



OPÉRATIONS EXTÉRIEURES

BARKHANE :
1^{ER} RAVITAILLEMENT
PAR VOIE AÉRIENNE
DEPUIS TOULOUSE
PAGE 20

MISSIONS DE COURTE DURÉE

UN RÉVEILLON
EXCEPTIONNEL EN RCI
POUR LE 516^E RT
PAGE 22

EN MÉTROPOLE

LE TRAIN
ET LE COMLOG
DANS L'OPÉRATION
RÉSILIENCE
PAGES 32 À 38

VIE DE L'ÉCOLE ET DE L'ARME

213^E ANNIVERSAIRE DE LA CRÉATION
DE L'ARME DU TRAIN
PAGES 47 À 53

HISTOIRE

1869-1875 : LES PREMIERS
RÉGIMENTS DU TRAIN
PAGES 72 À 75

#24

DÉCEMBRE 2020

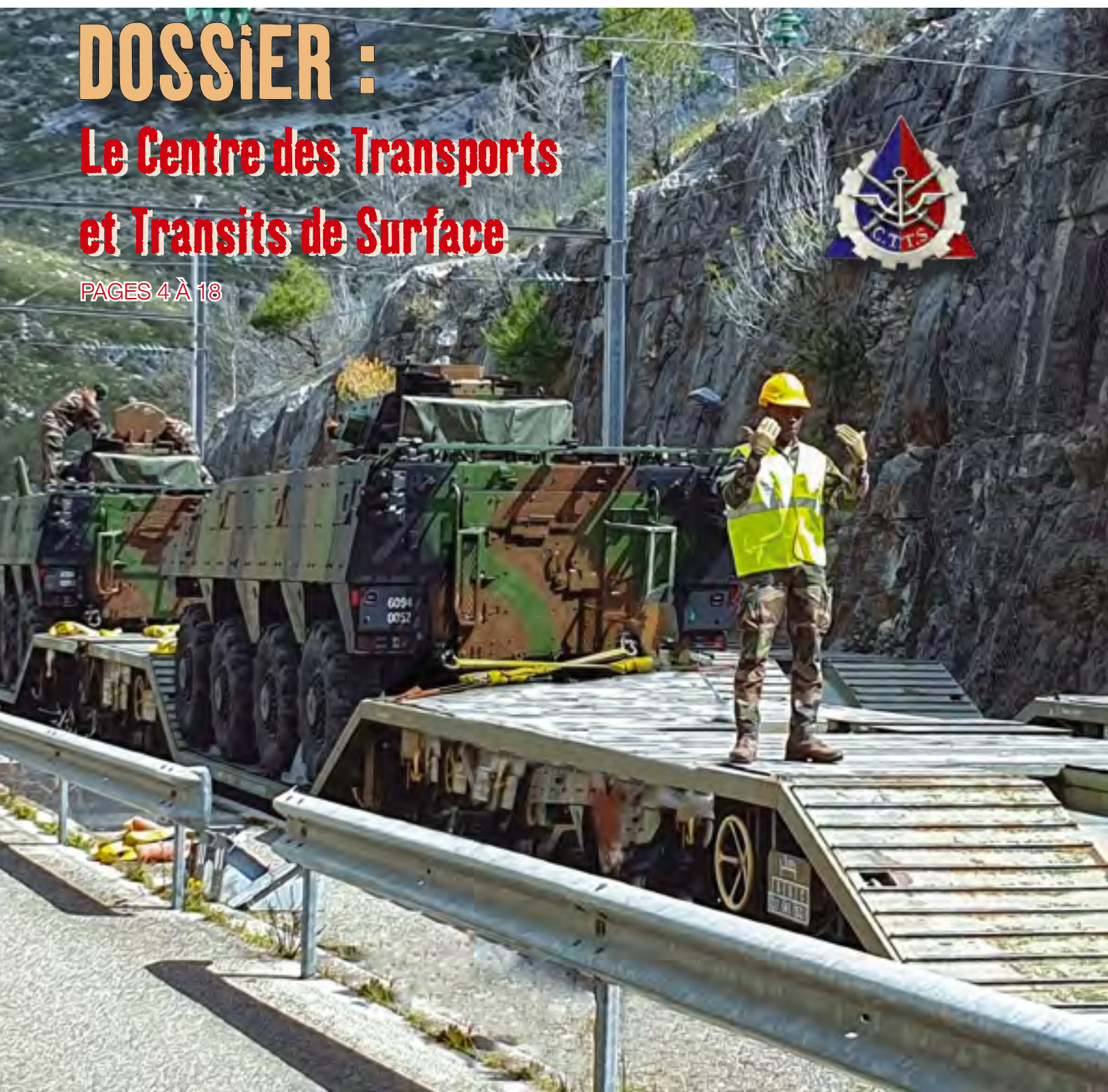
TRAINMAGAZINE

LE MAGAZINE DES SPÉCIALISTES DES MOUVEMENTS ET DES RAVITAILLEMENTS DE L'ARMÉE DE TERRE

DOSSIER :

Le Centre des Transports et Transits de Surface

PAGES 4 À 18



TRAIN MAGAZINE

UNE PUBLICATION DE L'ÉCOLE DU TRAIN ET DE LA LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE DES ÉCOLES MILITAIRES DE BOURGES

École du Train et de la Logistique Opérationnelle
Écoles militaires de Bourges
Communication
Avenue Carnot - CS 50709
18016 Bourges CEDEX

Directeur de publication
Général de brigade Frédéric Sabia

Rédacteur en chef
Colonel ® Giraud, officier culture d'arme

Conception graphique & réalisation
GSBdD Bourges-Avord / Point de reprographie-PAO

Impression
EDIACA St-Étienne



➤ PAR LE GBR FRÉDÉRIC SABIA,
COMMANDANT LES ÉCOLES MILITAIRES DE BOURGES ET
L'ÉCOLE DU TRAIN ET DE LA LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE

La mort dans l'âme, j'ai dû me résoudre à annuler successivement la fête du Train et la Journée de la Voie Sacrée 2020 en raison de la pandémie foudroyante qui s'est abattue sur notre pays. Nous avons tous été privés de ces moments qui fondent la fraternité d'arme, éprouvant une légitime frustration mais restant conscients que la préservation de la vie devait prévaloir.

Nul ne pouvait en effet prévoir les conséquences de cette épidémie qui allait bouleverser nos habitudes, nous obligeant à réorganiser les formations de notre école et les méthodes de travail de nos régiments et états-majors. Les Écoles militaires de Bourges ne se sont pourtant jamais arrêtées de fonctionner, mettant un point d'honneur à former les stagiaires que les armées nous avaient confiés. Malgré les risques, il était de notre devoir d'alimenter les théâtres d'opérations en cadres instruits et aptes d'emblée.

Comme vous le lirez dans les pages de ce magazine, les formations du COMLOG ont magnifiquement participé à la résilience de la Nation en acheminant les ressources dont hôpitaux et établissements médico-sociaux avaient dramatiquement besoin. Je n'oublie pas le Régiment Médical, qui a déployé au pic de la crise un hôpital de campagne à Mulhouse, afin de pallier la saturation des capacités hospitalières locales.

Nos états-majors ont également pris leur part, à l'image du Centre des Transports et Transits de Surface qui fait l'objet du dossier de ce magazine. Il nous

semblait légitime, après plusieurs articles mettant en avant les savoir-faire et actions d'éclat de nos beaux régiments, de faire une place à l'expertise pointue de cet organisme à vocation interarmées.

Mais il serait faux d'affirmer que la pandémie a effacé le volet traditions de nos agendas. Le 1^{er} RTP, les 503^e, 515^e et 519^e RT ont ainsi vu de nouveaux chefs de corps arriver à leur tête cet été à travers de belles passations de commandement, le régiment de la jonque retrouvant même à cette occasion l'appellation de régiment dont il était privé depuis 11 ans. En outre, le 11 septembre, le 121^e RT célébrait dans la cour des Invalides son centenaire, honneur qui aurait dû lui être rendu lors de la fête du train.

Je termine en rendant hommage à la jeunesse et à nos anciens. Voilà ce que disait le CEMAT à l'occasion des obsèques du brigadier-chef Fila, du 14^e RISLP, décédé en opérations dans l'exercice de son métier au service de ses camarades : *« Il était animé, comme toute la famille des logisticiens et en particulier ceux chargés du soutien du combattant, d'une des plus belles vertus militaires qui soit : servir, dans un engagement total, avec humilité, de manière discrète et désintéressée. »*. Au moment où je conclus cet éditorial, je tenais à lui associer dans un hommage collectif tous nos anciens, emportés par cette terrible maladie, et qui nous manquent déjà tant.

Et par l'Empereur, vive le Train.

SOMMAIRE #24

08

04 / Le Centre des Transports et Transits de Surface (CTTS)

- 04 // Présentation du CTTS
- 05 // Histoire, symboles et traditions
- 07 // Les missions du CTTS
- 08 // Le CTTS en exercice et en opérations
- 11 // Des missions très variées
- 13 // La *supply chain* au CTTS
- 14 // Le CTTS à l'ère de la digitalisation et de l'innovation
- 15 // La vie du CTTS
- 16 // Cérémonies et défilé
- 17 // L'esprit guerrier au CTTS
- 18 // La cohésion au CTTS

19 / Opérations Extérieures

- 19 / DAMAN : dans la peau d'un réserviste en OPEX
- 20 / Barkhane : 1^{er} RTP 1^{er} ravitaillement par voie aérienne depuis Toulouse
- 21 / Le GTD LOG Charentes mobilisé pour les blessés de l'armée de Terre

22 / Missions de courte durée (MCD)

- 22 / Missions outre-mer pour les maîtres-chiens du 515^e RT
- 22 / 516^e RT : un réveillon exceptionnel
- 23 / 516^e RT : LYNX 2019 en Estonie

20

22

37

24 / En métropole

- 24 / Exercice du BCS/BFA à la Courtine
- 25 / Le 515^e RT réalise le rêve de Simon
- 25 / Les largueurs du 1^{er} RTP formés sur un nouvel aéronef
- 26 / Un matin pas comme les autres
- 27 / Le 519^e GTM redevient 519^e RT
- 28 / Centenaire du 121^e RT
- 31 / Préparation opérationnelle Sentinelle au 515^e RT
- 38 / Le Train et le COMLOG dans l'opération Résilience
- 39 / 8 mai, Covid-19 et devoir de mémoire

43 / Vie de l'École et de l'Arme

- 43 / Exercice « Timber Normandy »
- 44 / Le Musée du Train, 1^{re} étape de la création du futur pôle muséal
- 46 / Mise à l'honneur de 2 amis, éminents anciens de l'École du Train
- 47 / 213^e anniversaire de la création du Train
- 54 / Un général du Train commandant en second des ESCC

55 / Associations

- 55 / Un ancien président nous a quittés
- 55 / Honneur aux porte-drapeaux...et honneur aux nôtres
- 56 / 2010-2020 : 10 ans déjà, le Million d'éléphants ne perd pas la mémoire
- 57 / Amicale du Train et des formations de soutien de Lyon
- 58 / Souvenirs d'un appelé du 505^e RT
- 59 / Amicale du Train de la Sarthe
- 60 / Amicale des Cadets du Train
- 62 / Indochine : 9 août 1948, attaque du convoi de Savannakhet sur la RC 9

53



Fête du Train 2020



121^e RT 100 ans



65 / Ils ont fait le Train

- 65 // Brigadier-chef FILA
- 66 // Général de corps d'armée LOMBARD

- 68 // Général DOUCHET // Général GLOUX
- 69 // Décès du colonel VANDIER
- 70 // Général de division GENTRIC

71 / Histoire et traditions

- 71 / 1854 départ en Crimée, lettre du soldat Vigneron
- 72 / 1869 - 1875 : Les premiers régiments du Train
- 76 / Un petit-neveu de l'Empereur Napoléon 1^{er} a créé le FBI en 1908
- 80 / Namsos, avril 1940 : défaite tactique et logistique

74





LE CENTRE DES TRANSPORTS ET TRANSITS DE SURFACE (CTTS)

C

Créé en 2009 sur le terrain d'exercices de Montlhéry, le centre des transports et transits de surface a fêté ses 10 ans le 15 mai 2019 en présence de nombreuses autorités militaires et d'anciens du centre. Il possède désormais un socle identitaire solide :

- il est l'héritier de la Base d'Opérations 901, créée en 1944 pour la libération de la France et est à ce titre dépositaire du fanion originel depuis 2017 ;
- il est détenteur de son propre fanion, remis en mars 2018 par le général COMLOG ;
- en mai 2019, le père de l'arme du Train a baptisé son bâtiment du nom du général d'armée DOUMENC, pionnier de l'organisation des transports motorisés à partir de 1916.

“

Au travers de ce numéro spécial consacré au CTTS, j'ai souhaité mettre en avant nos hommes et nos femmes des trois armées (dont de nombreux tringlôts) au travers de petits articles et d'images qui relatent la multitude des missions du CTTS, en métropole comme à l'étranger. Vous y verrez toutes nos spécificités mais également une dimension humaine très prononcée qui est notre véritable ciment.

Regardez, lisez, admirez tous ces sourires et pensez à rejoindre notre communauté pour des missions valorisantes et un véritable épanouissement personnel. L'Homme restera toujours au cœur de mes préoccupations ».

**Le CTTS :
un complément
à la diversité
des dossiers
de Train Magazine**

Depuis 10 ans, votre revue s'efforce dans ses dossiers de présenter l'Arme du Train sous ses différents aspects. C'est ainsi que le lecteur a pu découvrir des régiments méconnus (RMED et 14^e RISLP), suivre en opérations quasiment toutes nos unités dans les opérations SERVAL et SANGARIS puis le 503^e RT dans l'opération BARKHANE. Le lecteur a également pu observer comment dans les centres d'entraînement et au sein de notre belle École, nos régiments se préparaient en métropole à la difficulté des engagements opérationnels auxquels ils allaient avoir à faire face. Il a pu également constater comment nos camarades réservistes venaient compléter l'action de leurs camarades d'active. Un dossier a présenté la richesse de notre patrimoine et de nos traditions et au cours des 5 années durant lesquelles nous avons commémoré le centenaire de la Grande Guerre, un numéro spécial est venu relater dans le détail comment les tringlôts ont su magistralement commémorer le centenaire de la Voie Sacrée. Pour compléter cette diversité, place maintenant à la présentation d'un de nos États-Majors. Bonne lecture !

