

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 47 (1902)
Heft: 1

Artikel: Essais d'automobiles aux grandes manœuvres suisses de 1901
Autor: Bardet, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-337985>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ESSAIS D'AUTOMOBILES

AUX

GRANDES MANŒUVRES SUISSES

de 1901

(Pl. I-III).

Le moment approche où la traction mécanique aura trouvé sa pleine application dans le domaine militaire.

Les expériences qui se font dans les armées des grandes puissances en vue d'utiliser l'automobilisme, comme complément des chevaux, pour les besoins multiples des troupes en campagne, témoignent de l'importance attribuée à ce nouveau genre de locomotion. Ses applications sont des plus intéressantes et nombreuses, comme voitures attachées aux quartiers-généraux, lignes de relais, service des postes, service des télégraphes.

Dans le service des subsistances, si important, on pourrait utiliser ce nouveau genre de locomotion dans les colonnes de vivres dont les voitures seraient remplacées par des automobiles : voitures d'unités, voitures de réquisition, voitures-cuisines, etc.

Applications multiples dans les différents services de l'artillerie, comme avant-trains moteurs, voitures destinées au transport des munitions pour l'artillerie de campagne, de montagne, de forteresse ou de siège, transport de matériel lourd.

Il en est de même du service sanitaire où les voitures d'ambulance seraient remplacées par des automobiles qui, tout en permettant au repos d'éclairer au moyen de projecteurs le champ de bataille pour faciliter la recherche des blessés, pourraient, à un moment donné, être elles-mêmes éclairées à l'intérieur et servir ainsi de véritables salles d'opérations.

L'étude détaillée du côté technique de ces diverses applications ne rentre pas dans le cadre de cet article; nous nous permettons de renvoyer les lecteurs que la question intéresse aux nombreux ouvrages et articles publiés jusqu'à ce jour.

Les fréquents concours qui ont eu lieu ces dernières années et les prix élevés qui y ont été affectés, ainsi que les essais d'automobiles militaires ont eu pour résultat de stimuler le développement de ce mode de locomotion et lui faire réaliser de très rapides progrès. Son emploi dans un but essentiellement militaire s'est développé dans d'étonnantes proportions ces dernières années; c'est ainsi que nous voyons :

L'Allemagne continue, cette année encore, ses expériences sur une échelle plus grande que jamais.

En 1899 déjà, l'empereur avait fait inscrire au budget une somme de 400 000 marks pour les essais d'automobiles.

La *France* a institué en 1900 un service provisoire d'automobiles, réquisitionnés avec leurs propriétaires pour les grandes manœuvres, et répartis aux différents états-majors. Les expériences d'automobiles légers, destinés au transport des personnes, ont été effectuées sur une large échelle aux dernières manœuvres et semblent avoir donné d'excellents résultats. On expérimente, en outre, les tracteurs Scott et d'autres modèles.

L'Autriche a fait des expériences fort profitables en pays montagneux et accidenté, aux environs de Vienne et en Galicie. Ces essais ont prouvé que les automobiles se comportent fort bien dans ces régions dont la configuration est semblable à celle de notre pays.

L'Italie emploie les automobiles pour les états-majors et pour le transport des bagages. La diminution de la production chevaline dans ce pays explique parfaitement l'enthousiasme que mettent ses habitants à introduire l'automobilisme.

L'Angleterre organise de fréquents concours entre les différents systèmes, tant de tracteurs que d'automobiles. En décembre dernier, un concours important d'automobiles de transport a été organisé par le War Office. Trois prix de 12 500, 6250 et 2500 francs devaient être décernés par une

commission aux voitures qui auraient subi avec succès une série d'expériences spéciales¹.

La *Russie* poursuit aussi des essais et la *Belgique* ne reste pas en arrière.

En résumé, toutes les puissances ont aujourd'hui des services d'automobiles militaires organisés à titre provisoire ou même à titre définitif.

Le Conseil fédéral suisse avait décidé à son tour d'entreprendre des essais d'automobilisme aux dernières grandes manœuvres.

¹ Le résultat du concours vient d'être connu par le rapport qu'a adressé la Commission au War-Office.

Le premier rang est attribué *ex æquo* au Thornycroft et au Foden, qui partageront les deux premiers prix ; le troisième prix revient au Stracker. Enfin, pour montrer que le Milnes, un autre concurrent, a aussi donné des résultats satisfaisants, sinon égaux à ceux des véhicules déjà nommés, le comité conseille l'achat de cette marque, en addition aux autres voitures déjà choisies pour la continuation des expériences qui seront conduites, pendant les manœuvres prochaines, par le génie militaire.

