

Octobre 1917, le Service automobile sur les traces d'Hannibal

Le 24 octobre 1917, les Austro-allemands enfoncent le front italien à Caporetto. L'armée italienne s'effondre : 700 000 morts, blessés et prisonniers, la moitié de l'artillerie et 2 500 véhicules sont perdus en quelques jours. 400 000 civils fuyant la zone des combats se mêlent aux unités en déroute. Le front ne se stabilise que sur la Piave, à 110 kilomètres en arrière, car les Austro-allemands ont avancé tellement vite qu'ils ont perdu le contact avec leur propre ligne de ravitaillement. L'Italie appelle la classe 99, à peine âgée de 18 ans.



Les opérations sur le front italien du 24 octobre au 2 novembre 1917.

La menace d'une défaite militaire totale inquiète considérablement les alliés qui décident l'envoi d'une armée de secours pour stopper l'avance ennemie. C'est donc essentiellement un problème de mouvements et transports qui se pose puisqu'il s'agit d'acheminer au plus vite, de l'autre côté des Alpes, 6 divisions d'infanterie françaises mais également 5 divisions anglaises qui viendront en décembre appuyer fort opportunément les 36 divisions italiennes pour rétablir la situation sur le front de la Piave.

Les possibilités de transport par voie ferrée, via Modane et Vintimille, existent mais sont notoirement insuffisantes. Quant aux passages par les cols, la mauvaise saison approche. Raisonné en une journée par les services de l'arrière le 27 octobre, le mouvement est déjà en pleine exécution le 28. Le Service automobile de la X^e Armée est alerté. Deux commissaires régulateurs sont envoyés sur Vintimille et Modane pour reconnaître et organiser le passage des cols.



Une section de Berliet en mouvement vers l'Italie dans la région de Dijon .
Collection Doumenc.

La planification dans tous ses détails et la mise en oeuvre en quelques heures d'une opération d'une telle ampleur reste absolument exceptionnelle. Les groupements chargés du transport seront équipés uniquement de camions Berliet et Fiat pour faciliter la fourniture de pièces détachées qui viendront de Turin et de Lyon. La zone de concentration de cette armée d'Italie est choisie sur les bords du lac de Garde.

Deux commissions régulatrices automobiles (CRA), Briançon et Menton, sont chargées de réguler les flux, celle de Menton via le col de Tende et la corniche, celle de Briançon via Grenoble, le col de la Croix Haute à 1 500 mètres, Briançon et le col de Montgenèvre à 1 850 mètres.

C'est ainsi qu'après avoir été concentré sur le parc de Troyes, avoir fait étape dans les parcs de Dijon et Lyon, le Service automobile de la X^e Armée partant de Grenoble le 28 octobre, va transporter en 3 semaines la X^e Armée à travers les Alpes, avec ses camions roulant à 15 kilomètres/heure maximum dans les cols. Par chance, s'il y a eu de la neige dans la région de Dijon, la météo est clémente pour franchir les cols alpins, alors qu'ils auraient dû être fermés en cette saison : le temps est froid, le soleil magnifique, le peu de neige compacte est vite déblayée. Ce mouvement de grande ampleur (1 200 kilomètres de Troyes à Venise), restera un modèle d'exécution et de réactivité du Service automobile. En effet, les premiers éléments venus du front de l'Aisne ou des Vosges franchissaient le col de Montgenèvre dès le 5 novembre, 8 jours après le déclenchement de l'alerte. Une fois la situation militaire rétablie sur le front italien, il fallut ensuite refaire franchir les Alpes à nos troupes, à l'exception des 23^e et 24^e divisions d'infanterie (DI), maintenues sur le front italien.



Le service Auto de la X^e Armée franchit les Alpes. Collection Doumenc.

Fin 1917, le bilan des transports automobiles est éloquent. L'efficacité des CRA n'est plus à démontrer. L'utilisation du transport par voie routière n'est plus un complément de la voie ferrée, mais peut se substituer à elle en cas de nécessité, à condition de confier à la direction du Service automobile la responsabilité de la circulation dans la zone des armées.