Le CTTS : histoire, symboles et traditions

Un héritage historique fort



Héritier de la base d'opérations 901, créée en 1944 pour la libération de la France, le CTTS se voit confier son fanion historique le 30 mai 2017. La Base d'Opérations 901 est la grande unité logistique qui participa au débarquement de Provence pour soutenir les unités de l'avant de la 1^{re} Armée française.

La pyramide : de la BO 901 au CTTS



Le fanion du CTTS

Le fanion sur fond vert et blanc, symbole de l'arme du Train, est marqué par un écu en triangle aux deux couleurs bleu et rouge de la base d'opérations 901, créée en 1944 lors de la campagne de libération de la France. Il est rehaussé d'une roue dentée qui symbolise la motorisation des transports militaires, opérée pendant la première guerre mondiale, ainsi que des symboles propres à chaque armée marquant le caractère interarmées du CTTS.

Le GDI Bacquet, COMLOG, remet au COL Ramasco le fanion du CTTS



Le CTTS a fêté ses 10 ans en 2019

Le 15 mai 2019, sous le signe des traditions et de la cohésion et sous la présidence du GDI Guéguen, Cdt le Centre de Soutien des Opérations et des Acheminements (CSOA), le CTTS a célébré le 10^e anniversaire de sa création sur le terrain d'exercice de Monthléry. À cette occasion, il a été procédé à l'inauguration de son bâtiment, baptisé « Général Doumenc » par le père de l'Arme, le GBR Sabia.



Photo souvenir pour les invités du CTTS parmi lesquels...
un arrière-arrière-petit-fils du Gal Doumenc



Prise d'armes de commémoration des 10 ans du CTTS



Le GBR Sabia coupe
le ruban inaugural.
Derrière lui,
le GDI (2S) Rémondin,
Pdt de la FNT
et M. Michel Doumenc,
petit-fils du Gal Doumenc.

Le général d'armée Aimé Doumenc (1880-1948), parrain du CTTS

Né à Grenoble en 1880, polytechnicien, Aimé Doumenc effectue dans l'artillerie un brillant début de carrière et sort parmi les premiers de l'école supérieure de guerre en 1909.

À la déclaration de guerre, s'étant passionné pour la motorisation naissante, il est capitaine adjoint au directeur du service automobile (SA). Il se distingue tout particulièrement en 1916 à Verdun en organisant les transports routiers sur la Voie Sacrée. Cet axe logistique à double sens de circulation assurera pendant la bataille un flot continu de véhicules transportant troupes et ravitaillements. De novembre 1916 à mars 1917, il participe aux côtés du général Estienne, à la création de l'artillerie d'assaut, avant de prendre comme chef d'escadron la direction du SA qui comprendra jusqu'à 112 000 hommes. Au printemps 1918, son action permet d'amener dans des conditions de rapidité inouïes les divisions qui ont permis d'enrayer la seconde ruée allemande sur Paris, puis à l'été d'alimenter la bataille de poursuite qui va contraindre l'ennemi à capituler. Ce pionnier de l'appui au mouvement des forces est ainsi un des pères fondateurs du Train moderne qui a fusionné avec le SA en 1919.

Poursuivant sa carrière dans l'interarmes, cet infatigable précurseur continue à œuvrer en faveur de la motorisation et est le premier, en 1928, à proposer un plan d'organisation d'une division cuirassée comportant des unités mixtes de chars et d'infanterie.

Général d'armée en 1939, il dirige d'abord la défense anti-aérienne du territoire, avant d'occuper en janvier 1940 le poste de major général de l'armée de Terre. Nommé ensuite commissaire général à la reconstruction nationale, il quitte le service actif en 1942. Il se tue accidentellement dans les Alpes en 1948.





Le CTTS est le grand organisateur des transports de surface de fret pour l'ensemble du ministère des armées. Son ambition est de rationaliser et optimiser les systèmes de transport de surface existant dans les armées de Terre (AdT) et de l'Air (AA) grâce à la mutualisation de leurs moyens.

Le CTTS est responsable :

- des transports de surface de fret de soutien courant et de soutien aux exercices interarmées ainsi que de l'armée de l'Air ;
- des pré et post acheminements stratégiques (OPEX/OME/OPINT) ;
- des transits de surface pour les forces françaises et étrangères ;
- de la gestion de l'ensemble des conteneurs de l'AdT en métropole et en OPEX.

Pour cela, le CTTS met en place des lignes régulières par Voie Routière Militaire (VRM) pour le transport du fret non urgent, peu volumineux et peu pondéreux, en s'appuyant sur les plateformes interarmées (PFIA-Terre et PFIA-Air). Il organise également des tractions directes par VRM et civile pour le fret urgent-sensible pondéreux-volumineux, via un pool de véhicules d'alerte (HNO), des trains spéciaux militaires et des wagons isolés.

Les districts de transit interarmées de surface (DiTIS)

Les DiTIS ont pour mission principale de planifier, organiser, coordonner et conduire les opérations liées aux transits terrestres du fret, dans le cadre des pré-acheminements ou des post acheminements d'une force et/ou de ses soutiens lorsque la chaîne des acheminements stratégiques est activée.

L'action d'un DiTIS s'inscrit soit dans le cadre d'un flux de matériels régulier (type affrétés réguliers, COA, Indiens...), soit dans le cadre d'un flux « occasionnel » (projection de force type SERVAL ou SANGARIS) avec activation ou non du DIAP (Dispositif Interarmées d'Appui à la Projection).

Une fois déployé sur une plateforme, les DiTIS commandent et organisent les opérations de transit de surface conformément à la planification établie (circulation, stationnement, stockage, sécurité, etc...). Chaque année, le CTTS arme une vingtaine de DiTIS en métropole.

Quelques chiffres (2019)

- ✓ 90 personnes (dont 8 % de personnel civil)
- ✓ 229 véhicules à disposition (129 AdT – 100 AA)
- ✓ 7 % du personnel projeté en permanence
- ✓ plus de 8000 conteneurs sur 4 continents
- ✓ 230 000 tonnes de fret (dont 7 % de munitions)
- ✓ 23 DiTIS (Toulon, La Rochelle, etc.)
- ✓ 7 DéTIS (Douala, Estonie, etc.)
- ✓ 20 000 000 km parcourus.



Le CTTS en exercice et en opération

Participation à l'opération LYNX

Dans le cadre des engagements et désengagements de la mission LYNX, le CTTS déploie des DiTIS en métropole. Ces DiTIS coordonnent les opérations de déchargement des trains militaires (TM) en provenance de Lituanie ou d'Estonie et à destination de différentes gares militaires. Ils organisent et conduisent à partir des points de débarquement les post-acheminements par voie de surface du matériel rapatrié.

Pour le retour de la mission LYNX 04 en 2018, les opérations ferroviaires se sont caractérisées par la réception et le déchargement en zone de regroupement principal (ZRP) de Miramas de 4 trains militaires ayant transporté au total 65 véhicules, 29 remorques et 52 conteneurs, d'un train militaire à destination du 4^e RMT de Carpiagne chargé de 2 dépanneurs Leclerc, 5 chars Leclerc et 16 VBCI et d'un train MLMC (Multi Lots Multi Clients) à destination de la 13^e BSMAT de Moulins.

Les opérations de post-acheminement de surface menées conjointement par le CTTS et le 519^e GTM ont également permis le transport de 33 conteneurs, une remorque et un véhicule vers leur destination finale (14^e RISLP, 13^e BSMAT, 14^e BSMAT, ELOCA MARSEILLE, GSBdD DRAGUIGNAN).

Le CTTS en opérations extérieures



LCL Laurent - SCH Sana - MAJ Jean-François

Abonnés aux postes transit du CSOA, le CTTS est présent sur tous les théâtres. Minimum 20 personnes sont projetées chaque année. En effet, le CSOA fait en permanence appel au CTTS pour armer les postes-clé du domaine transit en OPEX : chef CCITTM, sous-officier transit et sous-officier gestionnaire de conteneurs.



ADC Bastien



Exercice TRIDENT JUNCTURE 2018 : le CTTS acteur incontournable pour le déploiement des unités en Norvège

Dans le cadre de l'exercice majeur de l'OTAN TRIDENT JUNCTURE qui a vu converger 50000 hommes de 29 nationalités vers la Norvège, la France a déployé 3000 hommes issus des 3 armées.

Durant cette mission de transit de surface, le DiTIS avait la responsabilité des pré-acheminements du fret, ainsi que le contrôle de la documentation afférente. Le fret était constitué de 81 véhicules, 4 hélicoptères et plus de 60 conteneurs appartenant aux unités qui ont embarqué sur le BPC DIXMUDE : 126^e RI (leader sur l'exercice), 11^e RAMa, 1^{er} RHC, 1^{er} RIMa, 6^e RG, et 9^e RSAM.

Le pré-acheminement de ces matériels jusqu'au port de Toulon a été effectué du 3 au 6 octobre 2018. Le 7 octobre, ont eu lieu les opérations phytosanitaires (désinfection, désinsectisation et dératisation).



TÉMOIGNAGE DU LCL YOANNE DU CTTS : FIER D'ÊTRE UN « MOVER » :

Train Magazine : « Mon colonel, dans quelle mesure le CTTS a-t-il participé à l'exercice TRIDENT JUNCTURE ? »

LCL Yoanne : « Au CTTS, nous sommes au cœur des opérations de transit et des transports en métropole comme à l'étranger au profit des opérations et des exercices interarmées et interalliés majeurs. J'ai eu la chance de connaître la montée en puissance du concept du Joint Logistic Support Group (JLSG) avec le Joint Transport and Movement Branch (JTMB). Aujourd'hui, nous sommes en action avec tous nos alliés pour acheminer nos unités et nos véhicules vers leur destination finale sur le territoire norvégien. »

TM : « Quels modes de transport avez-vous privilégié ? »

LCL Y : « Voie aérienne, voie de surface, voie maritime sont combinées afin de déployer, conformément aux procédures de l'OTAN, 3000 hommes et 500 véhicules. Après un exercice de 15 jours, tous ces détachements seront redéployés en France par les mêmes modes d'acheminement. »

TM : « Mon colonel, que reprenez-vous de votre participation ? »

LCL Y : « C'est une expérience riche en termes d'interopérabilité avec chacun de nos alliés, de coordination et d'organisation multinationales. Nous ne sommes qu'une seule et même équipe comme l'illustre la photo avec le général commandant le JLSG. »

Le travail et l'investissement du LCL Yoanne lui ont valu un témoignage de satisfaction de la part du CEMAT.



Remise au LCL Yoanne du témoignage de satisfaction du CEMAT par le Gal COMLOG

Exercice PEARL OF THE WEST 2018 : le CTTS au cœur des opérations de transport et de transit

Exercice bilatéral interarmées de la France et du Koweït, PEARL OF THE WEST aura mobilisé 1600 militaires des deux pays, ainsi que des moyens terrestres, maritimes et aériens conséquents. Les actions menées par l'ensemble du personnel du CCITM (CTTS, 519^e GTM, 503^e RT, RMED et ETAA 1D.125) aura permis de confirmer la capacité de projection française dans la région et la pertinence de ce dispositif. Le CTTS a armé le poste de chef CCITM et l'ensemble du DÉTIS.

Ensemble, ils ont planifié, coordonné et conduit toutes les opérations de transport et de mouvement du personnel et du matériel acheminé par Voie Aérienne Militaire et par Voie Maritime Affrétée, depuis la métropole et les Emirats Arabes Unis jusqu'aux zones de déploiement au Koweït. La remarquable coopération avec l'armée koweïtienne a permis de conduire toutes ces opérations dans un délai contraint et sans aucun accident malgré des conditions météorologiques parfois surprenantes pour la région.



Des missions

Soutien des cérémonies commémoratives du débarquement en Normandie

Chaque année, le CTTS participe à l'acheminement de fret vers les sites des cérémonies célébrant le débarquement du 6 juin 1944. Il s'agit essentiellement de matériels servant au soutien de l'homme. En 2019, comme il y a 75 ans, la logistique opérationnelle était au rendez-vous du D-DAY.



Transport au profit du G7

Mission délicate pour le CTTS lors du transport d'une partie du fret pour le G7 à Biarritz et ses environs au vu du contexte sécuritaire ... et de surcroît en période estivale.



Participation du CTTS au déploiement du Scorpion

Depuis l'été 2019, le CTTS participe au déploiement des GRIFFON. Après les avoir transportés vers les camps d'entraînement pour la formation du personnel, le CTTS poursuivra la livraison de ces nouveaux matériels dans les régiments de l'armée de Terre. 2019 : 56 GRIFFON - 2020 : 220 GRIFFON - 2021 : arrivée du JAGUAR.



Gestion des conteneurs : une mission unique au profit des Armées, Directions et Services Interarmées

La cellule gestion des conteneurs du CTTS est responsable de la gestion et de la mise à disposition des près de 8000 conteneurs de l'armée française répartis dans le monde entier. La gestion, c'est la mise à disposition du matériel mais également le suivi des contrôles de conformité et si besoin la mise en réparation.



Transport par voie ferrée : passage obligé pour le transit

Le CTTS met en œuvre tous les trains militaires au profit de l'armée française en métropole et en Europe. Sur des longues distances, un train militaire permet à la fois de préserver le potentiel des véhicules tactiques, de réduire les coûts de transport ainsi que de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Un train n'est jamais un long fleuve tranquille et siffle bien plus de 3 fois ...



Transport externalisé : le recours à la voie commerciale civile

C'est l'action quotidienne de la cellule transports externalisés du CTTS qui offre la souplesse nécessaire pour satisfaire l'ensemble des demandes de transports. Au sein de cette cellule, la 1^{er} Maître Marie porte fièrement les couleurs de la Marine Nationale.



Le transit étranger au CTTS : la journée annuelle des Attachés de Défense

Avec le transit de surface étranger, la coopération interalliée est une affaire quotidienne au CTTS. Le 11 décembre 2018 a été organisée la journée annuelle d'accueil des Attachés de Défenses des ambassades étrangères. Elle vise à présenter aux nouveaux attachés les missions du CTTS et en particulier les procédures de transit en France. Une vingtaine de pays ont répondu « présent » et c'est avec plus de 25 pays que la section transit étrangers traite environs 3 000 dossiers annuels.

