

DIRECTION DE L'ARRIERE

Direction des Services
Automobiles

CENTRE D'INSTRUCTION
AUTOMOBILE

COURS MILITAIRE

2^{ème} Partie

ANNEXE

Historique succinct du Service Automobile.

Son organisation à l'Intérieur.

par le Commandant BALLUT

1917

HISTORIQUE SUCCINCT DU SERVICE AUTOMOBILE

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

Pour mieux vous mettre à même de comprendre les notions qui vous sont données ici sur l'organisation de Service Automobile aux Armées, je crois qu'il est intéressant de vous donner une vue générale et rapide de ce qu'a été le Service Automobile avant la guerre, de la façon dont il a été organisé et préparé, des ressources que nous avions au 2 Août 1914, et de la façon dont on en a tiré partie et comment on a réalisé l'organisation de la chose formidable qu'est devenu notre Service dans cette longue Guerre.

De plus, le Service Automobile, constitué par les grands compartiments de l'intérieur et des Armées, tend, de plus en plus sinon à confondre ces compartiments, du moins à supprimer toute étanchéité entre eux et à les faire communiquer aussi bien pour le matériel que pour le personnel dans la plus large mesure possible, pour arriver à une meilleure exécution du but à réaliser.

Et, comme le Centre d'Instruction de Meaux est le seul organe qui forme des Officiers de Service Automobile, que ces Officiers soient destinés au service de l'Intérieur ou au service des différents fronts de Nord-Est, de l'Orient et de l'Afrique du Nord, il paraît indispensable dans l'historique que je vais vous faire de vous donner, en même temps que des indications sur ce qui a été réalisé aux Armées, des renseignements sur ce qui a été fait pour l'intérieur, de façon à ce que vous vous fassiez aisément une vue d'ensemble très nette.

Je vais vous parler successivement :

- 1° de l'Historique succinct de l'automobilisme militaire ;
- 2° de la mobilisation et de l'organisation des convois ;
- 3° de l'Organisation du Service Automobile à l'Intérieur ;-

I – HISTORIQUE DE L'AUTOMOBILISME MILITAIRE.

Pour vous faciliter la compréhension des éléments successifs qui ont abouti à l'organisation du 31 Décembre 1914, je vais diviser cet exposé rapide en quatre parties :

- 1° - Période d'étude et de prise de connaissance
- 2° - Période préparatoire
- 3° - Période d'exécution
- 4° - Organisation du Service Automobile en temps de paix

1° - Période d'étude et de prise de connaissance

Cette période qui s'étend de 1897 à 1905 est caractérisée par le fait qu'un seul organe dépendant directement du Cabinet du Ministre : « La Commission Militaire des

Automobiles » s'est exclusivement occupée de l'utilisation de l'Automobile pour les besoins militaires.

Cette Commission, dont le premier Président a été le Lieutenant-Colonel LAMBERT, Directeur de la Section Technique de l'Artillerie et dont les secrétaires successifs ont été le Lieutenant-Colonel d'Artillerie MENGIN et le Capitaine d'Artillerie BALLUT, comprenait un représentant de tous les Services de l'Administration Centrale, des Officiers des 1^{er}, 3^{ème} et 4^{ème} Bureau des Etats-Majors de l'Armée, et enfin quelques techniciens parmi lesquels il ne faut pas oublier le Commandant FERRUS.

Cette Commission ne disposait d'aucun crédit budgétaire et tous ses efforts se sont limités à rechercher les solutions d'un certain nombre de problèmes techniques intéressants.

Nous étions à une époque où nous n'étions rien moins qu'assurés, en cas de guerre, de pouvoir conserver la liberté des mers ; la Commission s'est appliquée à rechercher un carburant autre que l'essence (circuit du Nord à l'alcool), benzol et naphthaline.

A cette époque, la fabrication des bandages caoutchouc n'était pas certaine, le prix de revient en était très considérable et la production très faible ; aussi la Commission avait-elle préconisé pour les poids lourds, les bandages ferrés, malgré leurs nombreux inconvénients.

Enfin, elle avait établi un premier avant-projet des conditions d'établissement d'un camion poids lourd adapté aux usages militaires : et il faut signaler que dès 1904, elle avait posé comme principe formel de l'établissement de ce camion que son poids à vide ne devait pas dépasser 2.500 Kgs. Avec une charge utile de 2.000 à 2.500 Kgs, malgré les efforts contraires des constructeurs français.- L'expérience de 3 ans ½ de guerre et les services rendus par les petits camions White 2 Tonnes prouvent que la Commission avait vu juste, surtout si l'on fait la comparaison avec les camions très lourds, tels que ceux de la C.G.O., dont l'encombrement et l'inaptitude d'emploi sont formidables.

