

L'automobile naît dans les années 1880. Moins de vingt ans plus tard, les armées commencent à l'employer, d'abord avec méfiance, pour la liaison et la reconnaissance, puis pour le transport. La Première Guerre mondiale accélère brutalement ce mouvement : en quatre ans, le véhicule à moteur passe du rang de curiosité à celui d'outil indispensable, au point que la logistique des grandes batailles de 1916-1918 en dépend entièrement.

Quatre familles de véhicules à roues émergent de cette période :

- La **voiture** assure la liaison, le transport des états-majors, la reconnaissance et, sous forme d'ambulance, l'évacuation des blessés.
- L'**automitrailleuse**, ou voiture blindée, applique à l'automobile le blindage et l'arme automatique : c'est le premier véhicule de combat blindé affranchi de la voie ferrée.
- Le **camion** motorise la logistique et bouleverse la capacité des armées à ravitailler le front et à déplacer leurs troupes.
- La **moto**, enfin, souvent attelée d'un side-car, assure la liaison rapide et l'escorte et, selon les aménagements, le transport d'une mitrailleuse ou d'un blessé.

L'automobile entre dans les armées (1900-1914)

Avant 1914, l'automobile militaire reste rare. À la mobilisation d'août 1914, l'armée française n'aligne qu'environ 170 véhicules automobiles ; la place forte de Verdun elle-même ne dispose alors que de 26 camions et 15 voitures, dont une ambulance. Les armées comptent d'abord sur la réquisition des véhicules civils pour compléter ce parc squelettique.

Les premiers emplois militaires de l'automobile sont la liaison, le transport des officiers d'état-major et la reconnaissance le long des routes. La voiture rapide supplante progressivement le cavalier porteur de messages. Ces usages, peu spectaculaires, habituent néanmoins les armées à un matériel dont l'entretien, le carburant et la conduite constituent des compétences nouvelles.

La principale anticipation d'avant-guerre concerne le camion. Plusieurs pays comprennent qu'ils ne pourront jamais entretenir en temps de paix une flotte de poids lourds militaires suffisante, mais qu'ils pourront s'appuyer, en cas de guerre, sur les camions civils ; à condition qu'ils soient adaptés au service militaire et normalisés.

Au Royaume-Uni, le *War Office* crée dès 1900 un *Mechanical Transport Committee*, puis organise à partir de 1901 des concours de camions militaires — la première édition, en 1901, est remportée par un véhicule à vapeur Thornycroft. Le dispositif est refondu en 1911 sous la forme d'un « *subsidy scheme* » (système de subvention) : l'État verse une prime aux transporteurs civils qui achètent des camions conformes à un cahier des charges militaire, en échange de l'engagement de les remettre à l'armée en cas de mobilisation. Le règlement de 1911 définit deux catégories, les camions de type A (charge utile de 3 tonnes) et de type B (30 quintaux), et impose des normes communes : moteur à essence de plus de 30 ch, boîte à quatre rapports avant et une marche arrière, suspension à lames, commandes et dimensions standardisées. Des dispositifs comparables, les *Subventionslastwagen* en Allemagne, un

système équivalent en France, – sont mis en place avant 1914.

Ces schémas de subvention ont un double effet : ils garantissent aux armées une réserve de camions mobilisables et, par leurs concours, ils améliorent la fiabilité des poids lourds. À la déclaration de guerre, la Grande-Bretagne réquisitionne ainsi plus de mille camions civils et plusieurs centaines d'autobus londoniens, dont les fameux bus à impériale employés au transport de troupes.

La naissance des véhicules militaires à roues.



Simms Motor War Car (1902)

L'automitralleuse : le combat sur roues (1902-1918)

L'année 1902 voit apparaître, à quelques mois d'intervalle, les deux premières voitures blindées réellement construites.

En Grande-Bretagne, l'ingénieur Frederick Richard Simms conçoit la *Motor War Car*, construite par Vickers, Sons & Maxim et présentée au Crystal Palace de Londres en avril 1902. Elle dérive d'un engin antérieur du même Simms, la *Motor Scout* (une quadricyclette armée mais non blindée). La *Motor War Car* reçoit un blindage Vickers de 6 mm, un moteur Daimler d'environ 16 ch lui donnant une vitesse voisine de 14,5 km/h, et deux mitrailleuses Maxim. Sa conception répond au contexte de la seconde guerre des Boers. Un seul exemplaire est réalisé.

En France, la firme Charron, Girardot et Voigt (CGV), fondée en 1901 à Puteaux, présente son automitralleuse au Salon de l'automobile de Bruxelles, le 8 mars 1902. Cet exemplaire n'est que partiellement blindé – seule la partie arrière protège le servant de la mitrailleuse Hotchkiss –, avec un blindage de 7 mm.