Que ce soit au profit des unités de ces pays ou au profit des nôtres qui se rendent dans les pays alliés, la coopération doit être constante afin d'assurer une compréhension parfaite de chacun dans les procédures. Cette coopération permet de garantir la fluidité des mouvements à travers l'Europe que ce soit au profit d'opérations, d'exercices ou de représentations.



La supply chain au CTTS

La *supply chain*, ou chaîne d'approvisionnement, regroupe l'ensemble des opérations logistiques depuis l'acquisition de la matière première qui permettra la production du produit semi-fini jusqu'à la livraison du produit fini au client. La *supply chain* recouvre les flux physiques (achats, stocks, livraisons, transport international...), les flux d'information (prévision de la demande, suivi de la ressource) ainsi que les flux financiers. La *supply chain* du CTTS est donc une *supply chain* de distribution qui garde sa spécificité car l'objectif est double : maîtriser la conduite dans des conditions extrêmes en OPEX et savoir conduire sur les routes de France, pour que le convoi passe...

Le lancement des boucles locales en Zone de Défense Nord-Est

Depuis janvier 2019, toute la Zone de Défense Nord-Est est reliée au réseau *supply chain* géré par le CTTS. 501 organismes clients sont maintenant desservis une à deux fois par semaine ou à la demande, sur 136 sites géographiques distincts, sur 12 départements et 3 pays (France, Luxembourg, Allemagne). La *supply chain* est un réseau de transport terrestre national qui relie toutes les entités militaires (bases aériennes, régiments, bases navales, sites isolés ou entreprises industrielles) à une des 8 plateformes interarmées (PFIA) de groupage/dégroupage.



Le CTTS à la rencontre des nombreux acteurs de la supply chain

Sous le lead du CTTS, en quête de performance, la communauté *supply chain* du MINARM, avec ses représentants des 3 armées, directions et services interarmées, s'est réunie début 2019 au détachement air 273 de Romorantin-Lanthenay. Désormais, la *supply chain* garantit une livraison en 5 jours maximum dans toute la métropole et vers l'Allemagne et le Luxembourg. Les responsables *supply chain* du CTTS se sont également rendus au Centre National de Soutien Opérationnel (CNSO) de la Direction Interarmées des Systèmes d'Information (DIRISI). Désormais, le soutien du CNSO sera facilité par un approvisionnement encore plus rapide.

Participation du CTTS aux séminaires de réflexion du COMLOG

Régulièrement, le CTTS participe à des séminaires de réflexion organisés par l'état-major du COM LOG. Les contacts avec les entreprises civiles permettent d'échanger sur les bonnes pratiques de chacun mais également de se rendre compte de la multitude de problématiques identiques rencontrées par les différents acteurs.



Le CTTS à l'ère de la digitalisation et de l'innovation

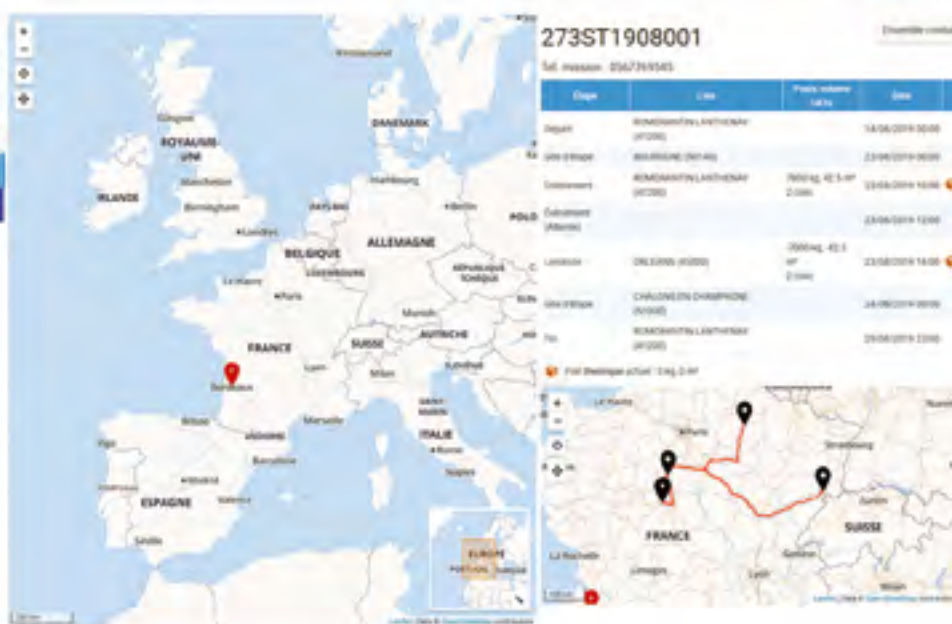


Le CTTS sur les réseaux sociaux

Le CTTS a ouvert début 2019 sa page sur Facebook. Cette page permet à tous les publics, militaires et civils, jeunes et moins jeunes de découvrir et de suivre les activités du centre. Elle compte aujourd'hui plusieurs centaines de followers. Devant le succès rencontré, le CTTS a depuis ouvert un compte Instagram.

Géolocalisation des véhicules des transports terrestres interarmées (TTIA)

Depuis 2018, dans le cadre de la sûreté des acheminements, le CTTS a déployé un système de géolocalisation des équipages des véhicules participant aux TTIA. Dès ses débuts, cette expérimentation s'est révélée une réussite quasi-instantanée. Le CTTS a doté les équipages des bases aériennes et ceux des régiments du COM LOG. C'est désormais sur grand écran que le CTTS peut suivre instantanément tous les véhicules sur les routes de France.



Le CTTS expérimente la robotisation de ses processus

En collaboration avec le CSOA et un cabinet d'audit, le CTTS étudie l'acquisition d'un robot dont la vocation est de permettre au CTTS de devenir un guichet unique, en traitant jusqu'à 3 fois plus de demandes de transport. Ce robot permettrait ainsi d'optimiser le transport par voie routière militaire et diminuer le recours à l'externalisation.



La vie du CTTS



L'insigne FA2 Transit

Le CTTS,

1^{er} organisme à remettre les insignes FA2 Transit

En projet depuis 4 ans à Bourges et en réponse à la demande de certains stagiaires, l'insigne FA2 Transit vient de voir le jour. Après une préparation dense et une épreuve de sélection, le stage sous-officier transit, ouvert aux sous-officiers du domaine mouvement-ravitaillement, offre pas de moins de 7 qualifications : SILRIA, SEVF, TMD, RID, IATA, IMDG⁽¹⁾ et douane. Un sous-officier ainsi formé est une véritable aubaine pour celui qui l'emploie.

Le COM CTTS a remis les 1^{ers} insignes aux Majors Didier et David

Le personnel civil au CTTS

Depuis sa création, le CTTS emploie du personnel civil de la défense. Cette population est à la fois la mémoire indispensable au bon fonctionnement du centre et un gage de stabilité pour les cellules au sein desquelles elles sont employées. Lors de la fête du Train, le COL Lecubain a remis à Mme Chevalier, de la section supply chain, la médaille du travail.



La Réserve du CTTS : un vivier indispensable et actif

Le CTTS peut également compter sur l'investissement de ses réservistes pour renforcer les cellules tout au long de l'année mais également honorer quelques postes en OPEX. Chaque année, en septembre, le CTTS organise un séminaire de rentrée à leur profit. Au programme : informations, visites médicales et instruction tir.



Visites et inspections

En 2019, le GCA Guionie, COMFT, est venu à la rencontre du personnel du CTTS. À cette occasion, il a rappelé le rôle et l'implication du CTTS dans le déploiement de la supply chain au sein des armées. Et il a surtout insisté sur le rôle primordial des logisticiens du CTTS en cas de crise majeure qui consistera à assurer la continuité de fonctionnement des fonctions essentielles.

À l'occasion de l'Inspection des Armées, le CTTS a rendu les honneurs au Gal Septier, avec un piquet d'honneur représentatif de la diversité de son personnel.



Visite du GCA Guionie COMFT



Le Gal Septier s'entretient avec le piquet d'honneur

(1) - Système d'Information Logistique de suivi de la Ressource InterArmées (SILRIA)
- Spécialiste Embarquement Voie Ferrées (SEVF)
- Transport de Matières Dangereuses (TMD)
- Transport de matières dangereuses par voie aérienne (IATA)
- Transport de matières dangereuses par voie maritime (IMDG)



Cérémonies et défilé



Fête du Train 2019 : le CTTS participe au ravivage de la flamme à l'Arc de triomphe

Dans le cadre des commémorations de la fête du Train et de l'acculturation aux traditions de chaque armée, une délégation du CTTS s'est rendue sur la tombe du soldat inconnu. La flamme qui scintillait dans le regard de chacun était en parfaite communion avec le ravivage solennel du Père de l'Arme.

Recueillement à Verdun, sur les traces de notre Ancien, le général d'armée Doumenc

Le 13 juin 2019, à l'occasion de la traditionnelle Journée de la Voie Sacrée, une délégation du CTTS composée du COL Lecubain, de la garde au fanion, des représentants de catégories et de l'armée de l'Air, s'est rendue à l'ossuaire de Douaumont ainsi qu'au mémorial de la Voie sacrée.

Le 14 juillet : le CTTS défile sur les Champs Élysées



En 2019, le CTTS n'a pas uniquement participé aux préacheminements des matériels vers Brétigny, il a été mis à l'honneur en participant au défilé motorisé. Inséré au sein de l'état-major du COM LOG, le CTTS a défilé sur 2 véhicules : une P4 pour le COM CTTS, sa conductrice et le porte-fanion et un PVP pour un officier supérieur, son conducteur et sa cheffe de bord.



L'esprit guerrier au CTTS

Formation du personnel au HK 416

Avec l'arrivée des fusils d'assaut HK416 appelés à remplacer le FAMAS, les formateurs ISTC du CTTS ont dû acquérir de nouveaux réflexes, de nouvelles manipulations afin de parfaire leur spectre pédagogique dans le domaine du tir. Bénéficiant des structures et de l'enseignement de qualité de la cellule ISTC du 121^e RT, nos 4 primo-formateurs HK416, sont affûtés pour encadrer la préparation opérationnelle du centre.



Le jeudi, c'est CrossFit au CTTS !

Le CrossFit est une méthode de conditionnement physique de type entraînement croisé, qui combine la force athlétique, l'haltérophilie, la gymnastique et les sports d'endurance. Chaque jeudi, à l'initiative d'un petit groupe de sous-officiers, c'est une vingtaine de personnes du CTTS qui participe ensemble à cette séance sportive, complétant les séances de course à pied du mardi matin.



Participation aux 20 km de Paris

Chaque année, une équipe du CTTS se prépare à affronter les 20 km de Paris et fait flotter ses couleurs dans les rues de la capitale. À l'occasion de la 40^e édition, les militaires du CTTS ont bravé la chaleur et les pavés parisiens parmi 32 000 participants.



De 10 en 10, le CTTS fête ses 10 ans...

À l'occasion de la célébration de ses 10 ans, le CTTS s'est lancé deux défis : parcourir 10 km en natation et courir 10 heures d'affilée. Défi relevé dans la bonne humeur !



La cohésion au CTTS

Séminaire de rentrée

En septembre, le COL Lecubain convie l'ensemble de ses chefs de bureau et présidents de catégorie à un séminaire de commandement de rentrée. Cela permet à la nouvelle équipe de mieux se connaître pour atteindre ensemble les objectifs fixés.



Arbre de Noël

Le CTTS n'oublie pas les familles et organise chaque année une activité de Noël au profit des enfants du personnel militaire et civil.



10 bonnes raisons pour demander une mutation au CTTS

Pour vous :

- #1 - Un état-major interarmées de niveau stratégique
- #2 - Des opportunités de projection
- #3 - Un cadre idéal pour la pratique du sport
- #4 - Une ambiance de travail amicale
- #5 - Une équipe de commandement à votre écoute

Pour vos proches :

- #1 - Des villages tranquilles avec toutes les commodités à moins de 15 min
- #2 - Taux maximum de MICM et accession à la propriété possible
- #3 - Un bassin d'emploi dynamique
- #4 - Gare TGV Massy à 25 min / aéroport Orly à 35 min / Autoroute A10 à proximité
- #5 - Un groupe Facebook pour faciliter votre arrivé

Concilier vie professionnelle et vie privée au CTTS c'est possible !

Création d'un groupe privé pour faciliter la vie de famille

Parce qu'il n'est pas toujours évident de venir s'installer en Essonne, le CTTS a décidé de tout mettre en œuvre pour faciliter le quotidien du militaire et de sa famille. Ce groupe n'est efficace que grâce à la participation de ses membres. Il est dédié à l'ensemble du personnel du terrain d'exercices de Montlhéry.



DAMAN : dans la peau d'un réserviste en OPEX



700

militaires français et une compagnie d'infanterie finlandaise arment une partie de l'état-major de la Force Intérimaire des Nations Unies au Liban et la Force Commander Reserve de l'opération DAMAN. Cette unité d'intervention de la FINUL réalise ses missions sur l'ensemble du Sud-Liban en coopération avec les forces armées libanaises.

Comptabilisant 21 ans de service dans la réserve opérationnelle du 516^e RT, l'ADJ Pascal réalisait sa première projection en opération extérieure. Occupant le poste clé d'adjudant d'unité au sein du sous-groupe logistique de l'opération DAMAN, il s'est assuré au quotidien du bon fonctionnement de 8 cellules et du soutien de 120 soldats. Rencontre avec un réserviste dévoué qui porte fièrement le fanion de son unité.

Chargé de résoudre les incidents du quotidien, l'adjudant d'unité est au service des autres. Véritable couteau suisse, il assure de très nombreuses missions allant de la gestion des matériels et équipements à la prévention, en passant par la désignation des tours de service jusqu'au bon fonctionnement du point de convivialité, afin d'assurer la cohésion de l'unité. L'ADJ Pascal nous a confié ses impressions : « Il faut trouver ses marques dans un tout nouvel environnement, avec des soldats habitués des opérations extérieures. Il faut aussi s'adapter au théâtre et prendre en compte des contraintes opérationnelles ou sanitaires auxquelles nous ne sommes pas confrontés en France ».