Malheureusement la Commission n'a pu procéder qu'à un très petit nombre d'expériences limitées aux rares manifestations automobiles organisées par l'Automobile Club de France, et, de plus, dans ces concours les poids lourds n'étaient représentés que par 3 ou 4 spécimens spécialement construits dans un but de pure réclame commerciale par quelques maisons parmi lesquelles il faut citer : De Dion, Delahaye, Panhard et Peugeot.

2° - Période préparatoire

Mais dès 1904 ou 1905 l'industrie automobile avait pris un très grand essor en France. L'Automobilisme de tourisme était devenu abordable à beaucoup grâce à un abaissement du prix d'achat et à une sécurité du fonctionnement qui semble principalement être la conséquence de l'allumage par magnéto et de l'emploi des carburateurs automatiques.

D'autre part quelques industries commencèrent à utiliser le poids lourd, et particulièrement un certain nombre d'entreprises de transport en commun, parmi lesquelles il faut citer au premier rang la C.G.O.

Devant cette situation, l'Etat-Major de l'Armée estima qu'il y avait lieu de donner plus de corps aux études entreprises et d'être en mesure de les poursuivre par des moyens efficaces.

A cet effet, il fut décidé que les études de l'automobilisme militaire seraient poursuivies par les deux Commissions ci-après :

1° - Une Commission Militaire des Transports par Automobiles dépendant du 4° Bureau de l'Etat-Major.

Cette Commission était présidée par l'un des Sous-Chefs de l'Etat-Major Général et avait pour Secrétaire un Capitaine du 4^{ème} Bureau (Ont occupé successivement ce poste : les Capitaines d'Infanterie ENAUX et ECOCHARD et, depuis 1910, le Capitaine d'Artillerie GIRARD. Le Capitaine d'Artillerie Breveté DOUMENC a été adjoint au Capitaine GIRARD en Avril 1914) ; elle comprenait, en outre, un certain nombre d'Officiers techniciens, des représentants de chacune des Directions de l'Administration Centrale, et, à titre consultatif des délégués accrédités de l'Automobile Club, et des Chambres Syndicales des Constructeurs.

Elle disposait chaque année de crédits budgétaires spécialement réservés pour les épreuves automobiles, qui lui permettaient, en particulier, d'organiser, avec l'aide des chambres syndicales et de l'Automobile Club un concours annuel de poids lourds et la mise en service de convois automobiles pour le ravitaillement des unités qui prenaient part aux grandes manœuvres d'automne.

2° - Une Commission Technique des Automobiles dont le Président était un Colonel d'Artillerie et dont le secrétaire a constamment été le Capitaine BALLUT. Il serait injuste de ne pas indiquer que le Capitaine BORSHNECK a toujours fait partie de ces 2 Commissions.

Cette seconde Commission jouait vis-à-vis de la première un véritable rôle d'ingénieur conseil pour tout ce qui concernait les questions purement techniques et d'exécution.

3° - Période d'exécution

De la collaboration de ces deux Commissions sont successivement sorties, à partir de 1908 :

- A – La loi sur le recensement et le classement des véhicules automobiles,
- B – La loi sur la réquisition des véhicules automobiles,
- C – La loi sur le régime des primes pour développer le camion poids lourd en France,
- D – L'instruction du 17 Avril 1913 sur la mobilisation, l'organisation et l'emploi des véhicules automobiles en temps de guerre,
- E – L'organisation du Service Automobile dès le temps de paix, par la Note Ministérielle du 31 Décembre 1913.

Il n'est pas du ressort de cette conférence d'entrer dans des détails rétrospectifs sur chacun des faits énumérés. – Nous reviendrons tout à l'heure sur l'instruction du 17 Avril 1913, quand je vous parlerai de la mobilisation.

Je vous signalerai cependant la définition du camion primé dont les exemplaires des différentes marques sont en service aux Armées et dont vous connaissez les caractéristiques, en soulignant que les 2 commissions ont dû exiger très instamment des constructeurs la standardisation d'un certain nombre d'organes et que ces exigences très utiles n'ont abouti que parce que le Département de la Guerre disposait, grâce au régime des primes du plus puissant moyen d'action ; il se traduisait, en effet, pour l'acheteur d'un camion, par une économie d'environ 1/3 sur son prix d'achat.

