

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 51 (1906)
Heft: 10

Artikel: L'alimentation de l'armée française en campagne
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-338481>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

L'ALIMENTATION

DE

l'armée française en campagne

Le fonctionnement de ce service est généralement peu connu, parce qu'il est souvent présenté d'une façon compliquée. Mais il a été très clairement exposé, à l'occasion des grandes manœuvres exécutées par le 2^e corps d'armée, dans une série de notes émanant de l'état-major de ce corps d'armée. Aussi croyons-nous intéressant d'en extraire quelques passages, en les complétant, en les coordonnant, et en les faisant précéder de quelques renseignements sur *les services de l'arrière*, renseignements que nous puisons, d'ailleurs, à la même source. Nous y ajoutons également des extraits de l'*Instruction* du 5 septembre 1902 *sur le service de l'infanterie en campagne*, Instruction rectifiée sur ce point à la date du 26 mai 1906.

A la guerre, une armée s'affaiblit tous les jours : les hommes et les chevaux tombent, les approvisionnements en vivres et en munitions diminuent, le matériel s'use. Tout ce qu'elle ne trouve pas sur place, l'armée doit le tirer du sol national pour se re-compléter. Au cours d'une campagne, il y a donc envois incessants d'hommes, de chevaux, de vivres, de munitions, de matériel, de l'intérieur vers l'armée : ce sont les *ravitaillements*.

D'autre part, les troupes combattantes ne peuvent conserver avec soi, sans risquer de s'alourdir, les malades et les blessés, le matériel à réparer. Elles les renvoient donc là où ils pourront être remis en état, les uns et les autres, c'est-à-dire respectivement dans les hôpitaux et les arsenaux du territoire. Les prisonniers eux-mêmes ne peuvent être laissés auprès des troupes en opérations : il faut les diriger vers l'arrière. Au cours d'une guerre, il y a donc envois incessants de l'armée vers l'intérieur : ce sont les *évacuations*.

Tous ces envois se font autant que possible par chemin de fer, les trains qui servent au ravitaillement à l'aller étant utilisés au besoin pour les évacuations au retour.

La ligne ferrée suivie par ces convois s'appelle *ligne de communication*.

Aux deux extrémités de cette ligne, les stations terminus prennent le nom de *gare de rassemblement*, du côté du territoire national, et de *tête d'étapes de guerre* du côté de l'armée.

Entre elles fonctionnent les deux organes les plus importants des services de l'arrière :

La *station-magasin*, vaste réservoir où sont concentrés les approvisionnements de toute nature nécessaires aux besoins de l'armée ;

La *gare régulatrice*, où siège une commission chargée de régulariser tous les envois vers l'armée ou vers l'intérieur.

Ceci posé, nous allons examiner comment s'opère le service de l'alimentation des troupes en campagne.

Et d'abord quels sont les principes généraux qui règlent sur ce point les devoirs du commandement (officiers de tous grades et fonctionnaires de l'intendance) ?

Il leur est recommandé de tendre à la réalisation des conditions ci-après :

- Ne jamais entraver la liberté des opérations ;
- éviter les fatigues aux troupes et aux équipages ;
- ménager le plus possible les vivres transportés à la suite des colonnes et ceux des magasins destinés à les renouveler ;
- réduire au strict minimum le nombre des voitures employées aux ravitaillements.

On doit s'efforcer de vivre le plus possible sur le pays en conservant intacts les vivres portés sur l'homme et les réserves roulantes marchant à la suite des troupes.

Pendant la période des opérations actives, le service de l'alimentation exige deux sortes d'opérations :

1^o La distribution aux parties prenantes collectives ou isolées ;

2^o Le ravitaillement des trains et convois.

En principe, les vivres sont distribués chaque soir, pour la soirée même et pour toute la journée du lendemain, la partie de la ration non consommée avant le départ étant emportée.

La viande fraîche, abattue la veille au soir, dans la nuit, ou le matin même du départ, selon l'état de la température, est

portée sur des voitures spéciales, les « fourgons à viande », marchant à la suite immédiate des troupes avec leur train de combat.

Ces vivres de consommation journalière sont dits « vivres *du jour*. »

Les distributions sont faites, autant que possible, au moyen des vivres portés par les trains régimentaires.

Les denrées qui ne font pas partie des approvisionnements portés par les trains régimentaires (combustible, foin, paille, viande fraîche) sont achetées ou requises sur place par les officiers ou les fonctionnaires chargés de l'exploitation locale.

