

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 84 (1939)
Heft: 3

Artikel: Le service du transit [suite]
Autor: Dubois
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341933>

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>

Le service du transit¹

III

LE SERVICE DU TRANSIT.

Le *ravitaillement*, c'est-à-dire tous les envois des services de l'arrière à destination des troupes, qu'il s'agisse d'hommes, de chevaux, de munitions, de vivres, de fourrages, de carburants, de matériel de corps, d'équipement personnel, d'habillement, de matériel divers, etc., etc., se fait par chemin de fer (wagons isolés ou trains complets).

Les expéditeurs sont nombreux et répartis à l'intérieur du pays ; ce sont des dépôts et des magasins de tout genre, des établissements et installations des services de l'arrière. Autrement dit, les expéditions proviennent de divers endroits et de directions très différentes. Une fois, ce sera un train complet où se trouveront des envois à répartir entre plusieurs grandes unités ; une autre fois, ce sera un ou plusieurs wagons arrivant avec un train de marchandises ou de voyageurs (civil) jusqu'à une gare au delà de laquelle la circulation civile n'est plus autorisée.

Les destinataires, c'est-à-dire les unités et les états-majors, sont au front ou disséminés dans la zone des opérations. Les expéditeurs ignorent totalement où les destinataires se trouvent exactement. Ces derniers reçoivent les envois sur les places d'échanges ou à des gares de débarquement.

Il faut donc avoir une organisation qui puisse :
— réceptionner les wagons et les trains venant de l'arrière,

¹ Lire la première partie de cette étude dans notre livraison de février 1939. (Réd.)

- faire un triage des expéditions,
- constituer de nouveaux trains à destination des différentes places d'échanges ou des gares de débarquement,
- expédier ces trains de ravitaillement ou autres aux places d'échanges et aux gares de débarquement, suivant les désirs de la grande unité destinataire et selon un ordre d'urgence.

Quant aux évacuations, les wagons et les trains venant des places d'échanges et des gares d'embarquement contiennent un matériel très divers, voire des hommes et des chevaux blessés, etc., qui doivent être renvoyés vers l'arrière à différents magasins, dépôts, ateliers de réparations, établissements des services de l'arrière répartis à l'intérieur du pays.

Il faut donc pouvoir :

- réceptionner les wagons et les trains provenant des places d'échanges et des gares d'embarquement,
- faire un triage du matériel reçu,
- recharger des wagons et constituer des trains à destination de l'arrière,
- faire les expéditions suivant les différentes destinations.

Tout ce travail se fait à la *place de transit*, qui remplace l'ancienne tête d'étapes.

La place de transit est donc une véritable « gare de triage », une « plaque tournante ». C'est aussi un peu une « gare régulatrice » comme nos voisins en avaient pendant la grande guerre.

Les places de transit n'ont aucun magasin. Leur installation est simple et rapide. Leur déplacement ne demande que quelques heures. Comparées aux anciennes têtes d'étapes, elles constituent donc un réel progrès.

Si le travail des places de transit se réduisait à ce que nous venons d'indiquer, il suffirait d'un personnel réduit. En faisant appel au personnel des chemins de fer et des gares, on arriverait aisément à bout de l'ouvrage.

Cependant la place de transit a encore d'autres missions à remplir. Le personnel à lui attribuer dépend du travail à

accomplir et de ce qui va « transiter » à cette place. Voyons donc dans les grandes lignes comment doit fonctionner la place de transit.

a) Un corps d'armée est basé sur une ou deux places de transit. Les expéditeurs des services de l'arrière savent uniquement que telle unité d'armée ou tel corps de troupes indépendant est basé sur telle place de transit, mais ils ignorent sur quelle place d'échanges se basent les différents E. M. et unités. L'emplacement de celle-ci peut changer suivant la situation. Seul le cdt de la place de transit, orienté exactement par le C. A., sait comment sont basées les unités et E. M. par rapport aux places d'échanges.