Le War Office vient du reste d'organiser un deuxième concours auquel le monde militaire attache une grande importance, attendu qu'il portera surtout sur les véhicules capables de franchir de longs parcours sans avoir à se réapprovisionner en eau ou en combustible. Le concours est prévu pour le printemps 1903. L'Administration militaire y affectera trois prix de 25 000, 18 750 et 12 500 fr. En outre, une prime supplémentaire de 250 fr. sera versée pour chaque mille anglais (1 km. 61) en sus de 40 milles, que parcourra la voiture sans recharge d'eau ou de combustible. Cependant, la prime totale pour chaque voiture ne pourra dépasser le montant du prix. Le jury sera une commission nommée par le Ministère de la guerre.

Les conditions principales du concours sont les suivantes : les voitures auront un poids ne dépassant pas 13 tonnes ; elles devront transporter, sans arrêt de service, une charge de 25 tonnes à la distance de 40 milles (64 km.), sur routes ordinaires d'une pente variant de 1 à 18 % et à la vitesse moyenne de 3 milles (4,8 km.) à l'heure (vitesse maximum 5 milles (8 km.) à l'heure). Elles devront être capables de marcher pendant un mille avec une charge de 12 1/2 tonnes à la vitesse de 8 milles à l'heure et de franchir des pentes de 1 à 6 %. Tous les genres de moteurs sont admis. Les voitures devront être en mesure de traverser des gués de 0^m60 de profondeur d'eau sans que les machines aient sérieusement à en souffrir.

Le transport de fortes charges est la condition principale à remplir, puis entreront en ligne de compte : le prix de la voiture, un service économique et facile, la simplicité de la construction, si possible un faible développement de fumée et de bruit, enfin des dispositifs pour protéger le véhicule contre la boue, la poussière et l'encrassement.

La hauteur maximum tolérée sera de 3^m60 (ou de 2^m70 sans cheminée), la largeur 2^m20, la longueur 6 m. Les voitures ne seront pas blindées.

D'autre part, la France prépare également un concours à une époque plus rapprochée. Il est organisé par la *France Automobile* et réservé aux omnibus, camions, voitures de livraison, tous véhicules en somme destinés à un service public. Ce concours aura lieu fin mars 1901 et, comme parcours, empruntera l'itinéraire de Paris à Monte-Carlo, par Auxerre, Dijon, Lyon, Avignon, Marseille et Nice, 1125 kilomètres au total. Au point de vue des transports de toutes sortes, les résultats seront des plus intéressants à suivre et à connaître.

Une commission devait s'entendre avec les propriétaires de machines, puis soumettre ses propositions au Bureau d'état-major fédéral. A la tête de la commission se trouvaient le lieutenant-colonel Müller, directeur des ateliers de construction à Thoune, et le capitaine d'état-major de Bonstetten. Il s'agissait de trouver cinq voitures. On avait décidé de ne pas accepter d'autres machines que celles provenant des meilleures maisons connues. Les machines de fabrication suisse devaient être éliminées, étant donné qu'il ne s'agissait pas d'un concours entre les différentes marques, mais seulement d'essais d'emploi général d'automobiles pour les besoins de l'armée.

Le matériel nécessaire fut vite trouvé, grâce à l'obligeance des trois représentants suisses de la maison Peugeot, à Audincourt (France) : MM. Hamberger (Hamberger et Lips, Berne), Broillet, à Genève, et Schlotterbeck, à Bâle. A ces offres vinrent encore se joindre celles de deux officiers possesseurs de machines et disposés à prendre part en personne aux essais : les premiers-lieutenants d'artillerie Perrot et Binet, à Genève.

Les voitures mises à la disposition des manœuvres étaient les suivantes :

1. Un phaéton Peugeot, à 4 places, de la force de 8 chevaux.
2. Un tonneau de Panhard et Lavassor, de la force de 12 chevaux.
3. Une Daimler, à 4 places, de la force de 10 chevaux.
4. Un camion lourd (Peugeot), pour une charge de 2500 kg.; force, 8 chevaux.
5. Un camion léger (Peugeot), pour une charge de 1500 kg.; force, 8 chevaux.

On disposait de cette façon de machines de trois premières marques universellement connues.

Le capitaine d'état-major de Bonstetten, spécialement chargé du contrôle du service des automobiles pendant les manœuvres, fut autorisé à amener sa machine particulière au service.

Il avait élaboré une instruction pour les automobiles et organisé des dépôts de benzine à Langenthal, Langnau et Berthoud. Une commission d'estimation se réunissait le 4 septembre, aux casernes de Berne, où devaient avoir lieu les essais et l'estimation des machines engagées pour les manœuvres. Chaque

voiture était soumise à un certain nombre d'épreuves successives.