Si la région ne fournit pas suffisamment de viande fraîche, on a recours au troupeau de ravitaillement, qui est lui-même re-complété par le parc de bétail de corps d'armée.

Les trains régimentaires, ravitaillés soit par les ressources locales, soit par les approvisionnements amenés par chemin de fer, soit par le convoi administratif (dont il sera question plus loin), doivent avoir leur chargement toujours au complet. La section du convoi des subsistances qui a assuré la distribution doit donc, en principe, être re-complétée le soir même, le lendemain matin, ou au cours de la marche du lendemain.

Bien que les règlements prévoient que la nourriture puisse être fournie par l'habitant, en particulier sous forme de repas tout préparés, il ne semble pas qu'il y ait lieu de s'appesantir sur ce procédé d'alimentation, car il ne peut guère être considéré que comme un expédient exceptionnel. Cependant il est prescrit de l'employer normalement pour les petits détachements (isolés, postes de correspondance, estafettes, cyclistes, télégraphistes), ceux-ci recevant à cet effet des ordres de réquisition et des reçus tirés d'un carnet à souche, et signés à l'avance.

De ces généralités passons à l'application.

Dirigé, sous les ordres du général en chef, par les fonctionnaires de l'intendance, le service de l'alimentation est assuré par le personnel du service de l'intendance, les officiers d'approvisionnement et le train des équipages militaires.

Un corps d'armée dispose des approvisionnements portés par les troupes ou à leur suite.

Il a, comme organes d'exécution :

Les « trains régimentaires » et le « convoi administratif », pour le transport des vivres et du matériel ;

Une boulangerie de campagne, pour la fabrication du pain ;
Des voitures à viande, des troupeaux de ravitaillement et un parc de bétail pour le service de la viande fraîche ;
Des troupes d'exploitation pour l'exploitation des ressources locales.

Pendant les transports de concentration ¹, la nourriture est assurée :

1° Au moyen de vivres fournis par l'administration militaire dans les lieux de mobilisation pour toute la durée du trajet, à raison de 375 grammes de pain, 125 grammes de conserves de viande, 5 grammes de sel, par période de douze heures ou inférieure à douze heures ;

2° Au moyen de repas fournis par l'ordinaire, à raison d'un repas par période de vingt-quatre heures. Ces repas se composent de viande froide, de charcuterie, de fromage ou d'autres denrées analogues, achetées la veille du départ en quantité suffisante pour toute la durée du trajet ² ;

3° Au moyen de café chaud, distribué dans les stations haltes-repas à raison de 25 centilitres par homme et par période de douze heures.

En outre, les hommes peuvent, à leur passage dans les stations haltes-repas, remplir leurs petits bidons d'eau additionnée d'eau-de-vie.

Grâce à ces dispositions, les corps doivent arriver sur la base de concentration avec leurs approvisionnements de guerre au complet. S'il y a un déficit, il est comblé par les « vivres de débarquement », également emportés par les hommes et destinés à être consommés à l'arrivée sur la base de concentration, où l'accumulation des troupes épuisera bien vite les ressources locales. Ces vivres de débarquement ne comprennent, d'ailleurs, que deux jours de pain et de petits vivres, ainsi qu'un jour d'avoine pour les chevaux.

¹ Les troupes faisant mouvement par voie de terre prélèvent journallement les denrées nécessaires à leur alimentation sur l'ensemble des vivres dont elles disposent (vivres de débarquement et vivres régimentaires), le renouvellement des denrées consommées étant assuré par le commandement au moyen d'achats ou par réquisition.

² Les vivres fournis par l'administration militaire et les repas fournis par l'ordinaire sont désignés sous la rubrique « vivres de chemins de fer ».

Les repas froids sont placés dans la gamelle individuelle ; le pain, les conserves de viande et le sel, dans l'étui-musette.

Les approvisionnements de guerre, portés par les troupes ou à leur suite, comprennent :

Deux jours de *vivres du sac* (pain de guerre, légumes secs, sel, sucre, café, viande de conserve, potage condensé), un jour d'*eau-de-vie*¹ et un jour d'*avoine de réserve*, portés sur le sac ou dans les bissacs, et ne devant être consommés que sur l'ordre du général en chef ;

Deux jours de *vivres régimentaires* (pain de repas, légumes secs, sel, sucre, café, lard, viande de conserve, potage condensé, et avoine) portés par les voitures des *trains régimentaires*, ainsi qu'un seul jour d'eau-de-vie et destinés à assurer les distributions journalières ;

Deux jours de *viande sur pied*, aux *troupeaux de ravitaillement*. (La viande fraîchement abattue est transportée à la suite des troupes par les *voitures à viande*, qui font partie du train de combat.)