Les expéditions des différents magasins, dépôts, établissements des services de l'arrière sont simplement adressées à la place de transit à l'intention de telle unité ou de tel E. M. C'est alors la place de transit qui doit indiquer aux organes de la gare de transit sur quelle gare (place d'échanges ou gare de débarquement) il faut ensuite acheminer l'expédition.

Les organes militaires de la place de transit doivent donc trier les lettres de voiture reçues, les modifier en y inscrivant le nom de la gare destinatrice, ou même en faire de nouvelles.

Autrement dit, si les organes de la place de transit ne font généralement pas de manutention puisque celle-ci incombe aux organes des gares, le cdt de la place de transit doit indiquer aux organes de la gare de transit comment la réexpédition doit s'opérer et établir les documents de transport nécessaires.

Le cdt de la place de transit doit avoir un bureau spécial pour accomplir ce travail.

Si le personnel de la gare ne suffit pas pour mener à chef les travaux de transbordement et de manutention, la place de transit doit pouvoir fournir du personnel de renfort.

b) Des hommes séjournent plus ou moins longtemps sur la place de transit, en attendant de pouvoir poursuivre leur voyage soit vers l'avant, soit vers l'arrière. C'est le cas,

il y a également les trains ou wagons d'hommes de remplacement venant des dépôts de troupes, les trains sanitaires s'arrêtant à la gare de transit, etc.

Il faut donc prévoir à la place de transit :

- des cantonnements pour les hommes de passage,
- une infirmerie pour recevoir et soigner les hommes hors d'état de continuer leur voyage,
- des installations de cuisine permettant de nourrir les hommes de passage et même des troupes en voie de transport.

c) Des trains ou des wagons chargés de chevaux de remplacement viennent des dépôts de chevaux de l'arrière, des trains de chevaux blessés arrivent du front, des wagons transportant des chevaux blessés ou malades reviennent des places d'échanges (trains de mun. et de vivres) et séjournent à la place de transit.

Il faut prévoir un service vétérinaire à la place de transit pour soigner les chevaux de passage, abreuver et même fourrager ceux qui doivent attendre un certain temps avant de pouvoir repartir; il faut avoir des écuries pour loger et soigner les chevaux qui ne pourraient continuer le voyage.

d) Des trains de prisonniers passent à la place de transit. On y débarquera les malades et les blessés qui ne supportent pas un long voyage vers l'arrière. Si ces trains doivent s'arrêter un certain temps à la place de transit, il faudra nourrir les prisonniers.

e) Des trains ou des wagons de matériel peuvent rester un certain temps à la place de transit avant d'être acheminés vers le front ou vers l'arrière, d'où nécessité d'organiser un service de garde.

f) Des wagons chargés de matériel d'emballage provenant des expéditions de vivres, d'avoine, de munitions, ainsi que des wagons transportant du matériel de corps, des objets d'équipement et d'habillement évacués reviendront des places d'échanges à la place de transit pour être ensuite expédiés aux différents magasins ou aux ateliers de réparations.

Si les lettres de voiture ont pu être établies pour une expédition directe de la place d'échanges aux magasins de l'arrière ou aux ateliers de réparations (camions, véhicules divers, etc.), les wagons de matériel ne stationneront à la place de transit que le temps nécessaire pour permettre de constituer des trains spéciaux ou de procéder à une expédition par trains civils.

Mais les troupes du front ne savent pas sur quels ateliers civils ou militaires il faut évacuer le matériel de corps, les objets d'équipement et d'habillement, etc., à réparer. Dans ce cas, tout est adressé à la place de transit. Celle-ci organise un « *poste de triage* » sous les ordres d'organes de l'intendance du matériel de guerre. Ce poste trie le matériel reçu en diverses catégories et le classe d'après les différents ateliers de réparations. Ce travail exige un personnel de manutention, de bureau et d'expédition.

