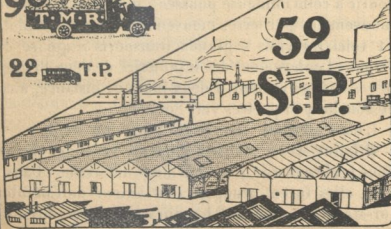
Dès que le haut commandement a le sentiment de la grande victoire (Ordre du jour du général Joffre), il sent bien qu'il faudrait en tirer tous les fruits par la *poursuite*. Mais, hélas! la pénurie des moyens de transport est flagrante : comment ravitaillera-t-on si l'on trouve les voies ferrées coupées par des destructions d'ouvrages d'art? — On a dit souvent, depuis, qu'au

UNITÉS AUTOMOBILES <sup>LES</sup> AUX ARMÉES

au 1<sup>er</sup> 9<sup>bre</sup> 1918



52  
S.P.





lendemain de la Marne, si nous avions eu des projectiles, nous aurions pu rejeter l'ennemi jusqu'à la Meuse : c'est une opinion; mais, ces projectiles, *qui les aurait portés* aux batteries?... Non, la *poursuite directe* par nos armées, marchant du sud au nord, était vouée à un arrêt certain, parce que nos difficultés de ravitaillement s'exagéraient, tandis que celles de l'ennemi s'atténuaient. C'était donc ailleurs qu'il fallait chercher à pousser : c'était dans le mouvement débordant par notre aile gauche, à travers une zone libre, qu'il fallait chercher le développement de la victoire. Et plus vite nous pourrions précipiter nos transports de troupes loin en avant de notre gauche, plus importantes seraient les masses concentrées sur Péronne, sur Arras, sur Lille, et, plus tôt, nous obtiendrions la chute complète du dispositif allemand, dont une partie des moyens était encore occupée à prendre des gages en Belgique.

Aussi les derniers jours de septembre 1914 vont-ils voir commencer ce grand mouvement général de nos forces de droite à gauche, dès qu'on a pu ressaisir et reconstituer nos héroïques troupes, harassées par cinq semaines de marches et de combats! Tout doit concourir à cette immense poussée : mouvements par fer, mouvements par terre, mouvements par automobiles. Et voici les vrais « grands transports » qui se dessinent : l'enlèvement des infanteries de deux divisions prises successivement, à deux jours de distance, à côté de Jonchery et portées vers Soissons!

C'était un essai. Mais ce fut aussi une école.

Il fallut, faute d'autres moyens, rameuter des sections prélevées sur quatre armées différentes. Dans la nuit, elles furent groupées tout autour de Châtillon-sur-Marne, s'attendant les unes les autres, avec des

liaisons médiocres. L'embarquement, fait bataillon par bataillon, chacun venant remplacer un autre sur le même terrain en bordure de la route, fut des plus pénibles. On bourrait les hommes dans les camions, garnis à refus, puis quand le chargement paraissait terminé, des détachements imprévus surgissaient, qu'il fallait répartir! Arrêt du convoi qui s'ébranlait déjà, tumulte, confusion, retards, tel était le spectacle de nos premiers embarquements. Les sections chargées s'engageaient alors sur la route, cahin-caha; là, le moindre incident créait un embouteillage inextricable. Les officiers des troupes transportées intervenaient, criaient, contredisaient les ordres des officiers transporteurs : c'était le chaos!... Chaos riche d'espérances toutefois, car, séance tenante, le premier *Règlement* sur l'embarquement de troupes par automobiles fut conçu, rédigé, adopté, imprimé et répandu à profusion. Le temps pressait. La réalité était là, qui n'attendait pas!

C'est ainsi que, moins de huit semaines après l'entrée en campagne, notre organisation automobile du temps de paix débordait des cadres théoriques qu'on lui avait tracés; et les idées d'après lesquelles allait se poursuivre son développement avaient déjà pris corps.

D'autant plus que, dans le même temps, il faut le signaler, la « Direction des Services automobiles aux Armées » — (le directeur des Services automobiles était alors le commandant Girard, avec, comme adjoint, le capitaine Doumenc) — faisait deux petits coups d'État inspirés par les nécessités du moment.