La première voiture entièrement blindée est due à l'ingénieur géorgien Mikheil Nakachidzé, qui

conçoit au milieu des années 1900 un véhicule armé d'une mitrailleuse, protégé par 4 à 8 mm de blindage, pesant environ 3 tonnes et atteignant 50 km/h. Le projet est accepté par le ministère de la Guerre russe, mais aucune usine russe n'étant jugée capable de le produire, la fabrication est confiée à la société CGV, en France. Ce modèle Charron-Nakachidzé est employé par l'armée impériale russe, notamment lors des troubles de 1905.

Ces premiers engins, trop lourds pour leur châssis d'origine et peu aptes au tout-terrain, sont d'abord jugés utiles surtout pour la reconnaissance, l'escorte et la sécurité des arrières. Aucun n'entre en production de série significative avant la guerre.

Le début de la Grande Guerre, sur un front encore mobile, offre à l'automitrailleuse son premier vrai terrain. En Belgique, en 1914, les forces belges puis britanniques improvisent des voitures blindées à partir de châssis civils. Le *Royal Naval Air Service* (RNAS) britannique équipe des châssis Rolls-Royce et Lanchester de plaques de blindage et de tourelles à mitrailleuse pour protéger ses aérodromes avancés et mener des raids. La *Rolls-Royce Armoured Car*, apparue fin 1914, se distingue par sa fiabilité et connaîtra une longue carrière.

Chaque belligérant développe ses propres modèles. La France aligne des automitrailleuses Peugeot et White ; la Russie constitue un parc important, s'appuyant notamment sur des châssis Austin britanniques (modifiés localement en Austin-Putilov) et sur de lourds Garford-Putilov armés d'un canon ; l'Italie produit la Lancia-Ansaldo 1Z ; l'Allemagne, plus discrète en ce domaine, met au point l'Ehrhardt.

L'automitrailleuse donne sa pleine mesure là où le terrain reste ouvert et le front mobile. Sur le front de l'Est, dans les Balkans et surtout au Proche-Orient, elle mène reconnaissances, coups de main et escortes. Les voitures blindées Rolls-Royce du RNAS opèrent dans le désert : en mars 1916, un escadron commandé par le duc de Westminster porte secours à des marins britanniques prisonniers à Bir Hakeim, en Libye ; l'officier britannique T. E. Lawrence emploie de tels engins durant la révolte arabe.

Sur le front occidental, en revanche, la voiture blindée perd son emploi dès que les lignes se figent : liée aux routes, incapable de franchir tranchées et no man's land, elle cède la place, pour la mission d'assaut, au char chenillé. Cette limite – la dépendance à l'égard d'une route carrossable – définit à la fois l'utilité et les bornes du blindé à roues.

La naissance des véhicules militaires à roues.

La naissance des véhicules militaires à roues.



Berliet CBA

Près de 15 000 exemplaires seront livrés
Durant la Grande Guerre

Le camion et la motorisation de la logistique

Si l'automitralleuse a une portée tactique limitée sur le front figé, c'est le camion qui, discrètement, transforme le plus profondément la conduite de la guerre. En rendant possible le déplacement rapide et massif d'hommes et de matériel hors des voies ferrées, il redonne aux armées une marge de manœuvre que le rail seul ne pouvait offrir.

Le premier épisode marquant de cette motorisation est aussi le plus célèbre. Début septembre 1914, l'armée allemande approche de Paris. Pour renforcer rapidement l'aile gauche française sur le front de l'Ourcq, le gouverneur militaire de Paris, le général Gallieni, décide de réquisitionner les taxis parisiens, les trains ne suffisant pas. Les 6 et 7 septembre 1914, quelque 600 taxis (jusqu'à un millier réquisitionnés selon les sources), pour la plupart des Renault AG-1 Landauet roulant à 25 km/h, transportent aux abords du front, en deux voyages, une partie des fantassins de la 7^e division d'infanterie, soit de l'ordre de 5 000 à 6 000 hommes.

Les historiens s'accordent à relativiser la portée militaire directe de l'opération : la très grande majorité des troupes de la Marne fut acheminée par train, et la réquisition fut d'ailleurs facturée à l'armée. Mais l'épisode a une double signification. Il constitue le premier transport de troupes motorisé de l'histoire à cette échelle, et il acquiert aussitôt, par la presse, une forte

valeur symbolique ; celle d'un « *sursaut national* » et d'un certain génie de l'improvisation.