Au sein de l'institution, et particulièrement en OPEX, les rapports humains sont prépondérants entre les soldats. L'ADJ Pascal a parfaitement saisi cet enjeu. « J'appréhende mieux grâce à cette projection le fonctionnement d'une unité en opération et le dialogue qui doit être continu avec les autres unités, dans un contexte interarmes, interarmées et interallié. Grâce à mon permis poids lourd, j'ai pu participer à de nombreux convois logistiques vers le port de Beyrouth. Je mesure la chance qui m'a été offerte par le 516^e RT, de pouvoir participer à cette projection. Je suis extrêmement fier de servir mon pays aux côtés de mes camarades d'active et de porter à mon tour le béret bleu de l'ONU. Peu importe que l'on soit d'active ou de réserve : nous prenons tous les mêmes risques et nous sommes tous engagés sous le même uniforme avec la fierté et l'envie de servir, comme l'indique la devise du 516^e RT : « Servir ! ».



OPÉRATIONS EXTÉRIEURES

premier ravitaillement par voie aérienne depuis Toulouse



L 1^{er} RTP a réalisé le 1^{er} mars dernier le 1^{er} largage opérationnel de matériel à partir de l'A400M dans la bande sahélo saharienne, **directement depuis Toulouse Francazal**. Cette mise à terre de près de 40 tonnes de ravitaillement a été réalisée en deux temps : un 1^{er} largage de près de 20 tonnes effectué à partir du pôle national des opérations aéroportées, puis un second largage effectué le lendemain par la même équipe de largage du régiment, à partir de la base d'opération aéroportée de Niamey.

Depuis Toulouse, c'est donc quasiment à pleine capacité que l'A400M a décollé assurant ainsi le largage de 20 tonnes de matériel sur le théâtre d'opérations au profit du groupement tactique désert ALTOR. Conditionnées depuis le quartier du 1^{er} RTP par un peloton d'arrimeurs-largeurs et par le détachement du 1^{er} RTP de Niamey, les fardeaux largués contenaient du ravitaillement (rations, eau et carburant).

Ce premier largage opérationnel depuis Toulouse à partir de l'A400M prouve la capacité de réaction de la 11^e BP. Il met de nouveau en relief les savoir-faire uniques du 1^{er} RTP afin d'assurer le largage et la mise à terre de matériel à partir des avions de transport tactiques de nouvelle génération. Le 1^{er} RTP est apte et formé à travailler sur tous les types d'aéronefs.

1^{er} RTP :



Le GTD LOG « Charentes » mobilisé pour les blessés de l'armée de Terre

Le 515^e RT, régiment leader du Groupement Tactique Désert LOGistique (GTD LOG) « Charentes », déployé au Mali dans le cadre de l'opération BARKHANE, a organisé une course à pied de cohésion sur le camp de Gao. Objectif : récolter des dons au profit des blessés de l'armée de Terre.

Par cette activité regroupant près de 400 soldats, tous groupements tactiques confondus, nos tringlots ont souhaité rendre hommage aux soldats tombés ou blessés sur les pistes du Mali. À l'issue de cette course, près de 2100 € ont été récoltés, une somme complétée par un généreux don du foyer du camp militaire, élevant le montant final de la cagnotte à près de 4400€ !



Missions outre-mer pour les maîtres-chiens du 515^e RT



➤ PAR LE LE SERGENT RAMON

Depuis mars 2019, le commandement de l'Élément Cynotechnique de Détection (ECD) du 515^e RT a été confié au SGT Ramon. Les missions de l'ECD au 515^e RT sont la sécurisation et la protection des installations militaires avec leurs fidèles compagnons. Évalués chaque année par l'EMZD de Bordeaux ou lors d'évaluations opérationnelles (EVALOPS), 3 maîtres de chiens ont pu partir, sur ces deux dernières années, en mission de courte durée à Mayotte et à la Réunion.

Missions à Mayotte : sécurité du dépôt de munitions, patrouilles sur l'île de M'Tsamboro et fouille de bateaux en recherche de clandestins, sensibilisation de la population à la sécurité.

Missions à la Réunion : sécurité du dépôt de munitions, encadrement de stages commando au centre d'aguerrissement tropical de La Réunion, entraînement opérationnel avec les Groupes de Commandos Parachutistes et l'antenne GIGN, avec déploiement en parachute.

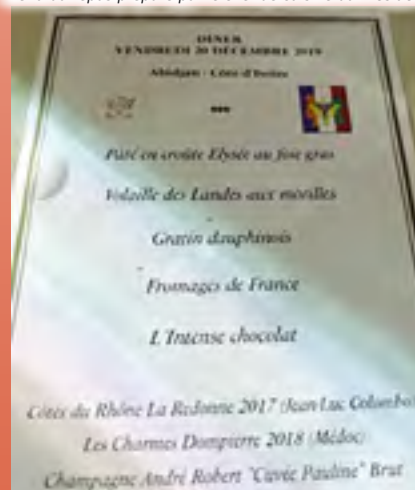


Le 516^e RT un réveillon exceptionnel en Côte d'Ivoire

➤ PAR LE MARÉCHAL DES LOGIS ANNE-SOPHIE

Le détachement du 516 a été honoré par la visite du président de la république aux forces françaises en côte d'Ivoire le 20 décembre 2019. Pour l'occasion, le chef de cuisine du palais de l'Élysée accompagnait le président et a régalé les papilles des convives présents à cet avant-réveillon. Les dédicaces et photos présidentielles faites lors de ce repas marqueront les mémoires du mandat des soldats du Glorieux 516 présents lors de cet évènement.

Menu du repas préparé par le chef de cuisine du Président



Poignée de main
entre
le chef de l'État
et l'ADC Mathieu



Le Président avec le BC1 Cédric



Le 516^e RT

LYNX 2019

en Estonie

PAR LE LIEUTENANT MARINE

D'août à décembre 2019, le 516^e Régiment du Train a armé le peloton de transport mixte (PTM) des forces françaises en Estonie. La mission opérationnelle LYNX participe pleinement à l'opération Enhanced Forward Presence de l'OTAN depuis 2016 dans les pays baltes et en Pologne. Les forces françaises en Estonie étaient composées d'un Sous-Groupement Tactique Interarmes, armé en majeure partie par le 2^e RIMa, ainsi que d'un Élément de Soutien National (ESN) au sein duquel était intégré le PTM. Les forces françaises en Estonie ont ainsi renforcé le Battle Group armé par le King's Royal Hussards puis le Queen's Royal Hussards (Royaume-Uni).

Sur place, principalement sur le camp de Tapa, les tringlots avaient pour mission principale de soutenir les forces françaises lors de leurs exercices, avec également à sa charge les acheminements de fret lors de la relève, les opérations de transit ou encore le soutien permanent en carburant. Sur les 4 mois 1/2, ce sont ainsi plus de 15 missions d'acheminement des blindés, 20 missions de transport, plus de 45 000 L de carburant distribués et un désengagement total du fret et des véhicules qui a été opéré par le peloton.

Fin août, le mandat LYNX 6 a pu vivre un fort moment de cohésion lors de la commémoration de la Bataille de Bazeilles, avant d'être engagé sur un exercice long de 2 semaines sur le camp d'Adazi en Lettonie. Le PTM a alors été responsable de l'acheminement du matériel et du soutien sur place. Il a en effet fallu transporter sur place 20 tentes modulaires, 3 000 RICR, 250 lits, 2 bacs souples contenant de l'eau ou encore les pièces de rechange de la section de réparation mobilité. Le PTM a ensuite participé aux ravitaillement des chars Leclerc et des VBCI sur leurs champs de tir et d'exercice pour épargner les potentiels mécaniques et le temps des équipages. L'escouade de transport a quant à elle desservi au plus près les munitions de tir d'artillerie.

Après ce premier exercice, des missions régulières cadençaient les semaines, parfois ponctuées d'exercices interalliés avec les homologues du 29th Royal Logistic Corps. Le PTM a ainsi participé à une journée complète de test d'interopérabilité entre les différents matériels français et britanniques puis à un exercice de TC2 en soutien du King's Royal Hussards. L'escouade PEB s'est de nouveau illustrée sur le camp d'Adazi en octobre pour le soutien du challenge international de chars de bataille IRON SPEAR qui aura vu la victoire d'un équipage français. A compter de novembre, le désengagement a occupé de plus en plus de temps et ce sont plus de 100 véhicules et 125 containers qui ont été préparés et acheminés par le PTM, renforcé à cette occasion par une équipe de 519^e GTM, un transitaire du RICM, un Déti du CTTS et un Déti de l'Armée de l'Air. Au départ de Tapa, il a fallu charger 5 trains militaires grâce à de nombreuses rotations effectuées à l'occasion par les PPLOGs mais également transporter le fret sensible des forces à l'aéroport d'Amari, ainsi que 10 containers de munitions à charger en Antonov 124.



EN MÉTROPOLÉ

Déploiement de la BOAT de la Courtine

à La Courtine du 7 au 18 octobre 2019

Exercice du BCS / BFA

Pour avoir le même langage tactique, Wagenburg est l'équivalent allemand de la BOAT (base opérationnelle avancée temporaire): l'interopérabilité du bataillon de commandement et de soutien de la brigade franco-allemande a en effet une nouvelle fois été travaillée lors d'un exercice binational déployant près de 300 soldats et 100 véhicules. Cette manœuvre a comporté deux phases, l'une au camp de la Courtine, puis l'autre à celui de Kusel en Allemagne.

Un premier mouvement s'est effectué de Müllheim au camp de la Valbonne, où l'arrivée se fait par mise en BOAT. Wagenburg réussie, nouveau départ en direction de la Courtine....

Dès leur arrivée sur la zone des Fesniers, au camp de La Courtine, les soldats déploient leurs zones par compagnies ainsi que le poste de commandement (PC). C'est la 1^{re} compagnie qui soutient le bataillon dans les différents domaines du soutien logistique (stationnement, alimentation, sanitaire pétrolier et munitions). Une fois ce PC installé et opérationnel, le BCS l'a animé tout en assurant les missions d'instruction (FTS notamment) et de tir binational.

Des autorités se sont rendues sur zone : le GBR Canitrot, chef du PCFL puis le COL Guillaume de Calbiac, chef de la division environnement opérationnel à la 1^{re} Division.



La Courtine : déchargement des véhicules



La Courtine : activités de tir binationales



BOAT de La Courtine : visite du GBR Canitrot

Une fois cette 1^{re} phase de déploiement réussie, le BCS repart et parcourt en rames, en une journée, près de 1000 km, du camp de la Courtine à celui de Kusel. C'est reparti en Allemagne, toujours dans un parfait esprit binational et d'interopérabilité : nouvelle implantation d'une BOAT, nouveau montage et nouvelles missions !

Cet exercice s'inscrit entièrement dans la feuille de route d'entraînement qui mènera le BCS à son contrôle AURIGE en 2021, et ce pour la 1^{re} fois de son histoire !

Remontage d'une BOAT au camp de Kusel



BOAT de Kusel : visite du GCA Langenegger, de l'EMAT allemand.



Le 515^e RT réalise le rêve de Simon

➤ PAR LE LTN STÉPHANIE



Simon, enfant handicapé de 6 ans, est venu passer une journée à la rencontre des militaires du 515^e régiment du Train. Accompagné de sa maman, il a pu observer une séance d'instruction sur le parcours d'obstacles par la préparation militaire terre (PMT), avant d'aller à la rencontre de l'équipe cynotechnique du régiment. Pour le déjeuner, Simon a partagé un repas saveur « ration de combat » avec les lieutenants du régiment. Il s'est ensuite vu présenter les véhicules majeurs du 515 par les équipages de chaque escadron. La journée s'est terminée par une remise de cadeaux et un goûter dans la salle d'honneur du régiment. Simon a pu réaliser son rêve : rencontrer des militaires !



Les largueurs du 1^{er} RTP formés sur un nouvel aéronef

➤ PAR LE CNE STEPHAN - OFFICIER IMF

A

près le Noratlas, le Transall, le C-130H et l'A-400M, c'est à l'Hercules C-130J de faire ses 1^{ers} largages de personnel au-dessus de la zone de saut de Fonsorbes. En effet, mi-novembre, les premiers largueurs et chef-largueurs du 1^{er} Régiment du Train Parachutiste ont investi la soute du C-130J. Prise en compte de la soute, drill des différentes procédures, les instructeurs de l'école des troupes aéroportées n'ont rien laissé au hasard lors de la formation dispensée.

Après une instruction au sol, ce fut au tour des 1^{ers} parachutistes équipés en EPC de se présenter à l'avion. Puis, sous le vrombissement des moteurs, les imperturbables largueurs ont procédé aux vérifications de l'équipé des parachutistes, ces derniers patientant sur deux colonnes, avant de s'installer en soute.

« Détachez ceinture, debout, serrez contre la paroi, accrochez... », le cliquetis des sangles à ouverture automatique se fait entendre avant qu'elles ne soient accrochées par les paras, concentrés sur le pas qu'ils auront à effectuer à la porte. Enfin, le 1^{er} stick est prêt au largage.

Le C-130J est axé sur la zone de Fonsorbes. C'est alors, qu'au bruit de la sonnerie, le témoin inerte de dérive est largué par l'ADJ Laurence et le MCH William. Après 5 rotations, ce sont 88 parachutistes de l'état-major de la 11^e brigade parachutiste, du 3^e RPIma, du 35^e RAP et du 1^{er} RTP qui ont été mis à terre. Et ce, sans qu'ils n'aient besoin de traverser le ruisseau boueux, tant redouté sur la zone de saut pour retrouver le point de rassemblement. Afin de finaliser la formation, un exercice du para accroché a été simulé sur chaque porte du C-130J.

Une nouvelle page de l'histoire du 1^{er} RTP s'est encore tournée.



Un matin pas comme les autres

➤ PAR LE LTN MATHIAS
CHEF DE SECTION FGI 1^{ER} RTP

10h50, vendredi 20 décembre 2019 : 20 jeunes soldats, leur béret rouge sur la tête, s'apprêtent à défiler devant le régiment et leurs familles. Réunis sur la place d'armes, concentrés, fiers et nostalgiques, ils se remémorent le chemin parcouru depuis plus de 3 mois...

Retour en septembre, le LTN Mathias et son équipe sont fins prêts à accueillir 35 engagés volontaires. Ces jeunes se préparent à concrétiser un choix de vie fort, en incorporant la Formation Générale Initiale (FGI). Pour tous, un but commun : devenir parachutiste et arrimeur-largeur au 1^{er} Régiment du Train Parachutiste, afin de défendre les intérêts de leur pays. Agés de 17 à 25 ans, provenant d'horizons très divers, ils ne savent pas encore que dans quelques semaines, ils seront unis, soudés et enfin prêts à franchir la porte de l'avion.