D'abord, constatant que les pièces de rechange, sans lesquelles aucune vie automobile n'est possible (1), et

(1) Voyez plus loin, pages 119 et suivantes.

qui devaient être expédiées par le grand parc automobile de l'arrière, n'arrivaient pas, elle organisa elle-même la *recherche de ces pièces* dans les usines et leur *distribution*, par des convois réguliers partant de Paris et de Lyon, aux parcs automobiles d'armées, devenus des organes de réparations stables : c'était la première ébauche du *Magasin central automobile* (1), qui devait prendre, par la suite, un essor considérable, grandissant en même temps que le Service automobile, dont il permettait la croissance : ainsi la D. S. A. (Direction des Services automobiles) se substituait au grand parc, qui, en voie de reconstitution à Montluçon, avait, pour diverses raisons, perdu le contact.

Elle s'y substitua encore, — et ce fut le deuxième coup d'État, — en prenant l'initiative de faire (après autorisation de principe donnée par le ministre au général en chef) des *commandes* de matériel neuf à toutes les usines automobiles de la région parisienne et de la région lyonnaise, qu'on laissait en sommeil. Cette mesure, combinée avec les *achats à l'étranger*, immédiatement décidés sur les instances de la D. S. A., devait être le point de départ du développement de nos moyens automobiles, qu'il fallait accroître à toutes forces, ainsi que l'expérience venait de le révéler.

Et, dès ce moment, toute l'organisation du Service automobile *était née!*

\*  
\* \*

Cette organisation, il ne saurait être question de l'exposer dans ces quelques notes : nous renvoyons le

(1) Il fut créé le 11 novembre 1914. Voir même chapitre.

lecteur, à ce sujet, à des ouvrages spéciaux (1). Ce que nous tentons ici, c'est un historique succinct des *grands transports*, en y ajoutant simplement, lorsqu'il le faut, quelques commentaires sur les idées qui ont pu amener une constante évolution dans les méthodes d'emploi de la force automobile.

Dans cet exposé des faits, on remarquera — et ceci s'explique tout seul — que, à mesure que les événements se déroulent, il sera nécessaire de les relater avec plus de détails, quelle que soit, par ailleurs, leur importance au point de vue militaire. En effet, le Service automobile partit de rien, et il était devenu, à la veille de l'armistice, une formidable machine de guerre! Il est donc tout naturel que son histoire ne « colle » pas exactement — qu'on me permette cette expression — à l'histoire des actions militaires. Par exemple, la première bataille de la Marne, qui fut un fait militaire capital, fut, pour le Service automobile, un *petit essai*, une *petite manœuvre* de débutant : il lui est donc consacré ici quelques lignes, alors qu'on sera obligé de s'étendre bien davantage sur des événements de l'année 1918, pendant laquelle le Service automobile était dans sa plus grande activité.

Quant à l'histoire des faits militaires en eux-mêmes, précisément il ne peut y être fait ici que des allusions ; et il est évident que nous supposons le lecteur au courant (2).

(1) Voir *l'Automobile dans les batailles modernes*. (Un vol. Dunod, éditeur.)

(2) Dans le cas où l'on voudrait se remémorer, dans ses grandes lignes, la suite des faits de la guerre, nous engageons à lire les cent cinquante premières pages — d'ailleurs admirables — d'un livre de Joseph BÉDIER : *l'Effort français*. (Collection des *Cahiers de la Victoire* à la Renaissance du livre.)

## II

### LA COURSE A LA MER

On sait donc comment ce grand mouvement débordant par notre aile gauche, qui était la conséquence logique de la Marne et qui devait entraîner la retraite complète de l'ennemi, fut ralenti, puis définitivement enrayé.

La manœuvre avait été, pourtant, hardiment conçue. On avait, en moins de dix jours, réalisé des prodiges d'improvisation, dans l'utilisation de nos voies ferrées, pour concentrer deux armées, dont les corps et les divisions provenaient de toutes les parties de notre front, et pour les pousser hâtivement de Compiègne sur Amiens, puis sur Arras. On atteignait enfin Lille, et les Allemands paraissaient définitivement gagnés de vitesse. Malheureusement, on sut mal profiter de ce magnifique début. Des dispositions timides, sans doute motivées — cela peut être vrai, cette fois — par le manque de munitions, firent perdre trois ou quatre jours dans notre déploiement entre l'Oise et la Somme ; les Anglais, hantés par le sentiment de la chute prochaine d'Anvers, voulurent, à toute force, porter leur armée à notre gauche, ce qui obligea à faire une relève au moment même où les heures valaient trop cher pour se permettre des faux mouvements!... Le commandement allemand put se ressaisir et, à partir

du 30 septembre, se couvrir, en attaquant sans relâche, jetant dans la bataille toutes ses disponibilités et tirant un bénéfice énorme de la surprise produite par cette contre-offensive vigoureusement conduite.