g) Le service du ravitaillement en munitions met à la disposition des grandes unités des trains de munitions (1 jour de feu). Ces trains sont stationnés dans différentes gares aux environs de la place de transit. Ils ont déjà leur personnel de garde et de manutention, mais il faut un personnel spécialisé, placé sous les ordres d'un *chef du service des munitions* pour assurer les relations avec les chefs de parc des grandes unités et avec les magasins de munitions du service de l'arrière, pour organiser le remplacement des munitions aux places d'échanges et pour expédier les trains de la place de transit.

h) Quant au service postal, les offices collecteurs de la poste de campagne à l'intérieur du pays dirigent, d'après les indications du cahier d'acheminement, les envois postaux destinés aux troupes sur la place de transit dont dépendent les grandes unités et corps de troupes indépendants.

De la place de transit, où les sacs postaux sont triés, les envois sont expédiés par les trains de vivres aux différentes places d'échanges à l'intention des postes de campagne des divisions ou Br. mont.

Ces trains de vivres ramèneront ensuite des places d'échan-

ges à la place de transit les envois postaux provenant des troupes à destination de l'intérieur du pays.

Une certaine manutention doit se faire à la place de transit par un personnel spécialisé appartenant à la poste de campagne.

i) La place de transit doit être en liaison étroite avec le front (E. M. des grandes unités, places d'échanges en vivres, en munitions, etc.) et avec l'arrière (Gr. du service des transports et de l'arrière de l'E. M. de l'armée, établissements, dépôts, magasins des services de l'arrière, groupe d'exploitation des chemins de fer, etc., etc.).

Pour les besoins internes de son service, le cdt. de la place de transit doit être en contact avec les autorités locales, les postes d'observation et d'alarme de la D.C.A., le service du feu, la garde de la localité, la gare, le poste de triage, etc.

Il faut installer et entretenir des transmissions téléphoniques et télégraphiques, et, de plus, disposer du personnel nécessaire pour desservir le central et les différents appareils téléphoniques.

j) Enfin, la place de transit étant en général organisée à proximité d'une gare importante, il s'agit de prendre des mesures spéciales pour la garde, la défense contre avions, contre les gaz, etc. Cela présuppose l'attribution de détachements de troupes.

ORGANISATION DE LA PLACE DE TRANSIT.

Pour remplir les différentes missions qui lui incombent, une place de transit est organisée comme il suit :

Etat-Major :

- 1 commandant (lt. col. ou col.)
- 1 remplaçant (major ou lt. col.)
- 5-6 officiers adjoints (of. sub. ou cap.)
- 1 of. des chemins de fer (of. sub., cap., ou major)
- 1 of. des gaz (of. sub.)
- 1 chef des munitions (cap. ou of. sup. du serv. rav. mun.)

- 1 médecin (cap. ou of. sup.)
- 1 vétérinaire (cap. ou of. sup.)
- 1 chef du poste de triage (sof. ou of. de l'I.M.G.)¹
- 1 of. de la poste de campagne (of. sub. ou cap.)
- 1 quartier-maître (cap. ou major)
- 1 secrétaire d'état-major (adj. sof. ou of. sub.)
- 1 fourrier.

En outre, pour les besoins internes de l'E. M. :

- 1 automobiliste,
- 1 motocycliste,
- 3 ordonnances d'officiers,
- 1 voiture de tourisme,
- 1 motocyclette,
- 12 cycles.

Troupes :

- 1 cp. fus. ter. (6 of., 23 sof., 171 hommes).

du landsturm :

- 1 dét. des gaz (1 sof. 5 soldats)
- 1 dét. des transmissions (1 of., 3-4 sof., 20-25 Pi.tg.lst. et S.C.)
- 1 dét. du service de santé (1 sof., 6-8 soldats)
- 1 dét. de la poste de campagne (1 sof., 6-8 soldats)

des services complémentaires :

- 1 dét. pour le service de bureau (10 hommes)
- 1 dét. de manutention (env. 50 hommes)
- 1 dét. pour le service de santé (env. 20 hommes)
- 1 dét. pour le service vétérinaire (env. 10 hommes)
- 1 dét. pour le service de cuisine (env. 10 hommes)

soit au total env. 100 hommes des services complémentaires.