En outre, les voitures du *convoi administratif* portent quatre jours de vivres destinés à ravitailler les trains régimentaires et deux jours de farine destinés à la fabrication du pain par la *boulangerie de campagne*.

Voyons maintenant comment fonctionne le service :

Tous les soirs, à l'arrivée au cantonnement, la viande fraîche portée sur les voitures à viande est distribuée pour la soupe du soir et le déjeuner du lendemain (repas froid).

Les voitures ainsi déchargées vont se recharger au centre d'abat² où se trouve le troupeau de ravitaillement lequel, à son tour, est recomplété le lendemain par des envois de l'arrière ou des achats sur place.

Les trains régimentaires apportent dans les cantonnements les autres vivres pour la journée du lendemain, puis les fourgons vides vont se ravitailler à la tête d'étapes de guerre.

En ce point, est débarqué le train de vivres formé normalement d'une douzaine de voitures (trois wagons de pain, deux wagons de petits vivres, trois wagons de bétail, trois wagons d'avoine et une voiture à voyageurs). Dans cette dernière voyage

¹ L'eau-de-vie est, en principe, placée au train de combat et, en cas d'impossibilité, au train régimentaire.

² Le service de la boucherie a été décrit en détail dans notre livraison de septembre dernier (page 744).

le personnel des étapes qui accompagne le train de vivres depuis la gare régulatrice et qui doit comprendre un officier du service des chemins de fer et des étapes (commissaire militaire), un officier d'administration, un détachement de manutentionnaires et un poste de police.

Sur l'ordre du commissaire militaire, le ravitaillement commence.

Les fourgons sont amenés devant les wagons, le derrière de chaque fourgon vis-à-vis la porte du wagon. Les distributions se font alors en présence des officiers d'approvisionnement, sans interruption, par les moyens rapides, en évitant, si possible, les pesées. A cet effet, on n'opère que sur des quantités arrondies, en procédant par sacs complets pour l'avoine et par dizaine de kilogrammes pour le sucre et le café.

La distribution terminée, la section ravitaillée des trains régimentaires va rejoindre la section pleine au point fixé par le commandement.

Une fois reconstitués, les trains régimentaires sont dirigés sur les cantonnements par les soins de l'officier de gendarmerie vaguemestre de la division.

Grâce à ces moyens, le service de l'alimentation doit toujours se trouver en mesure de pourvoir à la subsistance des corps de troupe, le ravitaillement se faisant automatiquement en quelque sorte.

Survienne un accident (déraillement ou destruction de voie ferrée) ou bien une crise (combat ou bataille), les huit jours de vivres que les troupes portent sur elles ou à leur suite procurent le temps de remédier à l'accident et assurent au général en chef sa liberté d'esprit pour la bataille.

Pour qu'on puisse se rendre compte du fonctionnement de la boulangerie de campagne, nous nous bornerons à reproduire la note suivante, rédigée par la Direction des manœuvres du 2^e corps :