Construire le service automobile

L'improvisation de 1914 laisse place à une organisation méthodique. Le capitaine Doumenc, polytechnicien affecté au service automobile des armées, avait déjà organisé l'évacuation de Reims les 1^{er} et 2 septembre 1914, première application rationnelle du transport automobile. Il conçoit ensuite une réserve automobile stratégique, mise à la disposition du commandant en chef et structurée en sections de 25 véhicules, réunies en groupes puis en groupements ; un groupement de 600 camions peut enlever d'un coup une brigade d'infanterie. Le premier groupement est créé en avril 1915 ; on en compte 5 à la fin de 1915, 13 en 1916.

L'organisation trouve son épreuve décisive à Verdun. La bataille s'ouvre le 21 février 1916 ; les bombardements allemands rendent les voies ferrées d'accès pratiquement inutilisables. Le ravitaillement de la place repose alors sur une seule route départementale reliant Bar-le-Duc à Verdun, longue d'environ 75 km, que l'écrivain Maurice Barrès baptise en mai 1916 la « *Voie Sacrée* ».

Sous l'autorité du commandant Girard et sur une conception du capitaine Doumenc, cette route est réservée aux transports automobiles et fonctionne comme un tapis roulant à sens unique de circulation, la « *noria* ». Au plus fort de la bataille, en mars 1916, on y compte jusqu'à 6 000 passages de camions par jour, soit en moyenne un véhicule toutes les 14 secondes. Le parc mobilisé atteint plusieurs milliers de camions (de l'ordre de 3 500 à l'origine, jusqu'à 6 000 roulant en permanence au sein d'un ensemble d'environ 8 000 à 9 000 véhicules), principalement des Berliet CBA (fondationberliet.org), complétés de Renault et de Peugeot. Pour maintenir la chaussée praticable sous le poids et les intempéries, des équipes de territoriaux jettent en continu de la pierre concassée dans les ornières ; tout véhicule en panne non remorquable est immédiatement poussé dans le fossé pour ne pas interrompre le flux.

Le résultat est sans précédent : sur les 10 mois de la bataille, la rotation des unités par la route (le « *tourniquet* ») permet d'acheminer et de relever des dizaines de divisions et de transporter des centaines de milliers d'hommes ainsi que des millions de tonnes de matériel. Le système Doumenc est ensuite reproduit sur la Somme, puis en novembre 1917 lors de Cambrai – où trois divisions françaises sont portées sur 140 km en 24 heures pour appuyer le front britannique –, et enfin pour faire face aux offensives allemandes de 1918.

Standardisation et production de masse

La guerre révèle aussi les limites d'un parc hétéroclite, où coexistent des dizaines de modèles aux pièces incompatibles. La solution est la standardisation. Le système britannique de subvention avait déjà normalisé les camions de type A et B. Les États-Unis vont plus loin : entrés en guerre en 1917, ils font concevoir par la *Society of Automotive Engineers* et le *Quartermaster Corps*, avec un consortium d'une quinzaine de firmes, un camion militaire unique, le Standard B « *Liberty* ». Camion de 3 tonnes à moteur quatre cylindres, cabine ouverte et bandages pleins, assemblé à partir d'éléments normalisés interchangeables, il est le premier véhicule militaire officiellement standardisé et produit en série par plusieurs constructeurs à la fois. Près de 9 500 exemplaires sont assemblés avant la fin de la guerre,

dont environ 7 500 expédiés en France.



Cette période voit aussi apparaître des véhicules à roues spécialisés : camions à quatre roues motrices pour les terrains difficiles (FWD Model B, Jeffery Quad), tracteurs d'artillerie sur roues, autobus de transport de troupes et ambulances automobiles ; la Ford T sert notamment de base à de nombreuses ambulances légères. La motorisation gagne ainsi l'ensemble des fonctions de l'arrière.

La moto et le side-car

Plus légère, plus agile et bien moins coûteuse que l'automobile, la moto entre en service dans le même mouvement de motorisation. Au début de la guerre, il s'agit encore, pour l'essentiel, de machines civiles auxquelles on ajoute un moteur ; les besoins militaires imposent ensuite des modèles conçus pour le service. Attelée d'un side-car, la moto devient une plateforme modulaire : elle peut porter un homme, une mitrailleuse, un brancard ou du matériel.

Le premier emploi militaire de la moto est la liaison. Dans l'armée britannique, les estafettes motocyclistes sont d'abord mises en œuvre, durant la Grande Guerre, par le service des transmissions du génie. Leur rôle est de porter ordres et messages entre les états-majors et les unités à un moment où les lignes télégraphiques et téléphoniques, vulnérables aux tirs d'artillerie et faciles à intercepter, ne suffisent pas ; le motocycliste, rapide et discret sur un terrain défoncé, achemine le pli – et parfois des pigeons voyageurs. Les armées recrutent volontiers, pour ces fonctions, des membres de clubs motocyclistes et des pilotes de

compétition.