Le régime des primes qui a fonctionné depuis 1909 jusqu'à la guerre a donné environ 6 à 7.000 véhicules du type militaire, et une impulsion formidable à l'industrie du poids lourd en France.

Les expériences annuelles faites aux manœuvres d'automne depuis 1907 jusqu'en 1913 ont permis de rédiger avec certitude la tactique de marche des convois automobiles qui est exposée dans l'Instruction du 17 Avril 1913 – et qui n'a subi aucune modification.

4° - Organisation du Service Automobile en temps de paix

La conséquence des Travaux des organisations et des résultats obtenus depuis 1909 par l'Etat-Major de l'Armée a été la création, par une Note Ministérielle du 31 Décembre 1913, du Service Automobile, dont les grandes lignes étaient les suivantes :

A - Une Inspection permanente du Service Automobile ayant à sa tête un Colonel d'Artillerie, était chargée d'étudier et de réaliser tous les problèmes qui concernaient l'emploi de l'automobile.

A la mobilisation, l'Inspecteur était le Lieutenant-Colonel CORDIER, avec, comme adjoints, le Commandant BORSCHNECK, les Capitaines d'Artillerie BOURGOIN, LEGRAND et le Capitaine du Train BRULLARD.

B – Cette Inspection devait disposer d'un certain nombre de Centres d'Instruction Automobiles dans lesquels les Officiers de réserve et de territoriale ainsi que les sous-officiers et les conducteurs classés dans les convois devaient accomplir leurs périodes d'instruction.

Ces Centres d'Instruction faisaient office d'établissements d'achat, d'entretien et de réparation pour tout le matériel dont disposait le Département de la Guerre dès le temps de paix (une vingtaine de voitures de tourisme, et environ 150 camions poids lourds).

A la mobilisation, un seul de ces Centre avait été organisé à Vincennes. Ce Centre, sous les ordres du Commandant BALLUT, avait comme Officiers, les Capitaines d'Artillerie DENIS, MANNESSIER, SAINTAVIT, et PRUVOST, le Capitaine du Génie LOEUILLET, et les Capitaines du Train ARBOUX et STEHLE.

C – Dans chaque Escadron du Train, il était prévu une Section Automobile qui était uniquement un organe de mobilisation et dont le rôle consistait à tenir à hauteur les registres du personnel et du matériel tels qu'ils avaient été établis par les travaux des bureaux de recrutement et par les états du classement des automobiles dressés tous les ans dans chaque Région de Corps d'Armée.

En résumé les travaux et recherches accomplis par les Commissions militaire et technique, sous la direction de l'Etat-Major de l'Armée, avaient abouti en Juillet 1914 à la situation suivante :

1° - Réglementation de la mobilisation des ressources automobiles (matériel et personnel) existant dans le pays ;

2° - Organisation de ces ressources en Unités automobiles et constitution d'un Service Automobile par Armée ;

3° - Définition d'un Grand Parc Automobile, organe de l'Intérieur qui devait assurer avec les ressources du territoire, les besoins des Services Automobiles des Armées ;

4° - Devaient être fournis par la réquisition environ 6 à 7.000 poids lourds, avec leurs conducteurs, leurs rechanges et outillage, les gradés nécessaires, les Officiers et les organes de réparation qui sont les Sections de Parc.-

Il y a lieu de mentionner que les Commissions Automobiles avaient étudié dès 1911, les tracteurs à 4 roues motrices, qu'un concours avait été organisé en Mars 1914 auquel avaient pris part les marques Renault, Latil, Panhard et Schneider.

Dès Avril 1914, des Cours Spéciaux ont été faits au C.I.A. de Vincennes aux Officiers du 4° R.A.L. qui était seul à posséder à ce moment deux groupes complets munis de tracteurs.

II – MOBILISATION ET ORGANISATION DES CONVOIS.

Ce n'est encore que sous la forme d'un historique succinct et à cause de l'intérêt rétrospectif qu'il présente, que je vous donnerai un aperçu de l'organisation et de la mobilisation des convois dont les détails avaient été minutieusement prévus dans les Titres I et II de l'Instruction du 17 Avril 1913.