Le cdt. de la place de transit est responsable de l'utilisation rationnelle de son personnel et doit fixer à chacun de ses adjoints une sphère d'activité bien définie.

On peut concevoir la répartition du travail comme il suit :
— *le remplaçant du cdt.* peut être chargé de l'administration générale et de la surveillance de la place de transit.

¹ Intendance du matériel de guerre.

Il double et remplace le cdt. de la place de transit dans ses fonctions.

- un *officier adjoint* peut remplir les fonctions de cdt. de cantonnement et s'occuper spécialement du service de place, par exemple contrôler la garde locale, le service du feu, l'obscurcissement, la défense contre les gaz, la D.C.A. et les postes d'observation et d'alarme. Il s'occupera du service de cantonnement et de ravitaillement des hommes et des chevaux stationnés sur la place de transit.

On pourra lui adjoindre un of. de la cp. fus. ter. pour l'organisation de la garde locale, de la D.C.A. et du service d'observation et d'alarme.

- un *officier adjoint* peut s'occuper du service de la gare, c'est-à-dire surveiller le personnel de manutention, contrôler la garde des trains militaires et la garde de la gare. Il travaillera en collaboration avec le commandant de la garde de la gare et le cdt. de gare.
- un *officier adjoint* peut s'occuper du service de bureau proprement dit, par exemple établir les ordres de bataille, tenir à jour les listes indiquant les E. M. et les troupes se basant sur les différentes places d'échanges, en assurer la liaison avec le C.A., l'E. M. de l'armée, les services de l'arrière, les établissements et les magasins de base. Il fera établir les lettres de voiture et les bons de transport concernant les différentes expéditions aux places d'échanges et vers l'arrière.

On pourra lui adjoindre le *secrétaire d'E. M.* comme chef de la chancellerie et le personnel de bureau nécessaire (hommes des services complémentaires ou de la cp.fus. ter.).

- l'*officier des gaz* s'occupera spécialement de la défense contre les gaz de la place de transit.
- l'*officier des transmissions* (of. du Tg.) s'occupera des transmissions, de l'entretien de celles-ci et de l'emploi du personnel lui étant attribué.

Le *cdt. de la cp. fus. ter.* doit prendre sous ses ordres tous

les hommes des services complémentaires pour tout ce qui concerne la subsistance, les cantonnements et le service intérieur. Ces hommes seront encadrés par des sous-officiers de la cp. fus. ter.

Les *autres officiers adjoints* seront utilisés pour relever les officiers en service, pour renforcer le service en cas de besoin et pour être détachés à un poste de transit.

En un mot le cdt. de la place de transit doit organiser son service et répartir le travail à son personnel pour que la place de transit puisse fonctionner de jour et de nuit.

Il n'est pas possible d'entrer dans tous les détails et d'indiquer le champ d'activité et les attributions de tous les spécialistes attribués à l'E. M. du commandant d'une place de transit.

Nous relevons cependant que le *commandant de la place de transit* est responsable de l'organisation de la place de transit qui doit fonctionner sans interruption.

Il ordonne l'acheminement des trains allant vers le front (aux places d'échanges, aux gares de débarquement) d'après la situation tactique, l'urgence des ravitaillements et les possibilités de la circulation ferroviaire.

Il est en relation constante spécialement avec le corps d'armée qu'il dessert, avec les services de l'arrière et avec les organes des chemins de fer.

Un *officier d'E.M.G. du Corps d'armée* doit l'orienter exactement sur l'ordre de bataille des unités d'armée et des corps de troupes ou unités indépendantes, sur les places d'échanges, les gares de débarquement ou d'embarquement, sur l'attribution des différents E. M. et unités aux places d'échanges en vivres et en munitions, sur les modifications qui pourraient survenir dans l'ordre de bataille des grandes unités et auraient une répercussion sur les expéditions aux places d'échanges, sur l'urgence des transports, etc.