Les expériences eurent lieu sur la route qui, passant à l'est des casernes du Beudensfeld, longe la place d'exercice et se dirige sur la Papiermühle et la fabrique fédérale de poudre. Cette dernière partie de la route, fortement inclinée, a une pente de 13 % environ. Chaque automobile chargé partait des casernes et marchait à sa vitesse maxima le long de l'allée; arrivé au plus fort de la descente, il avait à faire volte-face; puis, après avoir stoppé pour essayer les freins, il devait repartir d'arrache-pied dans la direction des casernes.

Les résultats de ces expériences furent les suivants :

1. Phaéton Peugeot : Fonctionnement parfait de tout le mécanisme; vitesse maxima, 32 $\frac{1}{2}$ km. à l'heure; taxe, 8000 fr.

2. Tonneau Panhard et Levassor : fonctionnement parfait de tout le mécanisme; vitesse maxima, 40 km. à l'heure; taxe, 15 000 fr.

3. Voiture Daimler : fonctionnement parfait de tout le mécanisme; vitesse maxima, 30 km.; taxe, 16 500 fr.

4. Camion lourd (Peugeot), chargé de 2200 kg. de métal; fonctionnement parfait de tout le mécanisme; vitesse maxima, 15 km. à l'heure; taxe, 8000 fr.

5. Camion léger (Peugeot), avec charge de 1200 kg., fonctionnement parfait après réglage du moteur. La vitesse maxima n'a pu être fixée ce jour-là. Taxe, 8000 fr.

La différence considérable de prix entre les voitures 2 et 3 et la 1^{re} provient du fait que les automobiles de MM. Binet et Perrot sont à 4 moteurs cylindriques, tandis que le phaéton n'en avait que deux.

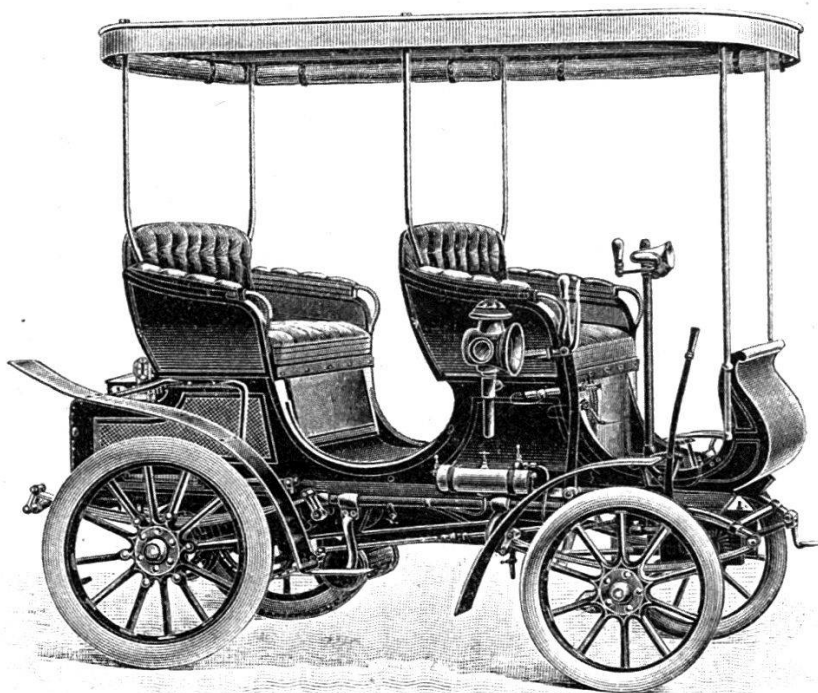
Les routes étaient détrempées et en mauvais état, tout était pour le mieux... au point de vue des essais, puisque les manœuvres auxquelles ces voitures devaient prendre part allaient avoir lieu dans des circonstances atmosphériques encore plus déplorable.

Service des différentes voitures au cours des manœuvres.

1^o *Le phaéton Peugeot attaché à l'état major du II^{me} corps d'armée et conduit par le 1^{er} lieutenant Hamberger. (Pl. I et II).*

Entrée au service le 5 septembre à Langenthal, cette voiture a déjà pu être employée par le commandant du II^{me} corps

d'armée et son chef d'état-major pour suivre les manœuvres de régiments, de brigades et enfin de divisions. Elle a rendu d'éminents services à l'état-major auquel elle était attachée, aussi bien au cours de ces manœuvres préparatoires que plus tard pendant les jours de manœuvres contre la division combinée. Par tous les temps et à toute heure du jour ou de la nuit, le phaéton était en route.



Cet automobile a parcouru un trajet total de 1025 km. pendant les manœuvres, ce qui représente une moyenne journalière de 73 km., avec un maximum de 98 km. pour un des jours.