Vous savez déjà que dès le temps de paix des recensements et des classements du matériel automobile étaient effectués depuis plusieurs années sur tout le territoire. La centralisation de ces états de recensement permettait chaque année, à l'Etat-Major de l'Armée (4^{ème} Bureau) de connaître l'importance du personnel et du matériel dont il pouvait disposer le cas échéant.

En fait dès 1913 ces disponibilités étaient les suivantes : 70 à 80.000 voitures de tourisme de tous modèles, 6 à 7.000 camions poids lourds, du modèle primé, et enfin des camionnettes et des voitures de livraison en nombre suffisant pour doter les Etats-Majors des voitures de service nécessaires et pour fournir à chaque Corps d'Armée une Section Sanitaire Automobile.

En outre, un traité spécial passé avec la C.G.O. à Paris, permettait de donner à chacune des grandes Unités mobilisées une section R.V.F. et de constituer en outre 3 Groupes de T.P. en autobus non aménagés qui, dès le mois d'Août 1914 ont transporté jusqu'en Belgique le 75° Régiment d'Infanterie qui accompagnait la Cavalerie.

Le principe de la mobilisation était le suivant, sauf pour les Unités de la C.G.GO. qui avait des règles spéciales :

Les Commissions de Réquisition aiguillaient tout le matériel requis avec ses conducteurs habituels dans chaque Région sur la Section Automobile de l'Escadron du Train.

Dès le temps de paix il avait été prévu dans les Escadrons du Train un organe spécial qu'on appelait «Les Centres de Groupement ». Ces Centres de Groupement immatriculaient le personnel et le matériel, procédaient à l'équipement et aux encadrements d »terminés

d'après un pourcentage d'Officiers, de sous-officiers d'encadrement, de techniciens et d'ouvriers, en prenant seulement pour base le nombre des voitures requises.

Ces différentes opérations terminées, les Centres de Groupement aiguillaient le personnel et le matériel ainsi encadré et équipé sur 4 Centres d'Organisation qui avaient été choisis dès le temps de paix. Ces centres étaient VERSAILLES et REIMS, sous la haute direction du Commandant BORSCHNECK, et LYON et DIJON sous la haute direction du Commandant BALLUT.

C'est dans ces Centres que furent organisés pendant le mois d'Août 1914 les groupes Automobiles T.M. et T.P., les Unités Sanitaires automobiles, ainsi que les Sections de Parc qui ont été présents aux Armées dès le 15 Août 1914.

Ces ressources étaient sensiblement les suivantes :

100 Sections T.M.
20 Sections T.P.
25 Sections Sanitaires
20 Sections de Parc

Chaque C.A. avait son R.V.F. type C

Chaque D.I. avait son R.V.F. type B

Et chaque D.C. son R.V.F. type A,

De sorte que chaque Armée disposait de 3 à 4 Groupes T.M. et d'un Parc d'Armée à 2 sections de Parc.

En outre les différents Etats-Majors étaient dotés de leurs voitures de tourisme et de leurs camionnettes.

Enfin je puis ajouter qu'en Août 1914, il a été transporté : 18.000 Tonnes et 14.000 Hommes, malgré que les convois n'aient commencé à fonctionner qu'à partir du 10 ou 11 Août.

Vous aurez l'occasion de voir au sujet de l'organisation du Service Automobile aux Armées et des Commentaires des Titres III, IV et V du 17 Avril 1913, que le service de toutes les Unités dont nous venons de parler, fonctionnait sensiblement d'après les mêmes règles qu'aujourd'hui.

Je vous signale que les éléments de convois envoyés par les différents centres de groupement aux 4 Centres d'organisation faisaient changement de corps et que les unités administratives constituées dans ces centres d'organisation dépendaient toutes de 3 Escadrons du Train : les 8^{ème}, 14^{ème} et 20^{ème}. Le matériel de la C.G.O ; comptait en entier au 19^{ème}.

Il en résulte que, lorsque les opérations de mobilisation furent terminées, les Centres de Groupement disparurent et les Sections Automobiles des différents Escadron du Train qui avaient été créées par la Note du 31 décembre 1913 disparurent aussi puisqu'elles n'avaient plus rien à faire, donc plus de raison d'être.

Enfin, le Titre V de l'Instruction du 17 Avril 1913 avait prévu la mobilisation d'un grand Parc Automobile de réserve qui était chargé de réapprovisionner en matériel, outillage et pièces de rechange les parcs d'Armée, d'effectuer les réparations importantes que les Parcs de Réserve ne pourraient ou ne jugeraient pas opportun de faire entreprendre. Ce Grand Parc devait se mobiliser et s'organiser au Centre Automobile de VINCENNES.