Les machines britanniques deviennent emblématiques de ce service. La *Triumph Model H*, monocylindre de 550 cm³ dépourvu de pédalier, apparue en 1915, gagne le surnom de « *Trusty* » pour sa fiabilité ; la firme en fournit près de 30 000 aux Alliés au cours de la guerre, dont une vingtaine de milliers aux unités britanniques. La *Douglas*, bicylindre à plat, est l'autre grande monture des estafettes : le constructeur en livre environ 70 000, dont une centaine à l'armée italienne. S'y ajoutent des *Royal Enfield*, *Scott*, *BSA*, *Clyno* ou *Matchless*. L'achat des motos pour l'armée britannique est piloté par le colonel Claude Vivian Holbrook, de l'*Army Service Corps*.



Le side-car mitrailleur

L'apport propre de la moto au combat est le side-car porteur d'arme. L'idée est de rendre la mitrailleuse mobile, pour la porter vite là où le besoin s'en fait sentir. Le Conseil de l'armée britannique fixe les caractéristiques de ce service par son « *Instruction 289* » du 26 octobre 1914, et les premières unités du *Motor Machine Gun Service* (MMGS) sont déployées au printemps 1915. Après des essais menés fin 1914, le constructeur *Clyno* est associé à *Vickers* pour produire une combinaison moto-side-car capable d'emporter la mitrailleuse *Vickers*. Une

batterie type du MMGS aligne 18 combinaisons servant 6 mitrailleuses, complétées de 8 motos solos et de véhicules de soutien.

L'arme reste toutefois une solution de transition. Le MMGS est absorbé par le *Machine Gun Corps* (motorisé) créé en octobre 1915, avant de se réduire à mesure que d'autres moyens prennent le relais ; on ne compte plus que moins de 1 800 Clyno en service en 1918.

En 1918, le véhicule à roues a transformé les armées sans occuper le devant de la scène. La voiture a motorisé la liaison, le commandement et l'évacuation sanitaire. L'automitrailleuse a doté la reconnaissance d'un engin de combat rapide, redoutable en terrain ouvert mais impuissant devant les tranchées ; d'où sa relève, pour l'assaut, par le char chenillé. La moto a accéléré la liaison et l'évacuation, et, par le side-car mitrailleur, esquissé une première mobilité de la puissance de feu. Le camion, surtout, a rendu la logistique indépendante du seul chemin de fer : la *Voie Sacrée* a démontré qu'une bataille de plusieurs mois pouvait être nourrie par la route.

L'entre-deux-guerres confirme ces acquis. La motorisation des transports, de la reconnaissance et du soutien devient la règle ; l'automitrailleuse se perfectionne et conserve son rôle d'éclairage, tandis que la standardisation initiée avec les systèmes de subvention et le camion Liberty annonce la production de masse des véhicules militaires. Le combat de choc revient, lui, au blindé chenillé. La roue, elle, restera la charpente logistique et mobile de toutes les armées du XX^e siècle.

Le side-car sert aussi à l'évacuation sanitaire. Des *Royal Enfield* équipées d'un cadre porte-brancard sont employées par la Croix-Rouge et le *Royal Army Medical Corps* ; côté américain, les *Indian Power Plus* et *Harley-Davidson* à side-car assurent des transports de blessés et de matériel. Escorte, police militaire et reconnaissance complètent la palette.

L'entrée américaine et les autres nations

Les États-Unis emploient pour la première fois la moto militaire lors de l'expédition punitive contre Pancho Villa au Mexique, en 1916, sous les ordres du général Pershing, avec des *Harley-Davidson* et des *Indian*. L'expérience conforte l'adoption de la moto pour la guerre en Europe. *Harley-Davidson* fournit de l'ordre de 15 000 machines à l'effort de guerre américain, dont environ un tiers est envoyé en Europe ; c'est sur une Harley-Davidson à side-car que le caporal Roy Holtz aurait été le premier Américain à entrer en Allemagne après l'armistice. *Indian*, de son côté, consacre l'essentiel de sa production à l'armée, avec quelque 50 000 motos livrées.

Sur le continent, la France aligne des Peugeot, *Clément* ou *Terrot* ; l'Allemagne emploie des NSU et des TWN (*Triumph Werke Nürnberg*), dont la production reste limitée par la pénurie de matières premières ; la Belgique produit des *FN* et l'Autriche-Hongrie des *Puch*. Le parc croît continûment : la 4^e armée britannique recense 1 636 machines en service en septembre 1916, et l'on estime que, tous belligérants confondus, plus de 100 000 motos furent employées durant le conflit.

Comme l'automobile, la moto reste tributaire d'un sol roulant et exposée. Mais ses fonctions de

liaison, d'escorte et d'évacuation s'installent durablement, la moto reprenant nombre des rôles jusque-là dévolus au cheval.