

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 113 (1968)  
**Heft:** 1

**Rubrik:** Chronique française

### **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:** 18.03.2025

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

### **La réparation des véhicules automobiles militaires dans le secteur civil**

Le repli des matériels automobiles d'Algérie en France a posé la question de leur remise en état massive, au moment même où la réduction des temps de service diminuait la capacité du Service du matériel, dont de nombreuses compagnies furent dissoutes. Or il s'agissait de remettre en état plusieurs dizaines de milliers de véhicules de tous les types. Une partie seulement devait subir des réparations importantes, mais tous devaient être sérieusement révisés.

Jusqu'à cette époque tous les véhicules automobiles de l'armée de terre étaient réparés et révisés par les établissements de l'Armée, ce qui avait l'avantage de maintenir en fonctionnement ce Service du matériel, qui ne manque pas de prendre une grande importance lors d'opérations. De plus, ayant ses propres ateliers, l'Armée est forcément beaucoup plus en mesure de réaliser ses plans de priorité; elle ne subit pas non plus les à-coups des saisons, par exemple lorsque les réparateurs d'automobiles sont accaparés par la clientèle des touristes pendant trois ou quatre mois de l'année durant lesquels également ont lieu les congés du personnel.

Néanmoins, en raison de l'ampleur de la tâche présente, il est fait appel au secteur civil dans des conditions qui constituent une expérience intéressante.

\* \* \*

Ce recours au secteur privé n'est pas une innovation, puisque ce fut déjà le cas plusieurs fois lorsque le besoin se faisait sentir. En Algérie des marchés avaient été passés avec des garages civils pour la révision de voitures légères, car les établissements militaires étaient surchargés par les réparations des véhicules de combat.

Le concours du secteur civil a été retenu sous deux formes: 1<sup>re</sup>, réparations de « soutien direct » des véhicules des types courants par les succursales et agents locaux des grandes marques; 2<sup>me</sup>, réparations profondes, ou révision générale des véhicules militaires par les constructeurs. Ces deux modalités présentent des aspects différents.

Le Service du matériel dispose d'une cinquantaine d'ateliers divers qui suffisent pour les besoins du temps de paix. Par contre les grandes firmes de construction d'automobiles possèdent des réseaux commerciaux comprenant des centaines de succursales, concessionnaires

ou agents bien répartis sur tout le territoire. Ainsi dans les petites garnisons, l'établissement de matériel le plus proche peut être parfois à une centaine de kilomètres, tandis qu'un atelier ou un agent d'une grande marque peut se trouver sur place étant capable de réparer les véhicules de sa marque. Dans ce cas la réparation sur place évite les frais de transport et les délais de réparation sont en général moins longs puisque sont évités les temps de transport. Par contre ce sont ces garagistes qui sont assaillis par les demandes des touristes ou gênés par d'autres contingences, qui impliquent que les réparations peuvent subir des retards désorganisant les plans des travaux de l'Armée.

De plus, les marchés à établir avec le secteur civil sont parfois difficiles, car l'Armée ne peut pas traiter avec les sociétés-mères, qui elles-mêmes ne sont pas en mesure d'imposer à leurs filiales des clauses de contrat n'entrant pas dans leur activité commerciale. Or, sans de tels contrats on ne peut compter avoir des réparations effectuées dans de bonnes conditions techniques et à des tarifs acceptables pour l'administration. Or, les réparations civiles sont presque toujours sensiblement supérieures comme prix à ceux des mêmes réparations faites dans les établissements du Matériel.

Cela se comprend pour plusieurs raisons. Les remises consenties par les firmes constructives au Service du matériel, qui groupe de nombreux établissements, sont assez fortes car il s'agit de très grandes quantités, ce qui n'est pas le cas à l'égard des garagistes qui commandent au détail. En outre, la main-d'œuvre facturée par le garagiste comprend la quote-part des frais généraux et du bénéfice de l'entreprise, ainsi que les taxes et impôts. Or, dans ses propres établissements l'Armée supporte certaines de ces charges globalement, tandis qu'en traitant avec le secteur civil elle les paie une seconde fois en acquittant des impôts et une part de bénéfice qu'elle n'a pas à supporter. Enfin, en plus encore, l'Armée doit ajouter ses frais d'administration pour l'exécution de ces travaux à l'extérieur, leur contrôle, la surveillance des travaux et la réception des matériels réparés.

En définitive, la différence serait assez sensible. Mais elle peut dans certains cas être entièrement compensée par des frais de transport qui viendraient s'ajouter.

La réparation importante ou révision générale par le constructeur évite les nombreux marchés à passer avec une foule de garagistes. Or, dans le cas de révision, les constructeurs offrent toutes les garanties souhaitables sur le plan technique ainsi que sur le plan financier et commercial. Les réparations sont effectuées par un personnel qualifié disposant de l'outillage nécessaire et des pièces de rechange d'origine.

Le constructeur peut également, par un travail en série, apporter des améliorations ou modifications aux matériels en réparation. Et d'une manière générale, l'importance des matériels traités permet à l'administration d'obtenir des remises intéressantes dans la facturation des rechanges et ensembles par suite de la suppression des intermédiaires et des frais de transports isolés. Enfin, tous ces matériels d'une même marque étant réparés chez le constructeur, il s'ensuit que le contrôle des travaux et des pièces de rechange est beaucoup plus facile; il est effectué par un détachement d'officiers et de sous-officiers placés à l'usine même.

Néanmoins, ces deux modes employés pour les réparations, par les garagistes et agents locaux, d'une part, et, les constructeurs de l'autre, ne donnent pas entièrement satisfaction, car ils sont trop tranchés pour être employés aisément dans des conditions très variables. On recherche un système plus simple ou surtout plus souple permettant de varier les moyens employés. On s'orienterait, quand les conditions seront redevenues normales, vers le système dit de la « masse », c'est-à-dire l'octroi de crédits calculés au prorata des véhicules en service aux corps de troupe, qui les gèreraient au mieux de leur entretien et sans pouvoir les dépasser. Le système, déjà employé dans d'autres domaines de fort longue date, a été mis à l'essai dans deux régions militaires et sera sans doute généralisé après mise au point.

(Extrait de la Revue « Armée », Paris).

J. Pgt.