Telle était la situation quand le général Foch, nommé adjoint du général en chef, porta, le 5 octobre, son quartier général à Doullens.

L'histoire de la prise de commandement du général Foch et des débuts de la bataille des Flandres vaudrait d'être racontée heure par heure. Mais qui se préoccupe de noter le développement des grandes actions au moment même où les événements se précipitent et où le temps échappe, comme un sol mouvant manquant sous les pas!

Le général Foch part pour le nord, quittant la IX<sup>e</sup> armée, à peu près seul, sans bureaux ni quartier général. Le premier soir (4 octobre), il arrive à Breteuil : il y trouve un état-major d'armée inquiet et qui prépare son repli; il prescrit d'attaquer partout le lendemain. Le 5, au point du jour, il est à Saint-Pol : il y fait rester un autre quartier général d'armée, dont les fourgons chargés sont déjà en route vers Hesdin, vers l'ouest; il court au poste de commandement d'Aubigny, il y renverse tous les ordres : il faut élargir le déploiement au nord d'Arras et attaquer! Il fouaille notre cavalerie, qui tâtonne autour de Lille, en face des escadrons de Marwitz. Infortuné Marwitz, dont chaque télégramme par T. S. F. est déchiffré par nous et nous dévoile ses atermoiements et ses plaidoyers d'impuissance devant les ordres réitérés et furieux du Kaiser! D'heure en heure, on suit les progrès ennemis en Belgique et dans nos Flandres; il faut, utilisant nos divisions territoriales éparses, présenter partout aux coureurs ennemis un rideau derrière lequel va se con-

centrer l'armée britannique, dont on presse l'arrivée... Mais Anvers tombe! et voici que les Anglais veulent reculer leur débarquement jusqu'en deçà d'Abbeville, derrière la Somme! Tout est perdu si l'on ne peut les empêcher, les convaincre!... Dans la petite maison d'école de Doullens — il était dit que cette ville abriterait les grandes décisions de la guerre! — Foch convie French à prendre le thé, au passage; il saisit le maréchal par le bras, l'entraîne devant la carte lui arrache la décision d'aller de l'avant. Et, comme on lui objecte encore la fatigue des fantassins :

— Eh bien! dit-il, *on vous les portera en camions!*

Depuis cinq jours, le Service automobile attendait cet appel.

Tout ce qu'il avait pu enlever aux armées stationnaires roulait, montant sur Amiens, où se constituait le premier *Groupement* automobile qui, avec l'épithète de « provisoire », réunissait trois groupes de camions disparates; avec les renforts à prélever sur les services des II<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> armées, c'était un total de 7 ou 8 groupes dont on pouvait disposer. Rapidement rassemblés, ils emportèrent l'infanterie d'une division territoriale, enlevée en pleine nuit dans ses cantonnements, au sud d'Amiens, et portée près d'Arras. Puis, ce furent 26 000 Anglais, chargés, pendant trente-six heures d'affilée, au sud d'Hesdin, et que, par deux routes et trois navettes, les groupes transportèrent vers Béthune; mouvement décidé à 4 heures de l'après-midi et commencé à 8 heures, au milieu de difficultés sans nombre : l'essence manque; les colonnes s'entre-croisent; les troupes à pied barrent la route des camions; des sections et des camions isolés se perdent; l'entente est difficile à réaliser pour faire

un chargement, où transporteurs et transportés sont novices : mais la bonne volonté est telle, le désir d'aboutir si ardent que l'on vient à bout de tous les mécomptes. C'est là que, pour la première fois, nos conducteurs restent trente-six heures au volant, nos officiers trente-six heures à former, compter, placer, embarquer les paquets de fantassins. Mais nous y acquérons, à la fois, les règles de métier qui permettront de rendre nos transports plus sûrs, et les qualités de dévouement et d'endurance de notre personnel, qui donneront confiance pour entreprendre des mouvements plus complexes et plus difficiles.

