**RETROKIT**

**72103 Taxi de la Marne 72103**

Devant la progression de l’armée allemande vers la capitale, le Gouverneur de Paris, le Général Galliéni, décida, dès le 1er septembre 1914, de réquisitionner tous les moyens de transports disponibles, y compris les « autos-taxis ».

En prenant cette mesure, outre la possibilité d’assurer ultérieurement l’évacuation de ses troupes, Galliéni a surtout en vue d’arrêter l’hémorragie des moyens de transports routiers qui abandonnent peu à peu Paris, ajoutant ainsi au climat naissant de panique. Une réserve permanente de véhicules est maintenue dans les 3 plus importantes compagnies d’autos-taxis de l’époque : la société Métropole Voitures Kermina Cie « G2 », la Compagnie Générale des Voitures « G3 » et la Compagnie Française Automobile de place « G7 ».

Dès leur constitution, ces réserves de véhicules sont tout de suite employées : le 2 septembre, 180 taxis alimentent en vivres et munitions les forts de Gonesse et de Stains, situés dans l’axe de la progression allemande. Le 3 septembre, 62 taxis transportent, avec armes et bagages, la défense du fort de Pierrefitte.

Dans la journée du 6 septembre, la 6ème armée du Général Maunoury contre-attaque le flanc de la 1ère armée allemande de Von Kluck sur le front de l’Ourcq (Marne), situé à 30km de Paris.

Pour soutenir cette audacieuse manœuvre de la dernière chance, Galliéni, appuyé par le Général Joffre, décide de mettre en ordre de marche tous les véhicules disponibles pour transporter au moins 6000 hommes d’infanterie, la voie ferrée de Soissons ayant été détruites à plusieurs endroits par l’armée allemande. Le parc de véhicules militaires ayant suivi, dans la nuit du 2 septembre, le gouvernement dans sa retraite vers Bordeaux, le camp retranché de Paris ne dispose plus que de 250 voitures de tourisme. Galliéni fait alors réquisitionner, dans la nuit du 6, le maximum de « fiacres automobiles » en astreignant les compagnies de taxis de diriger leurs véhicules sur l’esplanade des Invalides. Dans le même dessein, les agents de la circulation de la Préfecture de Police doivent arrêter tous les taxis qui circulent et en faire débarquer les éventuels occupants.

A partir de 22 heures, les 1ères colonnes se forment sur l’esplanade. Chaque taxi est soigneusement visité et mis en état de départ ; quelques voitures de secours portant des réserves de pneus et d’essence sont réparties dans les 2 colonnes. Vers 23 heures, 2 députés, les lieutenants Lachambre et Lefas, prennent la tête de la réserve permanente de 150 véhicules auxquels se sont joints les 200 premiers taxis arrivés. Tous les véhicules de ce convoi des Renault 2 cylindres de type AG (AGa, AGb, AG et AG1).

Dans la nuit du 6 septembre, ce 1er convoi se met en marche vers Tremblay-les-Gonesse, poste de commandement du Général Maunoury. La distance d’une voiture à l’autre doit être de 20 mètres. Le 7 à l’aube à 3 heures, un 2nd convoi aux ordres du Capitaine Roy, de 250 véhicules environ et qui représente un échantillonnage extrêmement varié de tous les types de véhicules existants, depuis les voitures de maître destinées aux généraux jusqu’aux autobus urbains et cars de montagne décapotables, rejoint lui aussi Tremblay. Dans ce village partiellement déserté par ses habitants se produisent alors les premiers et plus sensationnels embouteillages de l’histoire de l’automobile, auxquels participent 600 véhicules aux phares voilés, pétaradants et cahotants.

A 5 heures du matin, l’ordre parvient de diriger les véhicules sur Villeneuve-sous-Dammartin, à quelques 15 km de là. Les 2 convois regroupés se dirigent vers ce nouvel objectif sur la route de Nanteuil-le-Haudouin.