Cette orientation est absolument nécessaire si l'on veut obtenir un acheminement rapide et sûr des expéditions aux différentes places d'échanges et gares de débarquement.

En outre, les places d'échanges doivent être fixées d'en-

tente entre l'E. M. du Corps d'armée et le cdt. de la place de transit. L'officier d'E. M. G. du C. A. sera le porte-parole de son chef d'E. M.

Avec l'organisation des E. M. et des troupes de 1936, les E. M. de C. A. ont 8 officiers d'E. M. G. L'un d'eux sera désigné spécialement pour établir la liaison avec la place de transit.

L'*officier des chemins de fer* est le conseiller technique du commandant de la place de transit pour toutes les questions concernant l'emploi du réseau ferré et les possibilités de transport par chemin de fer. Il est en relation étroite avec les organes de la gare de la place de transit, avec le groupe d'exploitation, avec l'officier des chemins de fer du C. A. Il est donc l'officier de liaison technique entre l'instance militaire (cdt. de la Pl. Trt) et les organes ferroviaires et fait en sorte que tous les transports de ravitaillement et d'évacuations soient exécutés rapidement d'après leur ordre d'urgence.

Le cdt. de la place de transit fonctionne également comme commandant de cantonnement dans la localité où il stationne s'il n'existe pas de commandant de place fonctionnant en permanence.

S'il se trouve un commandant de gare dans une gare de transit, il passe sous les ordres du cdt. de la place de transit. Dans le cas contraire, le cdt. de la place de transit désigne un officier adjoint pour remplir les fonctions de commandant de gare.

Le bon fonctionnement de la place de transit exige que tous les trains ou les expéditions à destination de la gare de transit soient annoncés en temps voulu au cdt. de la place de transit par l'instance expéditrice, que celle-ci soit au front ou à l'arrière. Les organes des gares feront également connaître l'heure d'arrivée des trains.

C'est à cette seule condition-là que le cdt. de la place de transit pourra prendre ses mesures pour recevoir les expéditions et avoir à la gare le personnel nécessaire au moment de l'arrivée des trains (dét. de garde, de manuten-

tion, personnel du service de santé, du service vétérinaire, etc.) pour éviter toute perte de temps.

Le cdt. de la place de transit est subordonné au *chef du service de transit* du groupe du service des transports de l'E. M. de l'armée. Ce dernier fait connaître au cdt. de la place de transit les lignes de chemins de fer dont il dispose vers le front, ainsi que les unités d'armée et les corps de troupes indépendants qu'il doit desservir. Il le renseigne sur les transports de troupes ou autres organisés par l'E. M. d'armée et devant passer ou s'arrêter à la place de transit.

Le chef du service de transit surveille l'organisation générale et le fonctionnement des places de transit. Il dispose dans son E. M. des spécialistes nécessaires (of. des chemins de fer, vétérinaire, etc.).

EMPLACEMENT DES PLACES DE TRANSIT.

C'est le service des transports de l'E. M. de l'armée qui fixe cet emplacement.

Une place de transit doit être dans une gare importante, un nœud de communications ferroviaires permettant d'exécuter avec facilité des transports vers le front et vers l'arrière.