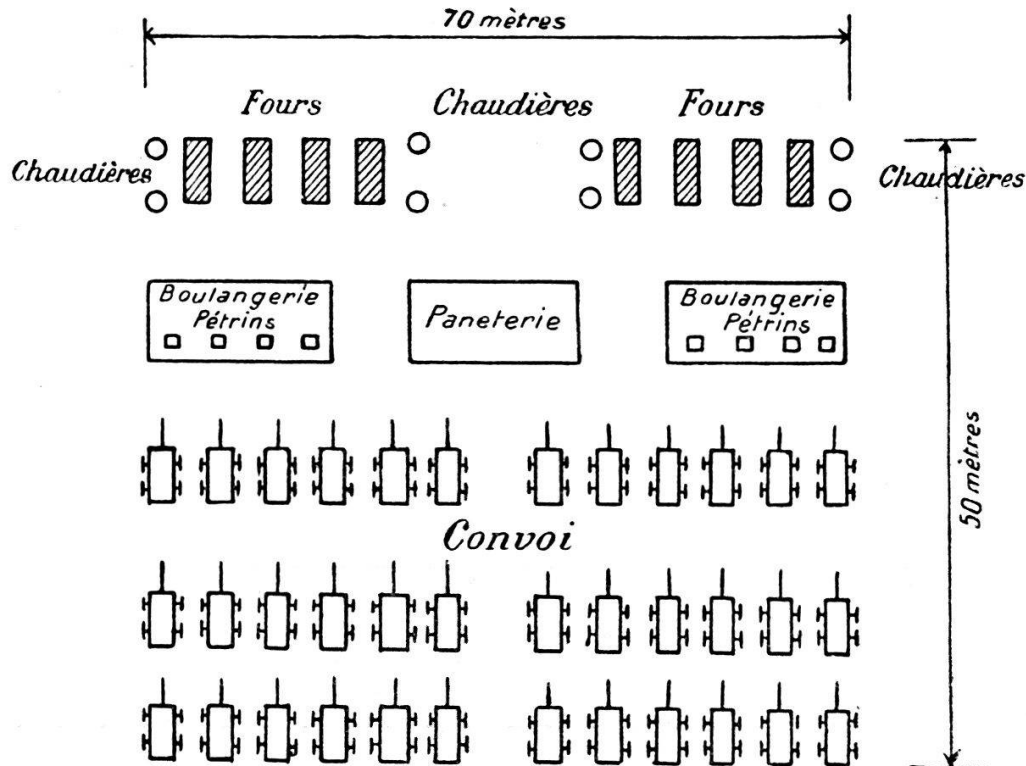
Le convoi de boulangerie comprend 25 fourgons et une forge.

La section de boulangerie (100 hommes, 150 chevaux, 47 voitures) est partie d'Amiens le 25 août et s'est installée à Moyenneville le 26. Elle a commencé à fabriquer le 27, à raison de dix mille rations par jour.

Elle fonctionne actuellement à Nanteuil-le-Haudoin, à proximité de la gare, où les farines nécessaires lui sont amenées d'Amiens par le train de ravitaillement quotidien.

Son installation couvre une surface de plus de trois milles mètres carrés.

Les tentes, alignées suivant leur grand côté, sont dressées à 4 mètres d'intervalle les unes des autres, la tente-paneterie au milieu. En avant des tentes sont placés les huit fours. Les pétrins sont les uns sous les tentes-boulangeries, les autres dans des constructions voisines. De chaque côté des fours sont installées les chaudières.



Les voitures sont parquées sur trois rangs en arrière des tentes. Le premier rang comprend les chariots du parc, les chariots-fournils et les fourgons. Les deux autres rangs sont formés par les voitures du convoi.

Le personnel et les chevaux sont cantonnés dans les maisons voisines.

Cette boulangerie peut se déplacer tous les jours, faisant en quatre heures une étape de 20 km. environ, ou bien tous les deux jours en doublant l'étape en 9 heures, y compris une grand'halte d'une heure. Elle continue à fabriquer en cours de route.

Une heure après l'arrivée au cantonnement, le pétrissage de la première fournée peut être commencé. Le pain est distribuable après 24 heures de ressuage. Il peut être, soit expédié par chemin de fer, soit chargé sur les voitures du convoi spécial qui l'apportent aux trains régimentaires, soit enfin livré directement à ces derniers.

Faisons remarquer, en terminant, que la boulangerie de campagne de corps d'armée comprend trois sections identiques à celle dont il vient d'être question, et que, d'autre part, il y a 52 kilomètres de la gare d'Amiens à la gare de Moyenneville, et juste le double (26 lieues) d'Amiens à Nanteuil-le-Haudoin.

Un mot encore.

L'alimentation des troupes en campagne est un des problèmes les plus difficiles à résoudre. Et, malgré les mesures que les règlements prescrivent et que nous venons de résumer, en dépit de la sollicitude du commandement, à tous les degrés de la hiérarchie, on doit s'attendre à ce que, par suite d'événements imprévus, il ne soit pas toujours possible de satisfaire à tous les besoins de troupes nombreuses rassemblées sur certains points.

Aussi l'*Instruction pratique* du 5 septembre 1902 prescrit-elle de prémunir le soldat contre cette éventualité, et elle lui recommande de puiser « dans son énergie la force de supporter sans murmurer les privations qui lui seront imposées ».