Point d'avaries graves, puisque la somme du temps employé aux réparations urgentes n'a pas dépassé une heure pour les 14 jours de manœuvres.

2^o *Automobile Daimler attaché à l'état-major de la III^e division. Propriétaire et conducteur le 1^{er} lieut. d'artillerie Binet (Pl. III).*

Cette voiture a rejoint l'état-major auquel elle avait été attribuée le 5 septembre au soir à Sumiswald. Employée de la même façon que la précédente, cette voiture n'a pas fourni cependant un service aussi intensif, quoiqu'elle ait toujours été prête à marcher. Ceci provient simplement du fait que le travail d'un état-major de division est moins étendu que celui

d'un état-major de corps. Les distances à parcourir étant moins grandes, la communication entre les différentes unités du corps de troupes combiné peut plus facilement être maintenue à l'aide de cyclistes et d'estafettes que cela n'est le cas pour le corps d'armée.

La voiture Daimler a parcouru un total de 670 km., soit en moyenne 48 km. par jour avec un maximum de 90 km. en une journée. Les quelques dérangements survenus au cours des manœuvres n'ont jamais été de nature à empêcher de regagner l'étape pour la remise en état de la machine.

3° *La voiture Panhard et Levassor, attachée à l'état-major de la V^{me} division, propriétaire et conducteur le 1^{er} lieutenant d'artillerie Perrot. (Pl. III.)*

Arrivée à Sursee le 5 septembre au soir, cette voiture a rempli auprès de l'état-major auquel elle était attribuée les mêmes fonctions que les précédentes, à l'entière satisfaction de tous ceux qui ont été appelés à s'en servir.

La distance totale parcourue par la Panhard et Levassor est de 740 km., ce qui représente 48 km. comme moyenne journalière avec un rendement maximum de 95 km. pour un jour.

Ici non plus aucune avarie grave sauf celles qui sont résultées de l'accident survenu le 14 septembre à Ersigen. Un cheval rétif a défoncé les pare-crotte de l'automobile et fait sauter deux ressorts du régulateur de cylindre. Les réparations nécessaires ont cependant pu être effectuées sans grande perte de temps et sans gêner le fonctionnement de la machine pendant les courses subséquentes.

A ces trois voitures vient encore s'ajouter la *voiturette Spider Tonneau Peugeot* d'une force de 5 chevaux, qui appartenait au capitaine d'état-major de Bonstetten. Cette voiture était destinée à servir uniquement au transport de son propriétaire, qui avait, comme nous l'avons dit, la surveillance générale du service des automobiles. Le phaéton Peugeot ne pouvant suffire aux besoins de l'état-major du corps d'armée, la voiturette l'a secondé d'une façon presque continue. Cet automobile a donc fait double travail et s'il a été trouvé trop faible c'est qu'il n'était pas destiné au service qu'il a été appelé à remplir.

Distance totale parcourue 480 km. en 10 jours, soit 48 km.

comme moyenne journalière, avec un maximum de 90 km. en un jour.

4° *Le camion léger Peugeot, conduit par le sergent Schlotterbeck. Attaché au bataillon de carabiniers n° 3. (Pl. I et III.)*

Employée au transport de subsistances et des bagages, cette voiture a rendu d'éminents services à l'unité de troupes à laquelle elle avait été attachée pour les manœuvres. Les hommes du bataillon de carabiniers 3 ont toujours été ravitaillés beaucoup plus tôt que ceux de n'importe quelle autre unité. Ceci tient au fait que cette voiture mettait trois fois moins de temps à gagner les cantonnements de son unité que n'en mettaient les attelages à chevaux. Cet automobile a exécuté, le 7 septembre, le trajet de Niffel à Huttwyl par Sumiswald, soit au total 32 km. en 2 h. 05, ce qui donne une moyenne de 16 km. à l'heure.

Le 16 septembre, le même camion effectue le transport des denrées suivantes de Kirchberg à Vorimholz par Berthoud :

350 kg. viande.	50 kg. de bagages.
300 kg. avoine.	100 kg. de benzine.
350 kg. de conserves.	800 kg. soit 10 hommes.

Un total de 1650 kg. transportés sans aucune difficulté. La vitesse de marche n'a pu être contrôlée ce jour-là, le camion ayant parcouru une partie du trajet encadré dans une colonne de voitures.

La distance totale parcourue pendant les manœuvres comprend 511 km., soit 35 km. par jour en moyenne, avec un maximum de 60 km. pour une journée.