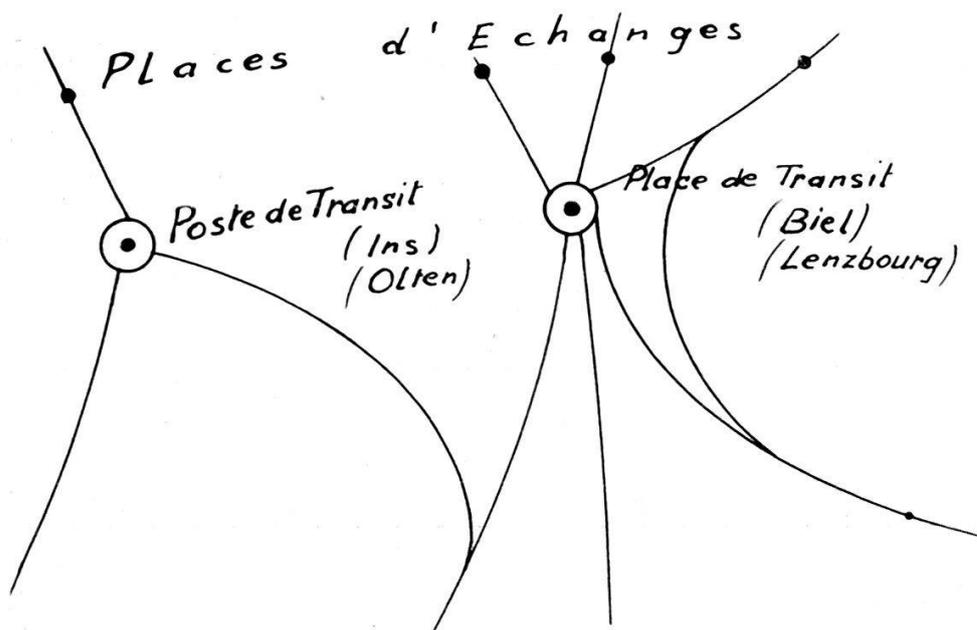
A la mobilisation, les places de transit choisies, qui sont également les places de mobilisation des E. M. et des troupes appartenant à ces organismes, sont utilisables dans différentes situations opératives.

Suivant la situation des troupes au front et suivant le réseau des voies ferrées, il peut être avantageux de baser directement certaines grandes unités ou corps de troupes (une division ou une Br. légère par exemple) sur une place de transit de moindre importance.

L'organisation actuelle rend la chose possible. Les places de transit ont un effectif en officiers adjoints et en troupes leur permettant de détacher et d'organiser un *poste de transit*.

Semblable poste de transit peut avoir la composition suivante :

- 1 commandant (le remplaçant de la place de transit),
- 2 of. adjoints,
- 1 fourrier,
- 1 représentant du service des munitions fonctionnant comme chef des munitions,



- 1 représentant de l'I. M. G. fonctionnant comme chef du poste de triage,
- de petits détachements des services complémentaires et du landsturm pour
 - le service des gaz,
 - » de santé,
 - » vétérinaire,
 - » de la poste de campagne,
 - » de cuisine,
 - » de manutention,

et une section de la cp. fus. ter. pour le service de garde.

Il va de soi que sur l'ensemble du réseau ferré attribué à une place de transit, des trains de ravitaillement ou d'évacuations peuvent aller directement de l'arrière vers le front ou inversement sans passer ou sans s'arrêter à

la place de transit, par exemple les trains sanitaires, les trains de munitions, les trains de prisonniers, etc. Dans ce cas, le cdt. de la place de transit doit être orienté sur les transports empruntant le réseau ferré qui lui est attribué, de manière que ceux-ci n'entrent pas en conflit avec ceux qui sont prévus ou ordonnés par le cdt. de la place de transit.

Ici encore, une liaison étroite entre les instances qui organisent ces transports directs et les organes de la place de transit est de toute importance.

MISE EN ŒUVRE DES PLACES DE TRANSIT ¹.

Jadis l'installation des têtes d'étapes demandait au moins une semaine. Entre le moment où les troupes avaient terminé leur mobilisation sur les places de rassemblement de corps et celui où la tête d'étapes était en état de fonctionner, donc de « livrer », il s'écoulait plusieurs jours pendant lesquels les troupes devaient subvenir elles-mêmes à leurs besoins. Cela n'allait pas sans inconvénient.

Avec le service de transit, il en est tout autrement. Les E. M. et les troupes des places de transit entrent en service le premier jour de mobilisation. Elles sont prêtes à fonctionner au moment où les troupes de l'armée de campagne ont terminé leur mobilisation, c'est-à-dire au moment où il faut commencer à les ravitailler. On réalise ainsi un gain de temps de plusieurs jours.