En moins de 10 jours, les voilà maintenant transformés, arborant fièrement le treillis et le chapeau de brousse, leur 1^{re} coiffe officielle. Puis, c'est le départ en direction du camp militaire de Caylus, pour y suivre une formation dense et difficile dont le but est de leur inculquer les savoir-faire et savoir-être de tout soldat professionnel.

Les instructions s'enchaînent dans un rythme effréné. En salle de cours ou sur le terrain, la rusticité et le courage de nos jeunes soldats sont mis à rude épreuve. Sport, tir,

combat, transmission ou encore génie... Ils balayent le large éventail des connaissances fondamentales du militaire, apprenant, entre autre, à creuser efficacement un trou de combat, hôtel de fortune leur permettant de mieux affronter le froid et la pluie, indissociables partenaires des douces nuits d'octobre.

Leurs cadres s'investissent avec passion, cherchant toujours à captiver leur auditoire en dispensant des cours d'une très grande qualité. Leur remarquable état d'esprit est récompensé par les excellents résultats obtenus par la section à l'issue des différents rallyes d'évaluation. Terminant systématiquement 1^{ère}, elle se distingue auprès des instructeurs du Centre de Formation Initiale des Militaires du Rang (CFIM) de la 11^e BP.

Le mois d'octobre se termine sur l'un des événements qui les marquera sans doute le plus. Le 30 octobre, au lever du soleil et après 25 km de marche de nuit et sans dormir, ils reçoivent et portent enfin leur béret rouge. Impossible dès lors de lâcher, ils abordent sereinement la fin des classes.

Début décembre, ils continuent de briller par leurs résultats, comme en témoigne leur 1^{re} place au rallye final. Ayant gagné en maturité et en vivacité d'esprit, sûrs de leur engagement, ils retrouvent enfin avec joie leur garnison, pour y parfaire leur connaissance du métier des armes. À 10h50, ce 20 décembre, le toit est formé, le ton est donné... Les voilà prêts à défiler.



Le 519^e GTM redevient 519^e Régiment du Train



En 2011, le 519^e RT, implanté à La Rochelle, devenait le 519^e Groupe de Transit Maritime et prenait ses quartiers à Ollioules, près de Toulon, tout en conservant une petite présence en Charente-Maritime. La décision de transférer le 519^e GTM dans le Var s'explique par le fait que la base navale de Toulon est le point de départ principal des projections des forces françaises. Mais comme La Rochelle dispose du seul port en eaux profondes sur la façade atlantique, cette unité y maintient donc un petit détachement. Cette solution permettait ainsi de préserver les savoir-faire indispensables pour garantir aux forces françaises la possibilité d'entrer en premier sur un théâtre d'opération par la mer. En Europe, seuls les britanniques disposent d'une capacité similaire, avec le 17^e Port and Maritime Regiment du Royal Logistic Corps.

La mission principale du « 519 » est d'armer la structure de commandement et les capacités d'action tactique d'un « Sea Port of Debarkation » (SPOD) de classe OTAN. En clair, il s'agit d'assurer les opérations portuaires et de manutention à bord des navires, sur les quais ou en rade, les opérations de transit maritime de bout en bout, le convoyage des cargaisons à bord des navires civils et militaires, les opérations de manutention de ressources et de vecteurs sur tout type de navire et le contrôle de la

conformité des déclarations douanières. Bien que subordonné au COM LOG de l'armée de Terre, le 519^e GTM est une unité à vocation interarmées qui compte parmi ses 350 militaires une vingtaine d'aviateurs et de marins.

L'été dernier, sa structure a évolué, avec la création, à effectifs constants, de 2 nouveaux escadrons. Cette évolution a fini par se traduire par un ultime changement : le retour, le 1^{er} février, à l'appellation de 519^e RT, prise pour la première fois en 1981.

Créé en Indochine en avril 1946 sous le nom de 519^e Groupe de Transport, en intégrant le peloton amphibie et la 2^e compagnie de transport de Légion étrangère (dont son actuel 2^e escadron portuaire est l'héritier). En 1953, le 519^e GT est dissous une 1^{re} fois, puis réactivé 3 ans plus tard au Maroc sous l'appellation de 519^e Bataillon de marche du Train puis 519^e Bataillon du Train, dissous à nouveau en 1962.

Ses compétences furent reprises par la 311^e compagnie de transbordement, qui deviendra le 1^{er} Bataillon autonome de transit maritime, lequel s'installera à La Rochelle en 1967. En 1977, il devient le 519^e groupe autonome de transit maritime, puis le 519^e RT, appellation qu'il a donc retrouvée officiellement, comme le souhaitait son chef de corps de l'époque, le COL Samuel Duval.





Centenaire du 121^e Régiment du Train

➤ PAR LE COL (R) GIRAUD
OFFICIER CULTURE D'ARME

Historique du 121^e RT

Le 121^e Escadron Automobile de l'Armée du Rhin a été créé le 1^{er} octobre 1920, à Mayence, à partir des sections du service automobile de l'Armée d'occupation de la Rhénanie et dans le but de soutenir cette dernière. L'escadron comprend 16 compagnies : 5 compagnies de soutien des États-Majors, 4 compagnies de Parc pour assurer la réparation des véhicules, 5 compagnies de transport, une compagnie de triage et une compagnie d'instruction, soit au total 3 120 hommes et 2 200 véhicules.

Dissous le 30 juin 1930 après l'évacuation de la Rhénanie, il donne naissance au 121^e Escadron Automobile de Réserve Générale (121^e E A R G) qui prend garnison à Lure (Hte-Saône). Il participe aux chantiers de la ligne Maginot.

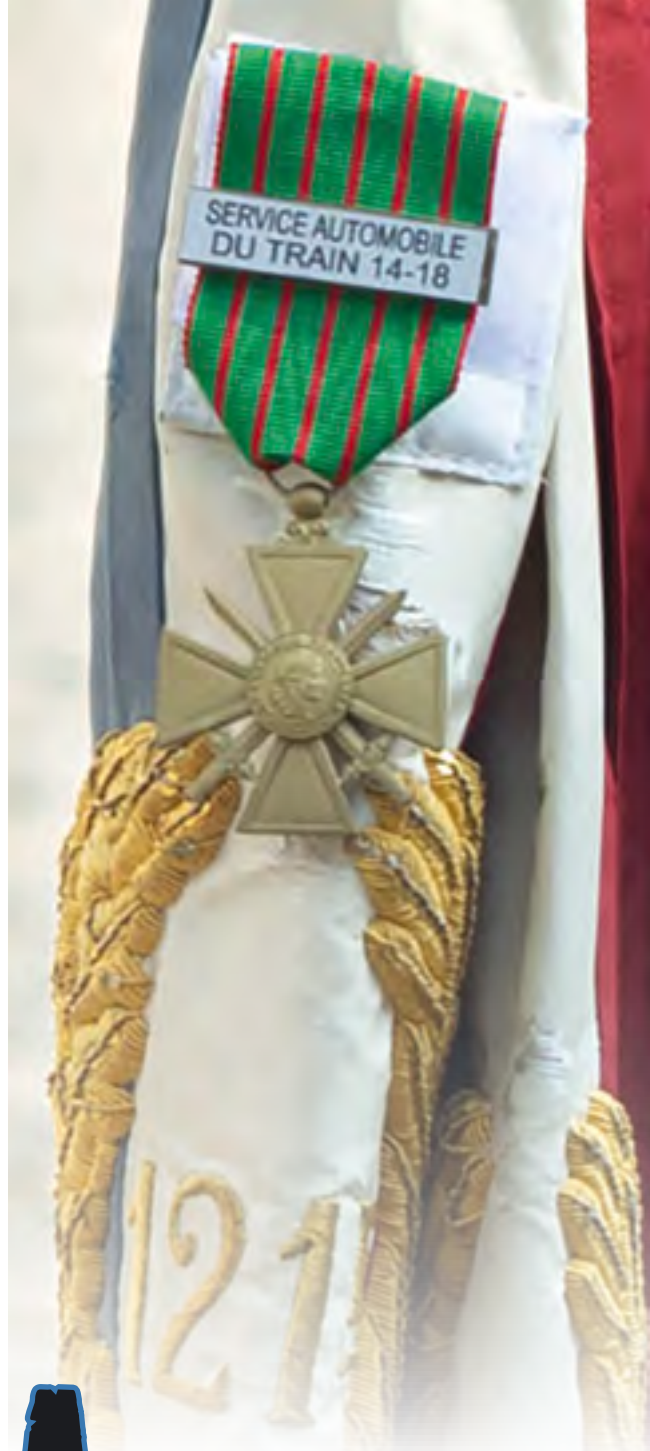
Dissous fin août 1939, il donne naissance au Groupe de Transport de Personnel 121/24. comprenant 4 compagnies : 1 compagnie hors rang chargée des services de l'escadron, 1 compagnie de transport dotée de camions pour le transport du matériel et 2 compagnies équipées d'autocars de réquisition pour le transport des troupes. Il participe à la mise en place de la 15^e DI à la frontière Lorraine puis stationne en Hte-Marne. Du 12 mai au 20 juin 1940, il assure le transport de nombreuses unités qui tentent d'enrayer la ruée allemande. Fréquemment pris à partie par l'aviation ennemie, il déplorera en 6 semaines de combat 3 tués, 6 blessés et une trentaine de camions et d'autocars détruits. Replié dans le Cantal, il y est dissous en août 1940.

Recréé à Paris le 1^{er} avril 1951 sous l'appellation de 121^e régiment du Train, il englobe les 501, 502, 523 et 526^e Groupes de Transport. À nouveau dissous le 1^{er} novembre 1955, il est reconstitué à Montlhéry le 1^{er} mars 1980 avec les moyens du 523^e RT.

Le 121^e RT a depuis participé à la plupart des opérations extérieures dans lesquelles la France a été engagée, en particulier et pour ne citer que les principales : Guerre du Golfe, ex-Yougoslavie, Kosovo, Liban, Afghanistan et Mali.

Le 121^e RT porte et entretient maintenant les traditions de toutes les unités du Train de la 1^{re} guerre mondiale. Créé à partir du service automobile de l'Armée du Rhin, il porte l'héritage des 23 sections automobiles qui ont opéré sur tous les fronts pendant la Grande Guerre (Artois en 1915, Voie Sacrée en 1916, Somme, Aisne et Champagne en 1918). Par ailleurs, le 121^e RT a une filiation directe avec la section sanitaire n° 77, citée à l'ordre de la division le 3 juillet 1918 pour ses actions en Champagne. Enfin, le régiment s'enorgueillit également d'une filiation directe avec le service auto du quartier général de la 38^e DI, qui s'est illustré notamment par le biais de son groupe de brancardiers. Ce dernier a d'abord été cité à l'ordre du corps d'armée en 1916, lorsqu'au mois d'octobre à Douaumont, il a évacué depuis les lignes avancées, 1 700 blessés en 8 jours. Il a ensuite été cité deux fois à l'ordre de l'armée en 1917, lorsqu'au mois d'octobre, au fort de la Malmaison, il a évacué vers l'arrière 2 500 blessés en deux jours de combat sous les bombardements d'obus à gaz. Il a ainsi obtenu en novembre 1917 le port de la fourragère aux couleurs de la Croix de guerre 14-18.

L'Étendard du 121^e RT a été décoré de la Croix de Guerre 14-18 par le CEMAT en juillet 2018. Il porte dans ses plis l'inscription "Grande Guerre 1914-1918", ce qui lui vaut également l'appellation de "Régiment Grande Guerre".



A

fin de mettre en avant ce centenaire, deux opportunités avaient été offertes à ce beau régiment par les organisateurs de la Fête du Train. Lors de la prise d'armes, il avait été prévu de placer symboliquement en fond de tableau un fort détachement du 121 composé de son chef de corps, le COL Navarro, de sa garde à l'Étendard et de 2 Escadrons. Symboliquement, comme pour les parrainer, les « anciens » du Train du 121 se seraient tenus aux côtés des jeunes engagés du CFIM (pelotons des 515^e et 519^e régiments du Train) qui allaient être baptisés.

De même, il avait été prévu qu'au cours de l'hommage aux morts, parmi les nombreux dépôts de gerbe, l'une d'elle soit déposée par le COL Navarro. En vue de rendre également hommage à tous les blessés du Train, un peu oubliés dans les diverses commémorations, deux blessés du 121^e RT auraient symboliquement accompagné leur chef de corps : les MCH Fabrice et Guillaume.



MCH Fabrice et Guillaume du 1^{er} ECE du 121^e RT



Portrait du MCH Fabrice

Réunionnais d'origine, Fabrice est né en 1978 à Noisy le Sec (93). Il est entré en service en tant qu'appelé (contingent 96/12) au 1^{er} Régiment du Génie à Illkirch-Graffenstaden. Il a débuté sa carrière d'EVAT en tant que maître de chien. Il a rejoint le 121^e RT en 2003 pour servir au 1^{er} ECR. Il est d'abord déployé au Kosovo et au Liban en 2008, avant d'être projeté avec son escadron en Afghanistan en 2009.

C'est là que le BCH Fabrice a été très grièvement blessé le 28 avril 2009, lorsque le VAB qu'il pilotait a été touché par une roquette. Éjecté, il est polycrêlé sur tout le côté gauche, carotide et jugulaire gauches sectionnées. Il s'en tire mais depuis ce jour, comme beaucoup de blessés, il mène un combat contre la douleur au quotidien, le traumatisme psychologique et le regard des autres qui ne décèlent pas en apparence les séquelles résiduelles de ses graves blessures. Mais il choisit de faire face et de rester dans l'institution.

En 2015, il débute une carrière de sous-officier par le rang et est promu maréchal des logis, (maréchal des logis-chef en 2019). Il est projeté aux Emirats Arabes Unis en 2011, à nouveau au Liban en 2014 et enfin au Mali en 2016 dans le cadre de l'opération BARKHANE.

Il est actuellement en plein BSTAT, avec une FS2 réussie et une FG2 prévue à l'ENSOA fin avril. Son emploi actuel, toujours au 1^{er} ECR, devenu 1^{er} ECE⁽¹⁾ est celui de sous-officier TAM. Il est également adjoint de l'adjudant d'unité et de la cellule exploitation. Il est également moniteur secouriste.