Cette voiture a dû suspendre son service pendant une journée, par suite du dérangement d'un écrou du moteur. La réparation aurait pu être effectuée en bien moins de temps si Berthoud n'avait été en fête ce jour-là. Impossible de trouver un mécanicien disponible. Le camion a dû être emmené à Berne. Après avoir été remis en état dans les ateliers Hamburger et Lips, il regagnait le lendemain la place du parc de son unité.

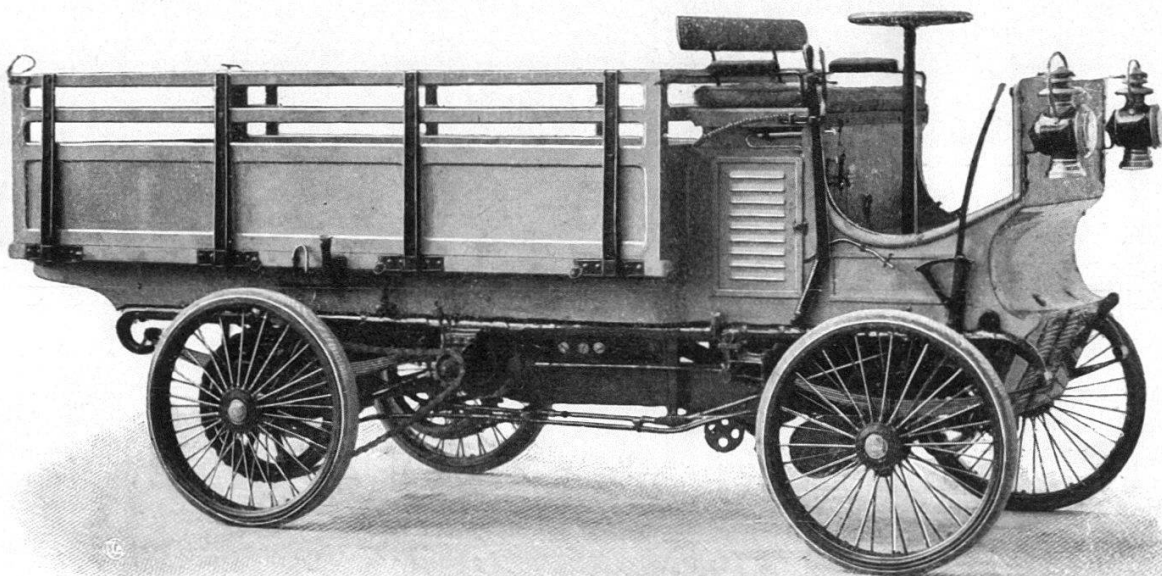
5° *Le camion lourd Peugeot, attaché au détachement des subsistances de corps à Langnau. Conduit par le fusilier Urfer, d'Aubonne. (Pl. III.)*

Entrée au service à la même date que les précédentes, cette voiture a été spécialement affectée aux services de transports