Au règlement sur l'embarquement de l'infanterie en automobiles, il fallait ajouter un règlement sur les transports : « Une autorité unique doit être maîtresse du transport, de bout en bout, actionner les embarquements et les débarquements, faire l'itinéraire, surveiller la marche : c'est le directeur du transport. De lui doivent dépendre : les chefs de chantiers d'embarquement et de débarquement, les commandants des formations automobiles qui transportent, et le ou les commissaires de route chargés de reconnaître et de jalonner l'itinéraire. » L'*Instruction provisoire* au sujet des transports de troupes en automobiles, signée le 15 octobre 1914 par le directeur de l'Arrière, codifia toutes ces règles ; et le petit volume de huit pages, à couverture marron, qui la contient, répandu dans tous les états-majors et les corps de troupes d'infanterie, eut pour heureux effet, non seulement de fixer des points précis d'exécution, mais surtout de faire connaître à tout le monde qu'on pouvait faire des transports de troupes importants et que le Service automobile possédait des moyens suffisants pour collaborer effectivement, avec le chemin de



fer, aux concentrations de troupes pour la bataille.

Petits moyens, à la vérité, si l'on songe à ce qu'ils sont devenus par la suite; mais avec lesquels, pourtant, on fit de grandes choses, pendant cette période d'un mois qu'on a appelée la *Course à la mer*.

En dehors du premier groupement provisoire, que commandait le capitaine Rigaudias, on faisait appel aux services automobiles des II<sup>e</sup>, VIII<sup>e</sup>, X<sup>e</sup> armées, services que dirigeaient alors le commandant Ballut, les capitaines Manessier et Saintavit. Le capitaine Doumenc, du 4 au 10 octobre, puis le capitaine Terme organisaient le mouvement à l'état-major du général Foch. Pour chaque transport, on réunissait, sous un même commandement, tous les groupes disponibles qui pouvaient être prélevés sur les différents services; on chargeait les troupes d'infanterie là où la voie ferrée les amenait, à Amiens, à Saint-Pol, à Frévent, à Bailleul; et on les débarquait autour d'Ypres, à Elverdinghe, Watou et autres lieux aux noms flamands, devenus familiers à nos officiers, comme étaient devenues familières à nos conducteurs les épouvantables routes de Flandre. Ah! la constitution de ces routes a causé bien des déboires et bien des misères! La chaussée centrale, la plupart du temps, a juste la largeur nécessaire pour le passage d'un camion, et elle est formée de pavés équarris au temps de nos aïeux. Les bas-côtés, dès qu'il pleut — et l'automne de 1914 fut très pluvieux — deviennent des fondrières, si bien que deux camions qui viennent face à face doivent s'arrêter, aucun des conducteurs ne voulant quitter la chaussée: sur le bas-côté, c'est l'embourbage certain! Il suffit ainsi d'un seul véhicule arrivant dans le sens contraire de celui d'un convoi de camions pour arrêter toute la colonne — donc tout un transport de

troupes! — sans qu'il y ait absolument d'autre remède qu'embourber délibérément le gêneur. Que cette opération mal menée ait pour résultat un accrochage ou un renversement, c'est un embouteillage interminable, parce qu'il est impossible de dépanner par remorquage, qu'il faut faire des manœuvres de force, que les ordres sont difficiles à transmettre, les conducteurs longs à rassembler. Et pendant ce temps, le long de la colonne, les moteurs tournent (à la valeur d'un franc par seconde pour mille camions), les à-coups se multiplient, on emboutit des radiateurs, les heures passent, les retards s'accumulent et les troupes n'arrivent pas! La nuit, lorsqu'il y avait en mouvement un millier de camions, quelles que fussent les précautions prises pour fractionner les convois et échelonner les embarquements, on était à la merci de deux ou trois incidents de cette nature, qui bloquaient tout le transport; on n'arrivait au but qu'après des efforts inouïs, et pour constater quoi? que les transports automobiles manquaient de la première qualité que doivent avoir des transports : l'exactitude!

A quelque chose malheur est bon : ce sont ces effroyables difficultés des routes du nord qui firent imaginer de *garder les routes* : et c'était là la toute première idée d'une véritable révolution, qui ne devait commencer à s'opérer que seize mois plus tard, pour la bataille de Verdun!... Puisqu'une seule voiture, à chevaux ou à moteur, introduite par inadvertance sur le parcours d'un convoi pouvait suffire à arrêter un transport, il fallait à tout prix *être sûr de la liberté absolue de la route* : oui, c'est bien là la toute première idée de la « Commission régulatrice automobile ».