Pour des raisons qu'il n'est pas opportun d'exposer, l'organisation et la mobilisation du Grand Parc ne donnèrent pas les résultats qu'on en attendait, et le Commandant GIRARD et le Capitaine DOUMENC, devant les besoins pressants qui se manifestaient durent organiser aux Armées les éléments qui leur faisaient défaut.

Le Service du ravitaillement en pièces de rechange fut assuré par un organe spécial qui s'appela le MAGASIN CENTRAL AUTOMOBILE – (M.C.A.).

Les réparations importantes qui dépassaient les moyens des Parcs d'Armée furent assurés par la création successive, au fur et à mesure des besoins, de Parcs de Révision.

Enfin le matériel construit à l'intérieur fut pris en charge, armé et organisé par les Parcs d'Organisation de VERSAILLES, de DIJON et de LYON qui restaient les survivants transformés des 4 Centres d'organisation qui avaient fonctionné à la mobilisation.

En fait, l'ensemble des Parcs de Révision, des Parcs d'Organisation et du Magasin Central Automobile constitue la plus grande part de ce qu'aurait dû être le Grand Parc Automobile de réserve développé et aménagé comme la durée de la guerre et l'évolution du Service Automobile l'ont exigé.-

III – ORGANISATION DU SERVICE AUTOMOBILE A L'INTERIEUR.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler que, dans les années qui ont précédé la guerre, et même lors de sa déclaration, l'opinion générale et celle aussi des économistes les plus distingués était que la guerre, surtout une guerre de l'importance de celle-ci ne pouvait matériellement pas se prolonger au delà de quelques mois, après quoi, c'était la ruine, la famine, le manque d'hommes et de matériel de toute sorte, enfin, l'obligation de s'arrêter.

Aussi, toute l'organisation prévue par l'Instruction du 17 Avril 1913, était-elle appuyée sur cette idée préconçue que, quel que soit le sort de la guerre, elle aurait cependant une durée suffisamment limitée pour qu'il ne soit pas possible de prévoir pendant son cours ni une construction importante de matériel nouveau ni le développement fantastique pris par le Service Automobile, ni les évacuations de personnel sur les différents points du territoire.

Ces prévisions ne se sont pas réalisées, et le Service Automobile est loin d'être le seul à s'en être aperçu; du moins peut-on dire ici que son adaptation a été parmi les plus rapides, et qu'il s'est toujours montré à la hauteur des circonstances.

Il a fallu vingtplier le nombre des Sections Automobiles de toute nature et pour cela, construire et acheter en France et à l'étranger des quantités énormes de matériel; il a fallu former des Officiers, trouver des conducteurs et récupérer ceux qui, à certains moments avaient dû être évacués pour différentes causes, les équiper, les habiller. En un mot, il a fallu faire appel constamment et dans une très large mesure, pour fournir l'Armée, aux ressources du territoire.

Je vous ai donné tantôt des indications sur ce qu'était le Service Automobile à la fin de la mobilisation ; à l'heure actuelle son importance est sensiblement la suivante :

150.000 Hommes
2.600 Officiers
80.000 Véhicules

dont la plupart entrent dans la composition d'environ 1.500 Unités administratives.

Vous voyez donc l'effort formidable qu'il a fallu faire pour réunir tout ce personnel et tout ce matériel.

Du point de vue purement personnel, il ressort avec évidence que l'Administration de 1.500 Unités incombant seulement à 4 Escadrons du Train, constitue une charge écrasante pour leurs Bureaux de Comptabilité. D'autre part, la récupération des conducteurs évacués, l'instruction des inaptés aux armes combattantes pour en former des conducteurs, ne pouvaient se faire sans une administration territoriale largement diffusée et dont les ramifications iraient dans tout le territoire, chercher les éléments nécessaires. C'est dans ces conditions et pour répondre à ces besoins, qu'il a fallu prévoir à l'intérieur, et pour chacune des Régions militaires, une organisation automobile.

Nous allons passer rapidement en revue ces nouveaux organes en indiquant, pour chacun, la raison de sa création.