Phaeton Peugeot

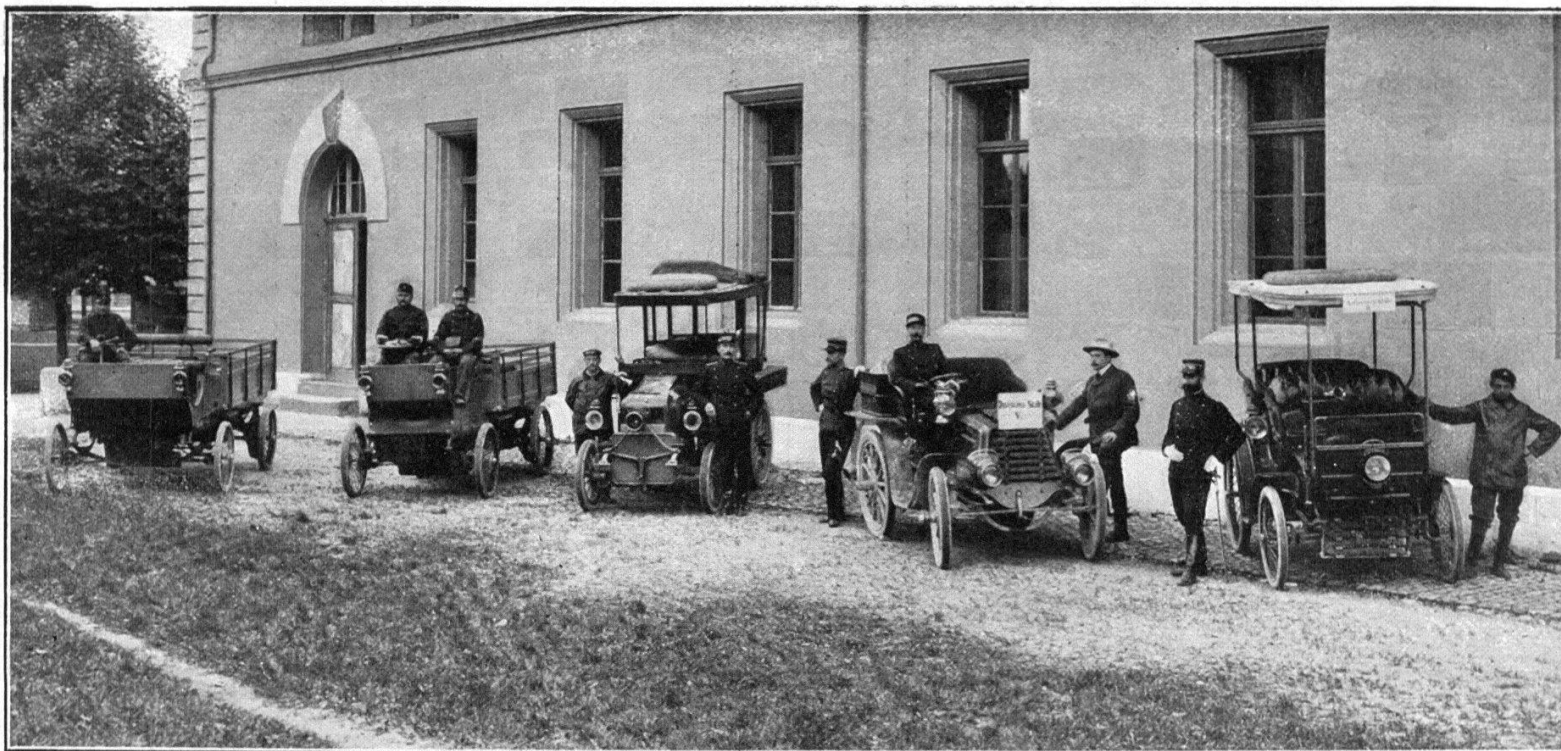
avec M. le conseiller fédéral Müller, MM. les colonels Fisch et Gutzwiller conduit par M. le 1^{er} lieutenant Hamberger.



Camion léger Peugeot.



Passage d'un pont de pontons sur l'Aar, à Wangen, par la voiture Peugeot.



Dans la cour de la caserne de Berne. — Automobiles ayant pris part aux manœuvres.

Désignation des voitures à partir de la droite: 1. Phaeton Peugeot — 2. Voiture Daimler. — 3. Voiture Panhard et Lavassor. — 4. Camion léger Peugeot. — 5. Camion lourd Peugeot.

entre la gare de Langnau et la place de parc des subsistances de corps. Les routes et les chemins que cette voiture était obligée de suivre étaient étroits et en mauvais état. Elle a cependant fonctionné à la satisfaction générale. Des matériaux de toute nature en composaient les chargements : rails, conserves, caisses, tentes, planches, tuyaux, farine, fil-de-fer, pétrole, sel, bois de construction et de chauffage, pain, viande, tonneau de benzine, etc., etc., ont été transportés au moyen de ce camion. Il a même été employé un certain jour au transport de vivres de l'étape terminale (Herzogenbuchsee) à la place de distribution.

Ce trajet s'est effectué dans les conditions suivantes :

L'automobile vide franchit les 42 km. qui séparent Langnau de Herzogenbuchsee en 2 heures 35 minutes (16 km. à l'heure). Retour de Herzogenbuchsee à la place de distribution de Kirchberg avec un chargement de 1700 kg. de viande. Les 17 km. qui séparent ces deux points sont franchis en 1 h. 15 m., ce qui représente du 14 km. à l'heure.

La distance totale parcourue pendant les manœuvres est de 286 km., soit en moyenne 20 km. par jour avec un maximum de 50 km. en un jour. Jamais cette machine n'a fait défaut, malgré le mauvais état des routes et malgré le fait qu'à plusieurs reprises le maximum de charge ait été dépassé. Elle s'est comportée d'une façon absolument normale pendant toute la durée du service et n'a donné lieu à aucune réparation et à aucune plainte.

* * *

Le genre des voitures choisies, ainsi que leur répartition, démontrent clairement qu'on avait en vue d'étudier ce mode de locomotion pour trois genres de fonctions bien différents.

1. Les trois voitures pour le transport des personnes, comme moyen destiné à faciliter et accélérer le service des états-majors des corps de troupes combinés.

2. Le camion léger, comme véhicule appelé à remplacer la voiture attelée d'unité.

3. Le camion lourd, comme automobile à substituer aux voitures attelées des trains lourds.

Malgré le concours de circonstances défavorables à leur emploi, aucun de ces automobiles attachés aux états-majors de corps de troupes combinés n'a été ménagé.