L'autorité militaire prescrivait bien, déjà, que la route était « réservée au transport » : mais cet ordre,

quel que fût le soin avec lequel on le répercutât, ne touchait jamais les isolés, qui, d'ailleurs, appartenaient souvent aux troupes alliées du voisinage. Il était donc nécessaire que les transporteurs pussent s'assurer eux-mêmes la voie libre, s'en rendre les maîtres : de là d'abord l'idée d'équipes mobiles de gendarmes ou de sentinelles qu'on plaçait tout le long du parcours, une heure ou deux avant la tête du convoi, et qu'on relevait après le passage des derniers véhicules. Mais on voit tout de suite les inconvénients qu'entraînait un tel système : avec les difficultés de la route, les véhicules s'égreuaient, les colonnes s'allongeaient, le service de garde mobile s'éternisait sur les premiers kilomètres du parcours et manquait aux points difficiles. Il fallait trouver mieux. Et l'on s'acheminait ainsi, doucement, à la conception d'un service de *garde permanente* tout le long d'un *itinéraire spécialisé*, et à une *surveillance constante e totale de la circulation* faite par les transporteurs eux-mêmes. Sur ce terrain-là, on peut donc affirmer aussi que les transports d'octobre 1914 ont été notre première et notre meilleure école.

Tous ceux qui ont vécu ces transports du nord en ont gardé les spectacles présents à l'esprit.

C'est la gare de Bailleul, dans la nuit, les camions rangés le long de la grande avenue, dont les trottoirs, éclairés aux lanternes, forment les quais d'embarquement. Les heures d'attente sont longues, sous la bruine ! Enfin, le premier train de troupes arrive, avec ses wagons plats, couverts de fantassins, blottis sous leurs couvertures gonflées de pluie. Ils sont engourdis, transis, qu'importe ! il faut les hisser vite dans les camions et les porter « là-haut », où, dans quelques

heures, ils seront en plein combat. Ces ombres de héros passent, dans l'air glacé du matin; et, juchés, serrés, sac au dos, fusil entre les jambes, s'endorment dans les heurts du camion qui s'ébranle.

Puis c'est la randonnée vers le nord, les arrêts brusques, les cahots, les moteurs qui ronflent, les coups de sifflet, les cris dans l'ombre, une querelle, un ordre bref... Bientôt on traverse les ponts-levis de Saint-Venant, on défile, par un grand mouvement tournant, sur la place pavée d'Hazebrouck, devant la mairie à colonnade... Pas un être vivant, une ville comme abandonnée, silencieuse...

Plus loin, c'est la colline de Cassel qu'il faut gravir, au pied des moulins à vent, avec les conducteurs qui tombent de sommeil et les moteurs qui calent et les vapeurs blanchâtres fusant brusquement aux bouchons des radiateurs... Dure montée!

C'est, enfin, l'arrivée à Ypres, le débarquement. Au saut du camion, on s'interpelle, on court, les rangs se forment; et l'homme, fourbu, qui se frotte les yeux, croit voir un décor de rêve : la grande halle, avec ses dentelures découpées dans la brume, la place, pleine d'un peuple étrange qui se hâte en tous sens : ici c'est un peloton de cavaliers anglais; les lances, les harnais, le poil des chevaux, tout brille, et, parmi eux, caracolent des Hindous dorés et majestueux; là, des tirailleurs marocains défilent, de leur pas traînant, sous le regard figé des Flamandes qui, toutes roses sous leurs lourds cheveux blonds, défendent le seuil de leurs boutiques éclatantes d'ordre et de propreté. Plus loin, c'est une section de canons de 75 qui file au trot, avec de grands gestes des bras, comme à la manœuvre; c'est un mouvement sans arrêt de motocyclistes passant en trombe, de carrioles bizarres

tendant quelque ravitaillement, d'automobiles d'état-major où claque un fanion, de « sanitaires » apportant des blessés, de petites voitures civiles traînées par des chiens et bousculées dans le tourbillonnement général... Et la voix du canon gronde, là, tout près, ininterrompue...

\*  
\* \*

Hélas! la vitesse n'avait pas suffi : il était trop tard — trop tard quand même!