Il est prévu actuellement un certain nombre de places de transit dont l'emplacement correspond aux différentes éventualités opératives et de concentration de notre armée sur nos différents fronts. Ces places peuvent donc immédiatement assurer les ravitaillements et les évacuations de nos C. A., de nos divisions, de nos Br. de montagne et de nos corps de troupes indépendants.

¹ On comprendra les raisons qui nous empêchent de citer des chiffres précis.

Par la suite, et dès que l'armée sera concentrée sur un front, les places de transit devenues libres seront déplacées derrière la zone des opérations et intercalées entre celles qui fonctionnent déjà. Un certain nombre de gares importantes au point de vue de la circulation ferroviaire ont été reconnues, de sorte que l'installation d'une place de transit nouvelle peut se faire dans un laps de temps très court.

CONCLUSIONS.

Le service du transit est un organe du service des transports de l'armée. Si d'une part son organisation est aussi simple que souple, d'autre part la responsabilité des commandants des places de transit est grande en ce qui concerne l'acheminement du ravitaillement et des évacuations.

Débarrassé d'impedimenta nombreux qui alourdissaient considérablement l'ancien service des étapes, débarrassé d'une bureaucratie et d'une paperasserie qui étouffaient les anciennes têtes d'étapes, le service du transit semble devoir répondre à ce qu'on est en droit d'attendre de lui. Sa tâche est grandement simplifiée puisqu'il travaille en collaboration étroite avec le service des chemins de fer.

Si le réseau ferré est insuffisant, si des lignes de chemins de fer sont détruites ou ne fonctionnent plus, les grandes unités seront souvent en mesure d'aller chercher directement les vivres, les munitions, etc., aux magasins d'armée en utilisant leurs moyens de transport automobiles.

Dans certains cas, il sera même possible d'évacuer des hommes et des chevaux blessés ou malades en les transportant directement au moyen de véhicules automobiles des formations des services derrière le front jusqu'aux établissements des services de l'arrière.

La réduction des distances entre la zone d'opérations et les installations de l'intérieur du pays rendra donc souvent possibles des ravitaillements et des évacuations directs,

grâce aux moyens de transport automobiles des services derrière le front des grandes unités.

En outre, si le réseau ferré n'est que partiellement utilisable et même si les grandes unités ne peuvent venir avec leurs moyens de transport jusqu'à l'arrière, le service des transports de l'E. M. de l'armée pourra mettre en œuvre ses propres moyens tels que les groupes de transport autos, les colonnes de transport de troupes, voire en montagne les groupes de train de montagne.

Dans ce cas, ou bien les formations d'armée, notamment les groupes de transport automobiles, prolongeront de la place de transit vers l'avant les lignes de chemins de fer encore utilisables et alors, ces moyens de transport supplémentaires seront subordonnés à la place de transit, ou bien ils remplaceront complètement les chemins de fer. Les moyens de transport automobiles des services derrière le front et des troupes devront de leur côté venir chercher les expéditions et acheminer les évacuations vers des places d'échanges qui ne seront plus des gares.

En résumé, la nouvelle organisation des services derrière le front des grandes unités, du service de transport de l'E. M. de l'armée et des services de l'arrière tient compte dans une très large mesure de notre situation particulière de petit pays et de nos possibilités de transports.

Les cours d'instruction qui ont déjà été suivis par les officiers appartenant au service du transit ont montré qu'à condition de vouloir bien abandonner toutes les notions se rapportant à l'ancien service des étapes et à son fonctionnement, il était facile de s'assimiler la nouvelle organisation du service du transit et le fonctionnement des places de transit.

Il faut donc espérer qu'au moment voulu le nouveau service du transit pourra fonctionner avec un minimum de difficultés et de frictions.

Colonel E. M. G. DUBOIS.