En route, à toute heure du jour et de la nuit, ils transportaient le commandant et le chef de l'état-major auquel ils étaient attachés sur tous les points où leur présence était nécessaire. On gagnait la place de rassemblement des corps de troupe au petit jour, le reste du temps se passait à suivre, à longer et devancer des colonnes, à établir la communication entre des colonnes séparées de détachements de flanqueurs et la colonne principale, etc., etc. Une fois la manœuvre de jour terminée, on regagnait les quartiers d'état-majors et bien des ordres ont été rédigés, dictés et expédiés en automobile. Les reconnaissances de secteurs, en vue de la manœuvre du lendemain, les inspections de lignes d'avant-postes se sont faites en majeure partie en automobile, les chevaux étaient pour ainsi dire uniquement réservés pour le champ de bataille. On se rend facilement compte de ce qu'une machine doit souffrir d'un service aussi intensif.

Si le chiffre de 73 km. de parcours moyen journalier ne semble aucunement exagéré pour un automobile, il convient d'examiner dans quelles conditions ce service s'effectuait. Nous avons déjà dit que les conditions atmosphériques étaient déplorable et les routes atroces. C'est une raison pour que les résultats d'une pareille expérience soient d'autant plus concluants. Des essais exécutés dans des conditions plus favorables eussent certainement amené des résultats plus évidents, mais encore eût-il fallu les contrôler dans d'autres circonstances. Au lieu de glisser dans de l'huile et de la graisse, les engrenages, cylindres et chaînes étaient couverts de boue et de crasse. En outre, pas un instant de disponible, pour songer même au nettoyage. La machine sous pression du matin au soir et son conducteur toujours prêt à marcher ! Ces conditions étaient spécialement celles de la voiture attachée au corps d'armée, qui, sans la voiturette Peugeot qui l'a secondée, n'aurait jamais supporté seule un service aussi forcé. Malgré tout, pas une plainte ; toutes les machines ont fonctionné à l'entière satisfaction de ceux qui les employaient. Peu ou point de dégâts naturels, quelques avaries, suite d'accidents. Un seul point faible : les caoutchoucs creux, pneumatiques. C'est aussi ce qui représente le plus fort « poste » de la liste des dédommagements accordés par la commission de dépréciation. Aussi le rapport au Département militaire fédéral exprime-t-il le vœu que les essais soient continuées avec

des caoutchoucs pleins, plus résistants. Cette difficulté ressort également de toutes les expériences entreprises à l'étranger.

Le caoutchouc plein à câble intérieur métallique a remplacé presque partout les pneumatiques dans l'automobilisme militaire. Le caoutchouc d'invention américaine a l'avantage de s'entailler beaucoup moins facilement et de rejeter par compression les corps étrangers de petite dimension qui risqueraient de s'implanter à sa surface.

Les camions ont aussi satisfait d'une façon pleine et entière à toutes les exigences.

Le camion léger a rendu d'excellents services au bataillon de carabiniers, ainsi que le prouvent les chiffres que nous avons indiqués. Outre la rapidité avec laquelle le ravitaillement s'effectue au moyen d'un camion de ce genre, l'avantage d'avoir un véhicule toujours prêt au service est un second facteur non moins important. C'est ainsi que ce camion a pu être employé à deux reprises, en dehors de son service ordinaire, au transport de fortes sommes d'argent pour les jours de solde, sans que le service de ravitaillement soit autrement dérangé.

Le camion lourd a fonctionné à l'entière satisfaction de tous ceux qui ont été appelés à l'utiliser.

* * *

En résumé, ces premiers essais d'automobiles au service de l'armée ont donné les meilleurs résultats; aussi, dans son rapport au Département militaire fédéral, la commission exprime-t-elle le vœu que des expériences analogues soient poursuivies aux manœuvres de 1902.

Il s'agirait de réquisitionner un plus grand nombre d'automobiles. On a vu en effet que ces machines attachées aux états-majors sont en nombre insuffisant; la commission estime qu'un état-major de corps d'armée ne saurait se contenter d'une machine. « Un commandant de corps, dit le rapport, obligé de faire une reconnaissance étendue, après la critique de la manœuvre du jour, doit pouvoir disposer de trois machines, dont une pour lui et son chef d'état-major, une pour les officiers de sa suite et une pour son escorte armée. »

« L'état-major de division peut faire, par contre, avec une seule machine, à condition toutefois d'organiser un tour de rôle pour le service. Après un usage de trois à quatre jours,

chaque machine a besoin d'une demi-journée pour sa remise en état.

» L'inspecteur et le directeur des manœuvres devraient également disposer chacun d'un automobile.