Et c'est alors, au début de novembre, que se produit cet événement inattendu : l'immobilisation du front. On découvre tout à coup qu'il existe une ligne continue de tranchées allant des dunes de la mer du Nord jusqu'à la frontière de la Suisse! La guerre de mouvement est finie : c'est la guerre de position qui commence. — Le temps, qui nous a manqué, nous allons l'avoir : pendant des années!

Et c'est alors aussi que, *dans toutes les armes*, on va recueillir les fruits de ces trois mois d'apprentissage. On s'est rendu compte : on va se préparer — tout autrement.

# A LA MÊME LIBRAIRIE

## COLLECTION DE LA GRANDE GUERRE

- Le Plessis-de-Roye, par Henry BORDEAUX,  
de l'Académie française.
- Sur le Rhin, par Henry BORDEAUX.
- Le Chevalier de l'air*. Vie héroïque de Guynemer, par Henry BORDEAUX.
- La Chanson de Vaux-Douaumont*, par H. BORDEAUX : I. Les Derniers Jours du fort de Vaux. II. Les Captifs délivrés (Douaumont-Vaux).
- Le Creuset, par Georges DE LA TOUR DU PIN.
- L'Escadrille des Éperviers, par Ch. DELACOMMUNE.
- Totoche. *Journal d'un chien à bord d'un tank*, par Ch.-M. CHENU. Prix..... 3 fr. 50
- D'Alsace à la Cerna, par Jean SAISON (Ac.).
- Ma Pièce. *Avec une batterie de 75*. Souvenirs d'un canonnier, par Paul LINTIER. (Ac.).
- Le Tube 1233. (1915-1916), par Paul LINTIER.
- Lettres d'un officier de chasseurs alpins, par le cap. F. BELMONT. (Ac.).
- La Bataille de France, par L. MADÉLIN.
- Crapouillots. *Feuillets d'un carnet de guerre*, par Paul DUVAL-ARNOULD.
- Aux mains de l'Allemagne. *Journal d'un grand blessé*, par Ch. HENNEBOIS. (Ac.).
- Étapes et Combats. *Souvenirs d'un cavalier devenu fantassin*, par Christian MALLET. (Ac.).
- D'Oran à Arras. *Impressions de guerre d'un officier d'Afrique*, par Henry D'ESTRE. (Ac.).
- En campagne. *Impressions d'un officier de légère*, par M. DUPONT. (Ac.).
- L'Attente, par M. DUPONT.
- Un Groupe de 75, par le docteur Gaston TOP.
- \*\*\*. Un Soldat de France. Préface de M. Émile BOUTROUX. (Ac.).
- Impressions de guerre de prisonniers soldats, recueillies par Léonce GRANDMAISON. 1<sup>re</sup> série et 2<sup>e</sup> série. Trois mois au 1<sup>er</sup> corps de cavalerie par E. LETARD.
- La Belgique héroïque et vaillante*. Récits de combattants, recueillis par le baron C. BUFFIN. (Ac.).
- Ce qu'a vu un officier de chasseurs-pied, par H. LIBERMANN.
- Les Vagabonds de la gloire, par René MILAN. 1<sup>re</sup> série. *Campagne d'un croiseur*. (Ac.). 2<sup>e</sup> série. *Trois étapes*. 3<sup>e</sup> série. *Matelots aériens*.
- A tire d'ailes, par R. DE LA FRÉGEOLÈRE. (Ac.).
- Quand on se bat. *Les Spécialistes de la victoire*, par François DE TESSAN. (Ac.).
- Le Sacrifice (1914-1916), par Henri MASSIS (Ac.).
- Les Campagnes ardentes. *Impressions de guerre*, par Lévis-MIREPOIX. (Ac.).
- Mon Régiment dans la fournaise de Verdun et dans la bataille de la Somme, par Paul DUBRULLE. Préface d'H. BORDEAUX.
- Mon Journal de campagne. *De Liège à l'Yser*, par R. DE WILDE.
- En plein ciel. *Impressions d'aviateur* par Francy LACROIX.
- Tenir. *Récits de la vie de tranchées* par Max BUTEAU.
- De la boue sous le ciel. *Esquisses d'un blessé*, par Paul VERLET.
- Croquis de guerre et d'invasion, par le lieutenant A. DORIA.

Prix de chaque volume..... 5 francs.

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX<sup>e</sup> siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

\*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en vertu d'une licence confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012.

Avec le soutien du