Fabrice est marié et l'heureux papa de deux garçons : Gabriel 6 ans et Rafaël 1 an.

Il est titulaire, entre autres et pour ne citer que les décorations françaises, de la Médaille Militaire, de la Croix de la Valeur Militaire avec étoile d'argent, de la médaille des blessés (2 homologations), de la Croix du combattant, de la médaille d'outre-mer avec agrafe Liban et Sahel, de la médaille d'or de la Défense Nationale, de la médaille commémorative française avec agrafe Ex-Yougoslavie et Afghanistan) et de la médaille de la protection du territoire.

(1) Escadron de Circulation et d'Escorte



Une belle photo, symbole de la cohésion de l'équipe et de la reconstruction des blessés par le sport

Portrait du MCH Guillaume

Célibataire, le MCH Guillaume est un « gone » né en 1987 à Lyon 8^e. Il est entré en service le 31 août 2010 au titre de l'ENSOA (271^e promotion - Adjudant Orsini), formation initiale dont il est sorti avec un excellent classement (8^e sur 238). Il effectue ensuite son CT1 à l'ETLO de Bourges dont il sort 1^{er} en décembre 2011. Il rejoint enfin le 121^e RT où il occupe aujourd'hui le poste de chef de la cellule exploitation du 1^{er} Escadron de Circulation et d'Escorte. Il est titulaire du BSTAT depuis le 1^{er} juillet 2018.

Il a participé à 4 opérations extérieures : adjoint de patrouille en Afghanistan (2013) puis chef de patrouille au Mali (2013), en République de Côte d'Ivoire (2015) et à nouveau au Mali en 2016. C'est là qu'il a été blessé le 28 juin 2016 par l'explosion d'un EEI sous son VAB, qui a entraîné, entre autres blessures, un arrachement du grand fessier et du nerf sciatique côté droit et plusieurs fractures.

Il est décoré de la Croix de la valeur militaire avec étoile d'argent, de la Médaille des blessés, de la Croix du combattant, de la médaille d'outre-mer avec agrafe Sahel, de la médaille d'argent de la Défense Nationale et de la médaille commémorative française avec agrafe Afghanistan.

Bonne nouvelle ! À l'été 2020, après 9 ans de bons et loyaux services au 121^e RT, le MCH Guillaume est muté à Lyon, au bureau mouvement-transport de l'État-Major de la Zone de Défense.



À droite, le MCH Guillaume avec d'autres médaillés de l'équipe de France

Le MCH Guillaume a été le capitaine de la sélection française des blessés de guerre qui a représenté la France Marine Corps Trials 2020. Il nous a livré un petit témoignage et de superbes photos de sa participation à cet événement exceptionnel.

MARINE CORPS TRIALS 2020

PAR LE MCH GUILLAUME

La 10^e édition des MCT à camp Pendleton en Californie, a été l'occasion de la 7^e participation d'une délégation française des blessés de l'armée de terre, avec cette année un tringlot comme capitaine d'équipe.

En effet, du 28 février au 13 mars, près de 200 athlètes originaires des USA, de Grande-Bretagne, du Canada, de Géorgie, d'Italie, de Colombie et de France ce sont affrontés lors d'une olympiade placée sous le signe de la reconstruction par le sport, regroupant des épreuves d'athlétismes, de tir, de natation, de cyclisme, de sports collectifs...

Pendant deux semaines, la délégation française des blessés de l'armée de terre, forte de ses 9 « guerriers », blessés physiquement ou psychologiquement, à fait montre des plus belles valeurs humaines et militaires pour relever ce défi de la résilience et prouver que la vie ne s'arrête pas après une blessure.

Pour Guillaume, le capitaine d'équipe, blessé au Mali en 2016 après l'explosion d'un IED, c'était l'occasion de voir les progrès réalisés depuis la reprise d'une activité physique adaptée un peu plus d'un an auparavant : *« Je me suis fixé des objectifs, en terme de temps pour les épreuves de natation, de distance pour le rameur, au tir à la carabine et au pistolet. Comme c'était ma première participation, je me suis efforcé d'appliquer les consignes du coach de tir »* (MCH Lionel du 54^e RA et membre de l'équipe France de tir). Un crédo payant pour Guillaume qui revient avec 10 médailles autour du cou dont 3 en OR. *« Je pars du principe que si on atteint ses objectifs, même s'il n'y a pas de médaille, on est satisfait. Là-bas, j'ai atteint tous les objectifs personnels que je m'étais fixé et en plus je suis revenu médaillé ! »*



Par une modestie qui l'honore, le MCH Guillaume n'a pas mentionné dans son article le détail de son exceptionnel palmarès :

- 3 médailles d'or : tir à la carabine couchée, rameur 4 minutes et rameur 1 minute.
- 5 médailles d'argent : tir au pistolet debout, volley assis, 50 et 100 m nage libre, 50 m dos.
- 2 médailles de bronze : relais 4 x 50 m nage libre et basket fauteuil.

EN MÉTROPOLE

Préparation opérationnelle SENTINELLE au 515^e

➤ PAR LE LTN STÉPHANIE - OFFICIER COMMUNICATION INFORMATION

En janvier 2020, 2 unités proterre (UP) constituées ont entamé leur préparation opérationnelle en vue de leur projection dans l'opération Sentinelle. Dans ce cadre, l'UP de l'Escadron de Circulation et d'Escorte n°2 (ECE2), a réalisé une sortie terrain, jour et nuit. Après une séance d'entraînement au tir sur le camp de la Braconne, les sections ont rallié Mornac, la commune partenaire de l'escadron, à l'issue d'une longue marche. Place à l'entraînement des différents modules opérationnels à valider dans le cadre de leur déploiement dans l'opération Sentinelle. Profitant d'une mise à disposition par la Mairie, des espaces publics, dont les jardins de Mornac, ou encore le gymnase de la commune, les soldats ont pu évoluer sur 4 ateliers majeurs : progression en groupe/patrouille avec gestion d'incidents, techniques d'interventions opérationnelles rapprochées (TIOR), séance d'instruction NRBC et escalade.



Le badge de l'opération Résilience porté
par tous les tringlotes qui y ont participé

Le Train et le COMLOG dans l'opération *Résilience*

Mi-mars, la situation sanitaire face à l'épidémie de Covid 19 s'aggrave rapidement avec l'augmentation exponentielle du nombre de personnes en détresse respiratoire. Les services de réanimation commencent à être saturés, notamment dans le Grand-Est. Dans ce contexte, les Forces armées sont mises à contribution, d'abord en ordre dispersé : le Service de santé des armées déploie à l'aide de notre Régiment Médical de la Valbonne un Élément Militaire de Réanimation (EMR) du Service de Santé des Armées (SSA) au sein d'un hôpital de campagne à Mulhouse, le dispositif d'évacuation médicale aéroportée « Morphée » est mis en place entre Mulhouse et Toulon pour désengorger les services de réanimation, le porte-hélicoptères amphibie *Tonnerre* évacue des malades de la Corse vers Marseille...

Voulant augmenter les moyens militaires engagés et assurer une meilleure coordination interarmées, le président de la République annonce le 25 mars la création de l'opération *Résilience*. Cette opération est consacrée à l'aide et au soutien aux populations ainsi qu'à l'appui aux services publics pour faire face à l'épidémie de Covid-19 en métropole et Outre-mer, en particulier dans les domaines sanitaire et logistique, domaines de compétence des tringlotes.

En pratique, les moyens militaires sont mis à disposition des préfets pour remplir des missions adaptées aux contextes locaux, comme la gestion, le transport et la sécurisation de stocks de matériel médical, telle la mission confiée au CTTS, ou l'appui à des unités de sapeurs-pompiers, telle la mission de renfort de la BSPP confiée au RMED. Les ressources de l'Armée française sont mobilisées sur le territoire national selon la règle dite « des 4 i », lorsque les moyens des autorités civiles sont jugés « indisponibles, inadaptés, inexistantes ou insuffisants ».

Dans de telles circonstances, les moyens de la logistique militaire et de l'Arme du Train ne pouvaient que se retrouver immédiatement en soutien et même parfois en 1^{re} ligne de la participation des Armées à la lutte contre cette pandémie. Là encore, tringlotes et logisticiens ont résolument répondu « présent » avec enthousiasme, chacun à son niveau, que ce soit dans une logique généraliste du métier de logisticien ou bien dans le cœur du métier spécifique à certains régiments, comme l'ont montré les tringlotes du RMED, du 14^e RISLP et du 519^e RT.

En témoignent les contributions suivantes envoyées par nos unités et états-majors.



Le RMED déploie à Mulhouse l'Élément Militaire de Réanimation du Service de santé

Au début de la crise et dans l'urgence médiatique du moment, ce déploiement a probablement représenté l'activité la plus visible de la participation des armées à l'opération Résilience. Suite aux annonces présidentielles du 16 mars 2020, le SSA reçoit la mission de renforcer les structures médicales du Grand Est en déployant une unité médicale opérationnelle pour prendre en compte des patients en réanimation atteint par la covid-19. Face à cette demande inédite, une structure *ad hoc* est créée, l'EMR et le Régiment Médical (RMED) est déployé dans son cœur de métier, en appui du SSA. Mis en œuvre en 7 jours, accueillant des patients pendant près de 60 jours, l'EMR permettra la prise en charge de 47 patients avant sa fermeture le 20 mai. Jeune sous-officier du RMED, le MDL Tiphaine nous fait partager sa première mission : une aventure humaine et opérationnelle intense.

« Jeune maréchal des logis de recrutement direct de la spécialité défense nucléaire, radiologique, biologique et chimique (NRBC), je suis affectée au RMED en octobre 2019, à l'issue de ma formation à St-Maixent, Le 17 mars 2020, suite à l'annonce de la mise en place d'un EMR dans le Grand-Est, je suis désignée pour partir avec ma compagnie pour cette 1^{re} expérience opérationnelle, unique en son genre.

Immédiatement, je comprends que le temps est à l'urgence : nous avons 24H00 de préparation avant le départ et la situation épidémiologique semble particulièrement alarmante en Alsace. À la 1^{re} compagnie, tout le monde est sur le pont, conscient du rôle qu'il va pouvoir jouer. C'est ma 1^{re} mission et j'ai hâte de pouvoir commander la dizaine de soldats sous mes ordres pour cette mission qui s'annonce inédite.

Toutes et tous réagissent avec enthousiasme à l'idée de pouvoir intervenir au profit de la population française. Dans la matinée du mercredi 18 mars, nous quittons La Valbonne, sans savoir quand nous reviendrons. Nous prenons d'abord la

route d'Orléans pour rejoindre la Direction des Approvisionnements du Service de Santé des Armées (DAPSA). Là-bas, nous percevons l'ensemble du matériel nécessaire au montage de la structure et je participe alors avec mon groupe, sous un hangar, à l'édification, l'aménagement et au test de l'hôpital militaire. Deux jours seront nécessaires à cette phase avant de partir pour Mulhouse.

Arrivés en Alsace dans la soirée du 20 mars, nous commençons dès la première heure le lendemain, la mise en place de l'EMR sur le parking de l'hôpital Emile Müller. Nous sommes au cœur de l'action ! Trois jours seront nécessaires pour achever l'ensemble de l'EMR et permettre aux médecins et infirmiers de se familiariser à leur environnement de travail.

Soucieux d'apporter les savoir-faire de ma spécialité NRBC, je prends rapidement en charge la mission consistant à équiper le personnel soignant amené à entrer dans l'EMR et donc à avoir des contacts avec les patients atteints de la Covid-19. Je suis consciente de la portée de cette fonction, primordiale pour la sécurité sanitaire de l'ensemble du détachement EMR. Elle implique en particulier une gestion rigoureuse du matériel de protection (blouses, masque, gants, charlottes,...) et leur décontamination, ainsi que le contrôle et le suivi régulier du personnel se déplaçant au sein de la structure.

Tout au long de ma mission, j'ai constaté une véritable implication de mon groupe. Ce volontariat et ce dynamisme, omniprésents pendant deux mois, ont été de véritables atouts dans l'accomplissement de nos tâches quotidiennes. Pour ma part, j'ai vécu une mission incroyablement enrichissante, œuvrant dans mon cœur de métier, en appui du SSA. J'en retiens de très belles rencontres humaines ainsi qu'un sentiment de devoir accompli, confirmé par les témoignages de reconnaissance de la population locale. »



L'EMR du SSA déployé sur le parking de l'hôpital Emile Müller

Le 511^e régiment du Train au secours des communes jumelées

Mi-mars, alors que les tringlots de l'Impérial s'apprêtaient à célébrer la fête de leur arme, l'épidémie de Covid-19 est venue modifier nos vies et bouleverser notre organisation.

Après quelques jours d'incertitude, liée à la brutalité de la crise, le régiment a mis en place les recommandations des états-majors, adapté son dispositif et ses activités afin de répondre aux sollicitations et maintenir sa capacité opérationnelle. Il faut préserver l'essentiel, se préparer à tenir dans la durée et à s'engager dans l'opération *Résilience*. Dans ce cadre, le régiment participera au volet sanitaire de l'opération et s'engagera de façon significative dans le volet logistique.

Dès le début, le régiment va concourir au volet sanitaire de la réponse militaire à la crise de la covid-19. Aux ordres du COMLOG et sur sollicitation du RMED engagé sur l'EMR de Mulhouse, le 511^e RT a détaché une équipe de manutention pour aider au colisage du matériel lors du démantèlement de ce dispositif. Une équipe de l'escadron de ravitaillement a ainsi renforcé le détachement du RMED du 13 avril au 20 mai 2020.

C'est ensuite le volet logistique qui va dominer dans l'engagement du régiment. Ainsi, dès le lancement de l'opération, le régiment a détaché sur ordre, deux escouades de transport sous OPCON des états-majors de zone de défense de Metz et de Lyon, assurant le transport de masques, de gel hydro-alcoolique et de matériel médical. Au 20 mai, ces deux escouades avaient déjà transporté plus de 12 millions de masques, 24 000 litres de gel hydro-alcoolique, 17 TC 20 au profit de l'EMR et parcouru plus de 52 000 km en plus de 40 missions diverses et variées.

Parallèlement, le régiment a participé, sur demande de l'ARS de Dijon et sur réquisition, à deux missions de transport de masques et matériel médical et mis à disposition de l'agence un officier et un sous-officier du régiment du 5 mai au 5 juin pour aider à la gestion logistique des acheminements locaux de masques de protection et de matériel.