Au petit matin, la longue file de véhicules s’immobilise peu avant le village et tente de se dissimuler aux yeux de l’aviation ennemie sous la frêle protection d’un rideau d’arbres. Une longue attente, qui se prolongera jusque dans la soirée du 7, va commencer pour les conducteurs fatigués. Vers midi, alors qu’aucun ravitaillement n’est encore annoncé, quelques chauffeurs font mine de vouloir faire demi-tour pour regagner Paris. Quelques officiers s’interposent et la discussion sur le caractère arbitraire de la réquisition des conducteurs reprend avec violence. Il est difficile aux officiers que nier que dans l’éventualité toujours possible d’une incursion allemande, les chauffeurs seraient selon toute vraisemblance passés par les armes, leur participation directe dans le conflit étant indiscutable. C’est donc revolver au point et avec la menace d’immobiliser définitivement leur véhicule en démontant partiellement le moteur que les officiers parviennent à maintenir sur place les meneurs. Dans le courant de l’après-midi du 7 septembre, 2 faits nouveaux viennent ramener le calme et la confiance parmi les civils : le lieutenant Lefas a pu réquisitionner auprès d’un poste d’intendance des vivres qui permettront de calmer les estomacs des conducteurs, sans nourriture depuis 24 heures. De plus, 2 escadrons de cavalerie , dirigés par le Général de Mitry, remontent le convoi immobile. Enfin, un convoi de camions que dirige le Général Laude, directeur des transports, apporte en fin d’après-midi un ravitaillement complet : des vivres, de l’huile, de l’essence et des pièces de rechange, ainsi que plusieurs camions-ateliers et des mécaniciens. A 17 heures, l’ordre parvient de diriger l’ensemble des 600 véhicules vers Sevran-Livry où les attendent 3 bataillons du 104ème régiment d’infanterie au village de la Barrière, sur la route de Meaux.

Le « fiacre automobile » Renault 2 cylindres type AG1 a été produit dans le courant de 1908. Il possédait un moteur de 9cv, une voie de 1.320 et un empattement de 2.550 à 2.585 (dès 1911). Sa vitesse était de l’ordre de 30 à 40 km/h pour un poids d’environ 1.050 kilos. Ce véhicule était facile à conduire, pratique, robuste et d’entretien économique (toutes les pièces étaient interchangeables).

Sa carrosserie de type « landaulet » permettait l’utilisation d’une capote ouverte ou fermée au gré des saisons ou du client. Quelques modifications sont effectuées par les compagnies de taxis elles-mêmes. Ainsi en 1910, une carrosserie dite industrielle (hauteur réduite de quelques centimètres) est livrée à la « G3 ». Les taxis de cette société avaient une conduite à gauche sans pare-brise, mais avec un tablier et un prolongement de capot. Par contre, les taxis Renault AG1 de la « G7 » étaient pourvus d’une conduite à droite, avec auvent rabattable sans pare-brise et compteur à gauche. La « G7 » construira elle-même 120 véhicules en 1914 et la « G3 » montera des taxis à partir des pièces détachées Renault pendant la guerre. Les « taxis de la Marne » furent pour la plupart du type « G7 ».

Notons que des doubles-phaétons ont été également produit sur châssis AG1.

Il ne reste aujourd’hui qu’une cinquantaine de « taxis de la Marne », dont seulement une vingtaine d’entre eux est en état de marche.

**Coloris et marquage :**

Les taxis de la « G7 » étaient généralement peints en rouge avec des liserés jaune crème sur le capot et possédaient un toit noir. Ceux de la « G2 » étaient aussi peints en rouge, mais avec des bandes argentées sur laquelle figurait la tour Eiffel et possédait un toit marron. La « G3 » adopta le vert comme coloris principale. Mais il n’était pas rare de voir des taxis arborer d’autres couleurs comme la terre de Sienne, le vert olive, pistache ou turquoise, le rouge vermillon, l’ocre ou l’orange.

Les garde-boues et les pneus étaient généralement de couleur noire. Les rayons des roues étaient souvent peints en jaune crème, tout comme le bas du châssis. Les capotes pouvaient être de couleur noire, marron ou beige. Les phares-lanternes, les tendeurs de capote, les freins à main et le klaxon étaient de couleur cuivre. Le phare arrière émettait une lumière rouge.

Les plaques d’immatriculation étaient composées d’un nombre suivi de la désignation de la compagnie (« G2 », « G3 » ou « G7 » par exemple), peints en blanc sur fond noir.

**Version « Capote fermée »**

  

**Version « Capote ouverte »**

 

****

**retrokit.france@yahoo.fr**

**www.retrokit-france.fr**