» Les automobiles ne devraient pas être conduits par des officiers ayant besoin d'un mécanicien pour les seconder; mais il conviendrait de former des conducteurs-mécaniciens et d'attacher au corps d'armée un officier chargé de la surveillance des automobiles.»

Le rapport exprime le vœu de voir attribuer à plus d'un bataillon deux camions légers comme celui qui a été essayé. Une de ces voitures transporterait les subsistances de tout le bataillon et l'autre les quatre caisses de cuisine avec le personnel de cuisine nécessaire. Cette mesure permettrait au bataillon de toucher ses vivres dès l'arrivée au cantonnement.

Quant aux camions automobiles destinés à remplacer les voitures de trains lourds, les avantages qu'ils présentent ne seront mis en doute par personne. Ce premier essai en est la preuve évidente.

La commission prévoit des difficultés pour des réquisitions futures d'automobiles et propose de faire l'acquisition de quelques camions Peugeot, ensuite des excellents résultats obtenus. Ils pourraient être employés entre temps sur les différentes places d'armes. On devrait en outre encourager l'emploi d'automobiles dans le domaine privé si l'on veut pouvoir en réquisitionner en nombre suffisant en cas de guerre. L'administration des postes, par exemple, semblerait avoir tout avantage à employer des véhicules de ce genre pour ses services de transport de bagages et de colis dans les routes alpestres. Elle pourrait également avec avantage, semble-t-il, organiser à « auto » certaines courses postales régulières de voyageurs sur des parcours très fréquentés.

Elle gagnerait du temps, elle réaliserait, croyons-nous, des économies, elle marcherait à la tête du mouvement.

Si des essais du même genre doivent se poursuivre en 1902 sur une plus grande échelle, il serait à souhaiter qu'on essayât aussi un tracteur Scotté. On l'attribuerait au train des subsistances de corps.

La Commission termine son rapport en exprimant sa conviction de voir ces expériences aboutir à des résultats effectifs.

On arrivera par des essais successifs à déterminer comment et où les automobiles trouveront leur meilleure application dans notre armée et notre pays. La commission souhaite que le matériel nécessaire s'acquière petit à petit, afin d'arriver à ce que la traction mécanique prenne dans nos institutions militaires toute l'extension qu'elle comporte.

Tous ceux qui s'intéressent au développement de notre armée seront certainement du même avis et verront avec plaisir ce nouveau pas vers le progrès ¹.

Qui n'avance pas recule !

PH. BARDET.

¹ Dans un récent article, publié dans la livraison du 1^{er} décembre dernier de la *Revue de Paris*, sous le titre *l'Automobilisme et l'armée*, notre collaborateur, M. le commandant Emile Manceau, examine à son tour l'utilité aux armées des tracteurs mécaniques et le moyen d'arriver à uniformiser le type des tracteurs qui seraient mis de réquisition en temps de guerre.

Nous reproduisons la partie suivante de cette étude, qui ne manque pas d'actualité ni d'à propos :

...L'orientation récente de l'automobilisme a paru devoir apporter une nouvelle solution de la question des transports tant commerciaux que militaires. Il se peut, en effet, que les véhicules à traction mécanique soient appelés à faire dans les campagnes, le service des messageries et du roulage : ils trouveront là leur emploi naturel. Leur grande capacité, leur force de traction, la rapidité de leur déplacement permet de leur faire parcourir de grandes distances, de les réunir en nombre là où il y a des chargements considérables à faire.

D'autre part, l'armée a tout intérêt à voir se développer l'automobilisme : non les pétrolettes de luxe et de plaisance, mais les robustes tracteurs. Déjà certaines directions d'artillerie, dont celle de Vincennes, ont pris des dispositions pour s'assurer, en cas de guerre, la possession des machines de ce genre existant dans un certain rayon, et leur recensement périodique, suivi d'un classement, en préparera la réquisition.

Mais, maintenant qu'il en est temps encore, nous souhaitons qu'on fit davantage. Plusieurs ministres sont intéressés à ce qu'un modèle de voiture soit déterminé, qui donne satisfaction aux services multiples de leurs départements. En première ligne, la Guerre et le Commerce (avec les postes et télégraphes); accessoirement les Travaux publics et l'Intérieur. Un programme tracé par une commission mixte pourrait être proposé aux constructeurs...

Nous croyons qu'en Suisse également, il serait utile que l'administration militaire se décidât le plus tôt possible sur le ou les modèles remplissant le mieux les conditions d'un camion militaire, de manière à ce que les entreprises de transport et le commerce fassent de préférence l'acquisition de camions susceptibles d'être utilisés aux manœuvres ou à la guerre, moyennant, cela va sans dire, location et indemnités équitables.

(Note de la Rédaction.)