1° - Groupements Régionaux.-

Dans chaque Région, a été créé un Groupement automobile régional commandé par un Capitaine. Ce Capitaine exerce ses attributions sur toutes les unités de transport automobiles de la région que l'on a constituées pour parer à certains besoins militaires et autres, (crise de transports, embouteillages de ports et de grandes gares, service des usines de guerre, exploitation de forêts, etc...) et sur une «Section Cadre » rattachée à l'Escadron du Train.

Cette «Section Cadre » fait office de Dépôt automobile.

En fait, la création de ces Sections Cadre fait revivre les Sections automobiles de la note du 31 Décembre 1913 que nous avons vues tantôt servir à la mobilisation et qui n'auraient pas dû disparaître, mais, au contraire se transformer automatiquement en Sections Cadres et continuer à remplir au moins pour le personnel, le rôle qu'elles avaient déjà rempli à la mobilisation : alimenter avec les ressources de la région les Parcs d'Organisation.

C'est sur ces Sections Cadres que sont dirigés dans chaque Région les militaires évacués des Armées et reprenant leur service, ainsi que les personnels nouvellement affectés au service automobile par le Ministre de la Guerre.

Ces Sections dirigent le personnel instruit sur les Parcs d'organisation et le personnel non instruit sur les Centres d'Instruction.

2° - Centres d'Instruction Automobile.

On a créé pour l'instruction du personnel nouveau 5 Centres d'Instruction :

- le C.I. de Boulogne s/ Seine pour les conducteurs d'Artillerie,
- le C.I. d'Orléans pour les conducteurs de tourisme,

- le C.I. de Dourdan pour les conducteurs de poids lourds,
- le C.I. de Lyon pour toutes les catégories, - et
- le C.I. de Lunel pour les coloniaux (Annamites – Malgaches – Marocains, - etc...)

Après instruction, les Centres dirigent le personnel sur les Parcs d'Organisation où définitivement aboutit tout le personnel ; les récupérés et les nouvellement instruits.

3° - Parcs d'Organisation.

Des Parcs d'Organisation ont été créés à VERSAILLES, à BOULOGNE (pour l'Artillerie) et à LYON.

Ils sont alimentés, en matériel par l'Inspection des fabrications du service automobile, compartiment qui dépend directement du Ministère de l'Armement.

Ils sont alimentés en personnel instruit par les centres d'Instruction et éventuellement par les Sections Cadres pour le personnel récupéré.

Ces Parcs procèdent à la constitution des Unités automobiles et ils envoient aux Armées des différents fronts, ainsi qu'à l'intérieur, soit des unités constituées, soit de simples renforts de matériel et de personnel.

4° - Organes de réparation et du ravitaillement.

A.- Les réparations importantes qui ne peuvent être faites dans les Groupements régionaux sont assurées par un Atelier Central de réparation installé à l'Ile St Germain.

En fait, cet atelier central est un véritable Parc de révision pour les services automobiles de l'intérieur.

B.- Le ravitaillement en pièces de rechange des différentes Armées et des formations de l'intérieur est assuré par le Magasin Central Automobile dont nous avons déjà parlé.

5° - Direction.

A la tête de tous les services que je viens de vous énumérer est placée à l'Administration Centrale du Ministère de l'Armement une Direction du Service Automobile qui comprend une Section du Personnel et une Section du Matériel.

6° - Inspection des Fabrications.-

Est également rattachée à l'Administration Centrale du Ministère de l'Armement une Inspection des Fabrications du Service Automobile.

Cette inspection assure l'exécution des commandes qui lui sont passées par le Ministre de l'Armement (Direction du Service Automobile), ainsi que les grosses réparations des matériels évacués des armées.

Elle surveille les fabrications et procède au contrôle des réceptions des différents matériels.

Deux organes spéciaux, les C.A.M.A. de Paris et de Lyon, livrent directement aux Parcs d'Organisation de Versailles et de Lyon les matériels neufs ou remis à neuf.

7° - Services divers.-

Aux Services que je viens d'énumérer viennent enfin s'ajouter un certain nombre de Services divers parmi lesquels il faut mentionner :

- l'Inspection des Inventions, Etudes et expériences techniques ;
- l'Inspection des Groupements Régionaux ;
- le Service du Contrôle d'essence ;
- le Service de la Statistique du Personnel ;
- le Service Automobile rural ;
- la Réserve Générale Automobile (R.G.A.) ;

Tous ces Services sont extérieurs à l'Administration Centrale mais dépendent d'elle directement.-

- : : : : : : -ooOO\$Oooo- : : : : : :