Enfin, soucieux de ses communes jumelées et fidèle à ses engagements, le régiment, par l'intermédiaire de ses escadrons, a pris contact avec les mairies afin d'être au courant de la situation locale et de leur proposer une éventuelle aide. Ainsi, répondant à la sollicitation de la ville de Dole jumelée avec l'ECL et sur réquisition du préfet du Jura, 15 militaires de cette unité ont participé au côté des élus et des employés de la municipalité, à la mise en condition de masques qui seront distribués aux Dolois.

Au total, 50 militaires du 511 ont participé directement à l'opération *Résilience* et l'ensemble de la base arrière s'est mobilisé pour que le régiment puisse répondre en matériel et en moyens humains aux diverses sollicitations et rester fidèle à sa devise :

“ **Passe Toujours.** ”



d'un site logistique pharmaceutique

Dans le cadre de l'opération *Résilience*, le 14^e Régiment d'Infanterie et de Soutien Logistique Parachutiste de Toulouse a apporté son expertise dans le domaine logistique, à la mission de lutte contre la propagation de la covid-19, tout en honorant ses obligations opérationnelles.

Dès le lundi 23 mars, les militaires du 14^e RISLP ont effectué une mission de transport d'une cargaison de masques de protections destinés à l'État. Les Griffons et les Loups du *Brave 14* ont chargé à bord de leurs PPLOG (Porteur Polyvalent Logistique) et acheminé jusqu'au lieu final de livraison, cette cargaison sensible.

Le 1^{er} avril et le 7 mai, le régiment a de nouveau été sollicité pour déployer des tentes modulaires avec générateur à air chaud 2 000 sur un site logistique pharmaceutique de la région de Toulouse. Les 1^{re} et 5^e compagnies ont donc conduit ces actions dans les plus brefs délais pour permettre à la société d'un site pharmaceutique à Cugnaux (31), d'augmenter sa capacité de stockage en matériel, du fait de sa forte sollicitation en terme logistique au cours de la crise de la covid-19.

Plus que jamais mobilisés face à l'épidémie, les Braves du 14 ont montré leur engagement sans faille en cette période centrée sur l'aide et le soutien aux populations ainsi que sur l'appui aux services publics.

Un élément de manutention du 516^e RT renforce un site de Santé Publique France

Dès le début du confinement et le déclenchement de l'opération *Résilience*, le régiment a mis à profit ses compétences logistiques au niveau local mais aussi et surtout au niveau national. Tout en poursuivant les missions essentielles, le régiment s'est adapté pour répondre aux sollicitations et s'inscrire dans la durée.

En effet, dès le début de la crise, le régiment va mettre en œuvre ses capacités de transport en participant à l'acheminement de l'EMR à Mulhouse, puis à partir du 10 avril, en mettant en place une escouade de transport avec ses PPLOG au profit de la zone Nord. Cette dernière fournira un appui à l'ARS des Hauts de France pour la livraison d'équipement de protection.

À compter du 1^{er} avril, il a dépêché un élément de manutention pour assurer le suivi et l'allotissement de matériels de santé (masques notamment) au sein du site de Santé Publique France à Marolles. Cet appui a permis d'accroître la vitesse de distribution des masques vers les soignants qui sont en première ligne face au virus dans toutes les régions.

Enfin, au niveau local, le régiment aura également été sollicité par la sous-préfecture afin d'aider à la distribution des masques aux collectivités du Toulousain. C'était l'occasion pour les soldats du « *Glorieux 516* » d'apporter une aide à un territoire où il est profondément ancré depuis de nombreuses années.

L'escouade de transport Résilience du 516^e RT

L'élément de manutention
au sein du site de Santé
Publique France à Marolles

Le 121^e RT aide à la confection de masques grand public

Les soldats - logisticiens du 121^e RT ont été pleinement engagés dès le 15 mars pour répondre aux besoins logistiques et de communication dans le cadre de l'opération *Résilience*. Le régiment a su s'adapter pour être prêt à intervenir en tout temps et en tous lieux sur le territoire national à la demande des préfets et en fonction des besoins des services publics tout en maintenant les activités essentielles. Du lancement de l'opération jusqu'au mois de juin, ce sont deux escouades de transport qui ont été mises sur pied pour fournir une capacité de transport au profit des officiers généraux des zones de défense Île de France et Ouest.

En renfort du cabinet du gouverneur militaire de Paris du 2 au 20 avril, le SLT Marie, officier communication-information (OCI) du régiment, a été déployé en qualité d'officier presse à l'aéroport d'Orly et sur les sites hospitaliers tels que l'AP-HP et le GHU de Paris. Mission : répondre aux sollicitations des médias et les encadrer sur le terrain. Le 6 mai, en appui de l'ARS, l'escadron de transport (ET) et l'escadron de ravitaillement (ER) ont assuré le transport de 23 palettes de bobines de gaines en polyéthylène

entre Ogeu-les-Bains (64) et Alençon (61). Ce matériel était destiné à la confection de sur-blouses pour lutter contre la covid-19.

Les 14 et 15 mai, le régiment a soutenu le 3^e RMAT dans le cadre de la mission « masques noirs ». Les tringlots du 121^e RT ont acheminé du matériel destiné à la confection de masques grands publics (MGP) de Brétigny-sur-Orge à Montauban. Après la confection des MGP, ils ont ensuite livré près de 9 000 masques au 501^e régiment de chars de combat à Mourmelon.

Durant cette période de mobilisation particulière, le « Régiment Grande Guerre » a su être au cœur l'action pour soutenir tout le personnel engagé dans la lutte contre la covid-19.

Le 519^e RT arme un SPOD dans son cœur de métier

Dès le 30 mars, le 519^e RT a été mobilisé aussi bien dans son cœur de métier, que directement au profit des français. Lorsque le président a annoncé le départ du DIXMUDE vers les Antilles, le 519^e RT a déployé un *sea port of embarkation* (SPOE) pour contribuer aux opérations de logistique et de chargement du porte-hélicoptères amphibie de la Marine Nationale. En complément, il a embarqué un détachement avec des capacités de manutention, de transport, de transit et de traçabilité (SILRIA) sur ce même navire pour répondre aux besoins spécifiques une fois la traversée de l'Atlantique accomplie.

Chargement du Dixmude en partance pour les Antilles





Déchargement du Dixmude à l'arrivée aux Antilles

En parallèle de cet engagement majeur, le 519 a agi directement au profit des soignants et des français pour contribuer à l'effort national. La 1^{re} mission a été la projection d'un sous-officier en renfort de l'hôpital d'Ajaccio, suite à une demande de l'ARS de Corse. Ce personnel a été chargé d'apporter son expertise de constitution et de gestion de stocks dans le cadre de la réception et de la distribution de matériel sanitaire.

Le 6 mai, une rame composée d'un VT4, de deux PPLOG, de 6 GBC et 26 militaires de la Jonque été formée pour acheminer 2 millions de masques au profit de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Durant tout le mois de mai, les opérations de transport, de livraison et de distribution de masques au profit de la population se sont succédées. Plus de 200 de nos militaires ont contribué au succès de ces missions, organisées sous faible préavis et conduites à des horaires souvent atypiques.



La rame de transport de masques destinés à la région PACA

EN MÉTROPOLE



Distribution de masques à La Seyne sur Mer

Le 515^e RT apporte son aide à l'ARS Nouvelle Aquitaine

Dès le début de la crise, le Ltn Stéphanie, OCI du 515^e RT, est mobilisé dans le cadre du déploiement de l'EMR de Mulhouse. Mission : encadrer la presse et répondre aux sollicitations médiatiques relatives à la dimension logistique inédite de l'installation de cet EMR par le RMED.



L'OCI du 515 mobilisé au profit de l'EMR de Mulhouse

Mais dès fin mars, c'est essentiellement au profit de l'ARS Nouvelle Aquitaine que les militaires du 515^e RT ont été essentiellement mobilisés. Une trentaine de soldats du régiment des Charentes ont ainsi œuvré afin d'assurer le chargement, l'acheminement et la livraison de produits médicaux et pharmaceutiques. Début avril, ce sont plus de 7,5 tonnes de gel hydro-alcoolique qui sont acheminés à bord des PPLOG vers un site de stockage. Enfin, début mai, nos transporteurs ont permis la livraison d'éléments de protection individuels (EPI) et de gel hydro-alcoolique à plusieurs communautés de communes de la région.



Dans l'urgence sanitaire liée au développement de l'épidémie de covid 19 en Île de France, l'EMA était à la recherche d'un spécialiste des flux de transport afin de répondre au besoin de l'ARS et ainsi organiser la distribution des masques chirurgicaux, dons de multiples entreprises accumulés lors de l'épisode précédent du H1N1.

Dès le 20 mars, le CNE Ghislain, chef de la section « lignes régulières » du CTTS, a été nommé chef de la section transport logistique de l'ARS IDF. Il a eu pour mission de :

- ✓ créer une zone de stockage unique et central des masques d'urgence, qui pourrait recevoir 2 millions de masques ;
- ✓ créer une zone de distribution simplifiée : accès clients, formalités administratives, délivrances du colis ;
- ✓ créer une zone de contrôle qualité des masques périmés par un pharmacien de l'ARS ;
- ✓ organiser les conditions de la continuité de la zone de colisage (préparation des colis en fonction des ordres donnés par les administrateurs ARS).

Il a également été en charge du « reporting » au point quotidien de situation de l'ARS.

Cette mission couronnée de succès se poursuit jusqu'en septembre, toujours armée par le CTTS, avec un renfort ponctuel du PCFL. Le Chef d'état-major des Armées a visité l'ARS IDF le 16 avril. Le LCL Pascal a pu lui présenter les excellents résultats obtenus qui honorent les armées dans le cadre de l'opération RESILIENCE.

Et pour coordonner toutes ces actions, un chef d'orchestre : le COMLOG

Le 16 mars, l'annonce du président de la République a plongé le commandement de la logistique des forces (COMLOG) et son état-major lillois au cœur de l'action au profit des français. Entre l'aménagement du travail au sein de l'état-major, le suivi des unités et de leur engagement opérationnel, la tour de contrôle du COMLOG prend toute sa place.

La nécessité de s'inscrire dans une crise sanitaire inédite et profonde impose de s'adapter et le plan de continuité des activités est mis en œuvre. Le centre opérationnel de gestion de crise est déployé et le travail par bordée s'organise. Il s'agit de suivre la situation et guider les unités du COMLOG dans le brouillard épais de cette crise sans précédent. Les points de situation quotidiens de l'état-major et les visioconférences hebdomadaires avec les chefs de corps et d'organismes s'enchaînent et permettent un véritable dialogue de commandement.

C'est bien connu, « le plan est la 1^{re} victime de la guerre ». Dans ce contexte, la programmation est rapidement revue avec l'annulation et le report de bon nombre d'activités de préparation opérationnelle. Pour autant, il faut maintenir les activités essentielles. Les mises en condition finales et certaines formations se poursuivent en s'adaptant au fur et à mesure des directives qui parviennent à l'état-major qui les décline vers les unités du pilier. Il faut faire face à la situation sanitaire qui se dégrade de jour en jour dans le pays, mais les menaces sont toujours présentes et les opérations continuent. Pour cela le PC de Force Logistique, l'école du Train et de la logistique opérationnelle et le centre des transports et transits de surface sont à la manœuvre en appui des unités.

Enfin, le déploiement de l'EMR par le service de santé des armées avec l'appui du RMED et le lancement de l'opération *Résilience* conduisent à l'engagement de tout le COMLOG à travers des unités organiques ou des renforts individuels. Là encore, l'état-major du COM LOG doit anticiper les difficultés et faciliter l'engagement des femmes et des hommes de la logistique opérationnelle. Il doit également s'assurer que les soutiens seront présents, notamment pour maintenir la disponibilité des capacités de transport qui remplissent le volet logistique de l'opération. Enfin, il veille au meilleur emploi des moyens comme le 519^e RT ou le 24^e RI qui sont engagés dans des missions spécifiques comme la mission du DIXMUDE ou des renforts au sein des hôpitaux de Paris, assistance publique (AP/HP).

Cette crise inédite a permis de mettre en exergue l'âme opérationnelle de l'E M et des unités du COMLOG en mettant en œuvre les concepts du soutien d'une opération sur le territoire national. L'ensemble du commandement spécialisé logistique a répondu présent et a participé à la résilience des armées et de la nation avec un sens aigu du devoir et une très bonne maîtrise de la situation sanitaire au sein des organismes.

Réunion du CO crise du COMLOG





8 mai : Covid 19, devoir de mémoire et hommage au cyclisme

Les coursiers ou écureuils

Écureuil est le surnom qui fut donné aux cyclistes sur piste, ces fameux pistards qui virent le jour en 1875 sur des formats de courses se déroulant pendant 6 jours et nuits non-stop, au gré des nombreux vélodromes qui fleurissaient sur les terres originelles du cyclisme : France, Belgique, Italie, États-Unis. Ainsi, le coursier tournant en rond sur ces anneaux allant de 133,33 à 250 m, fut assimilé pour l'éternité à cet animal qui, une fois en cage, ne cesse de décrire des cercles en courant.

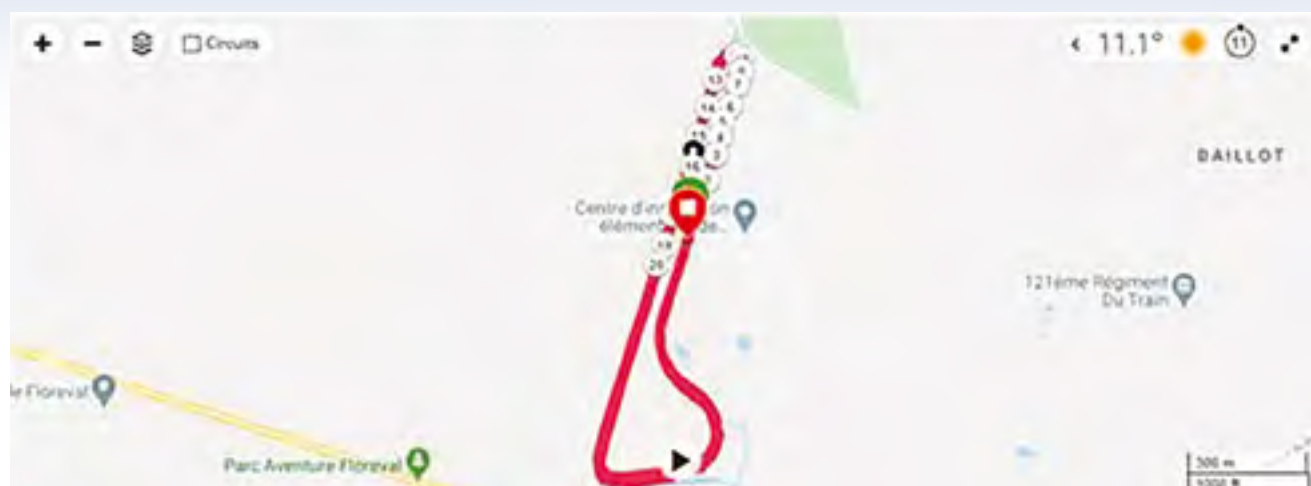
Le coursier se distingue du cycliste. Au 1^{er} abord, les deux présentent certes les mêmes similitudes : même jambes aux muscles oblongues, même passion pour le beau matériel (à cette différence près que le coursier privilégiera toujours le rendement et la rigidité au confort et la souplesse), même ivresse du *parler-vélo*. Cependant, le coursier se distingue par ce rapport si particulier qu'il entretient avec l'acceptation de la douleur, avec ce besoin de rouler même sous la pluie, même par les plus grands froids, même sur les revêtements les plus *dégueulasses*... (le cycliste recherche le confort, alors que le coursier recherche la douleur extrême).

Olivier Haralambon, chroniqueur au journal Le Monde, dans un livre salué par la critique littéraire comme le plus beau livre français de ces dernières années (*Le coureur et son ombre* - 2017 - Éditions Premier Paral-

èle) décrit le rapport du coursier avec le vélo comme une relation proche du sadomasochisme, où le coureur ne trouvera son bonheur qu'au prix d'une douleur extrême mélangée au camphre et au goudron fondu.

Le cyclisme a inspiré de nombreux écrivains ou journalistes. Ils se sont tous évertués à conjuguer la beauté du cyclisme aux exploits des plus grands coureurs et ces exploits aux plus beaux sommets montagneux ou passages historiques. Ainsi, on rend hommage au Galibier ou au Tourmalet sur le Tour de France, au Mortirolo au Giro, à l'Angliru à la Vuelta, mais aussi au Koppenberg et au Grammont au Tour des Flandres ou encore à la Trouée d'Arenberg sur Paris Roubaix.

J'ai commencé le vélo à l'âge de 9 ans. J'ai d'abord été cycliste, avant de devenir coursier. Élevé à la plus belle école de cyclisme de France, celle de Roubaix et de ses monts flamandais, celle des sorties sous la flotte, des routes pavées à travers les champs de betteraves, des monts incessants (Mont des Cats, Monts noirs, Mont Cassel), du vent de travers et de la bière de fin de sortie (la *Piedboeuf* à 2° quand on est gamin pour finir plus tard à la Chimay bleue). Le vélo ne m'a plus jamais lâché. L'émotion m'étreint quand je parle d'Histoire du cyclisme, et je ne prends « mon pied » que lorsque la sortie nous met la « gueule en travers ».



8 mai 2020 : un devoir de mémoire très particulier

En cette période si particulière que nous vivons, j'ai moi aussi voulu rendre hommage à une route, à un tour : un tour de 2,3 km totalement inconnu du public. Depuis 2 mois, j'ai en effet la chance et le bonheur de pouvoir rouler chaque soir et week-end sur la piste IEC du camp de Monthléry. Avant de pouvoir retrouver les routes de la Vallée de Chevreuse, j'ai voulu, comme Bobet rendit jadis hommage à l'Izoard (1955) ou comme Lapize rendit célèbre le Tourmalet (1910), remercier à ma façon ce petit anneau du camp. Ainsi, vendredi 8 mai, dès 7h15, je donnai le premier tour de roue pour parcourir 200 km sur ce petit circuit. 6h25 de vélo, 200 km pour quelques 2000 mètres de dénivelé positif (vous n'imaginez pas combien les 2 petites côtes du circuit peuvent devenir usantes à force d'y revenir toutes les 2 mn 30"). Hommage est rendu.

Et en ce 8 mai 2020, alors que le Devoir de Mémoire est considérablement mis à mal par la situation sanitaire et qu'au bout de 5 heures à rouler mes jambes commencent à être dures, que les ressources commencent à être entamées, je pense aux cyclistes et à leurs guerres.

Je pense à Octave Lapize, vainqueur du Tour 1910, année de l'introduction de la haute montagne dans l'épreuve, 1^{er} coureur cycliste à franchir un col⁽¹⁾, sur une route qui n'en était pas une. Avec un vélo de 20 kg et une seule vitesse au pignon fixe. Il le franchira à pied, son vélo à la main, traitant les organisateurs d'assassins. Lapize, réformé pour surdité, mais investi du sens du Devoir, s'engage d'abord au Service Automobile au sein du 19^e Escadron du Train,

avant d'être réorienté au centre d'aviation d'Avord car titulaire du brevet de pilote. Le 14 juillet 1916, alors qu'il affronte un biplan allemand, il est abattu et s'écrase. Son décès sera constaté à l'hôpital de Toul.

(Mes jambes me font moins mal)



Je pense à Lucien Petit-Breton, vainqueur des Tours 1907 et 1908. Intégré au 20^e Escadron du Train⁽²⁾, il meurt au front en 1917 à Troyes. Peu avant sa mort, il déclarait « *Hélas ! à la reprise des vélodromes, combien d'entre nous auront disparu qui étaient la gloire de notre sport !* »

(Je regarde mon compteur qui affiche 170 km, et je me dis que ma douleur n'est rien)



Je pense à François Faber, 1^{er} étranger à remporter le Tour en 1909 (il était Luxembourgeois) et qui, à l'entrée en guerre, afin de remercier la France pour la notoriété que sa victoire dans le Tour lui avait apporté, s'engagea dans la Légion étrangère (« *La France a fait ma fortune, il est normal que je la défende* »). Il mourut au front lors de la bataille d'Artois, au Mont Saint Éloi à Carency (62).

(Je ne pense plus aux 30 derniers km qu'il me reste à parcourir. J'esquisse un petit sourire de fierté en me disant que j'ai, sans le savoir à l'époque, honoré d'une certaine façon le grand François Faber en obtenant mon titre de Champion des Flandres cadets en 1991 au sommet du Mont Saint Éloi, où l'arrivée était jugée. La course était organisée par le Vélo Club de Carency, et j'aurais aimé connaître tout cela dès mes 16 ans pour savourer davantage encore ce titre)



(1) Pas tout à fait, voir l'article suivant.

(2) Voir l'article dans TRN Mag n° 23 page 24 : « Un double vainqueur du Tour de France mort pour la France dans les rangs du 20^e ET »

Je pense à Fausto Coppi, *il campionnissimo*, vainqueur des Tours 1949 et 1952, mais dont la carrière se serait trouvée tellement plus riche, si en 1943 il n'avait pas été mobilisé pour la Tunisie où, affrontant les troupes du général Montgomery, il fut prisonnier des anglais et passa 2 années dans des camps en Afrique. Il fut libéré en février 1945, ramenant avec lui la malaria qui affecta considérablement son corps et ne lui permit jamais de recouvrer l'intégralité des exceptionnels moyens dont il disposait. Cela ne l'empêchera pas d'obtenir un palmarès d'après-guerre somptueux.

(Cette fois c'est sûr, je vais finir. Mais avant cela, il reste un nom que je veux honorer)



Fausto Coppi

Je pense à Gino Bartali. Gino dit « le Pieux », tant sa croyance était inébranlable. Gino, fut engagé en 1940 au sein du 60^e Bataillon d'Infanterie Territoriale comme messenger cycliste et pouvait ainsi continuer à s'entraîner. Et l'Aura dont il disposait auprès de l'Italie fasciste depuis sa victoire dans le Tour 1938 lui permit de rouler et s'entraîner tout en transportant, au nez et à la barbe des soldats de Mussolini qui le regardaient partir chaque jour, des faux papiers d'identité, des passeports, des visas, des cartes de séjour, le tout dissimulé dans les tubes de son vélo, ce qui permis de sauver la vie de 800 juifs. Gino appartenait à un micro réseau dirigé par le cardinal Ellia Dallia Costa. Ce n'est qu'en 2013 que les archives permirent de découvrir cet acte de bravoure clandestin. La même année, Gino Bartali fut reconnu comme « Juste parmi les Nations » et son nom fut gravé au mémorial de Yad Vashem à Jérusalem. Il remporta en outre le Tour 1948 après la guerre.



Gino Bartali

Le mémorial Yad Vashem

Cette fois, j'ai terminé. Je savoure le calme des bois qui entourent la piste IEC. Je savoure la douleur que j'éprouve aux jambes. Je souris bêtement, seul, assis par terre. Et je me dis que je suis fier de mon sport. Vraiment. *Wij zullen doorgaan*^(E).

Je remercie le CNE Philippe Journée, complice de ce challenge, qui est venu partager avec moi peu après le départ quelques hectomètres qui l'ont, j'en suis sûr, définitivement convaincu qu'il avait bien fait de ne pas vendre son vélo de route.

^(E) *Wij zullen doorgaan* est une devise néerlandophone reprise par les vainqueurs flamands de Paris-Roubaix. Il n'existe pas de traduction littérale, mais sa signification est « Nous parviendrons », « Nous continuerons », « Nous franchirons ». Elle est gravée sur le pavé offert au vainqueur.

Le col du Pin Bouchain : 1^{er} col franchi par le tour de France

Maurice Garin en 1901



Le passionnant article du CEN Breynaert comporte une petite erreur : Octave Lapize a certes été le 1^{er} coureur à franchir un col de haute montagne sur le Tour de France 1910, mais le tout 1^{er} col a été franchi lors de la 1^{re} édition du Tour de France, qui s'est déroulée du 1^{er} au 19 juillet 1903. Les efforts méritoires du CEN Breynaert, le 8 mai dernier, nous rappellent l'épopée de ces 1^{ers} « forçats de la route ».

Organisée par le journal L'Auto, la 1^{re} édition du Tour s'est déroulée en 6 étapes reliant les principales villes françaises, Paris, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nantes. La longueur des étapes parcourues en partie de nuit, variait de 268 à 471 km, pour un total de 2 428 km. 5 francs étaient promis aux 50 premiers coureurs du classement général, ce qui correspondait à la rémunération journalière moyenne d'un ouvrier. 20 000 francs de primes étaient distribuées au total dont 3 000 francs promis au vainqueur du classement général final.

Contrairement à l'organisation actuelle, les coureurs n'appartenaient à aucune équipe. Les entraîneurs chargés d'ouvrir la route, imposer un rythme ou encore alimenter un leader étaient interdits. 21 coureurs étaient cependant soutenus par un fabricant de vélos ce qui leur permettait de bénéficier de soins ou de vélos neufs lors des points de contrôle fixes. De nombreux coureurs engagés étaient des amateurs n'ayant jamais participé à la moindre course cycliste.

Le départ des étapes se faisait la plupart du temps la nuit, entre 23 H00 et 5 H00, afin d'éviter les fortes chaleurs, les coureurs bénéficiant d'un ou plusieurs jours de repos entre les étapes. Le profil du parcours évitait les massifs montagneux, mais dans la 2^e étape entre Lyon et Marseille, les coureurs franchiront tout de même le col de la République, dépassant les 1 000 m d'altitude. D'ailleurs, plus que les montées, ce sont les descentes qui posaient des difficultés aux cyclistes qui couraient sur des vélos dépourvus de roue libre, les obligeant à maîtriser leur pédalage, seul moyen de ralentir.

Pour la 1^{re} étape : Paris-Lyon, le 1^{er} juillet 1903, le départ était prévu à Montgeron, dans la banlieue sud de Paris, Louis Lépine, préfet de police de la Seine, ayant interdit les courses sur le territoire parisien. 80 coureurs étaient inscrits à ce 1^{er} Tour de France, mais seulement 59 prirent effectivement le départ à Montgeron (48 Français, 4 Suisses, 4 Belges, 2 Allemands et 1 Italien). En effet, le règlement autorisait de s'inscrire seulement pour une ou plusieurs étapes, ce qui ne permettait alors pas de figurer au classement général final.

Les coureurs s'élancèrent à 15 H16. 3 contrôles fixes et 2 volants étaient prévus sur l'itinéraire. Arrêts - ravitaillement dans les auberges, crevaisons, chutes, animaient le parcours. La tête de course était à Nevers à 22 H56 et à Moulins à 01 H13.

Après avoir traversé Roanne à 05 H15 du matin, les échappés, Maurice Garin et Émile Pagie franchirent après une montée de 10 km le 1^{er} col du Tour de France : le col du Pin-Bouchain, à 759 m d'altitude au-dessus de Tarare (Rhône). Émile Pagie chuta à 200 mètres de la ligne d'arrivée à Lyon, laissant la victoire à Maurice Garin, qui remporta l'étape en 17 H45 min 13 s. C'est un des favoris de la compétition, qui remportera 3 étapes et le classement général avec 3 H00 d'avance sur le deuxième, ce qui constitue le plus grand écart entre le vainqueur du Tour et son dauphin dans l'histoire de cette compétition.

Maurice Garin, le « petit ramoneur », possédait déjà un palmarès impressionnant dont 2 victoires sur Paris-Roubaix (1897 et 1898). Il s'est également imposé sur des courses renommées comme Paris-Brest-Paris, Bordeaux-Paris, Paris-Cabourg, Paris-Le Mans... Mais Garin était aussi un *coursier* qui a également remporté des épreuves sur piste, comme les 24 heures de Paris, disputées sur vélodrome en 1895, pendant lesquelles il parcourut 701 km.



Garin au départ de la première étape

Le musée du Train, 1^{re} étape de la création du futur pôle muséal

➤ PAR LE COL (R) GIRAUD
OFFICIER CULTURE D'ARME

Point de situation du musée futur

Le 17 février dernier, le service local d'infrastructure de la Défense a remis au MAJ Fraissard, conservateur-adjoint, les clés du futur musée du Train. Mais le chemin est encore long avant la réinstallation des collections et la réouverture du musée dans ses nouveaux locaux aux normes ERP⁽¹⁾. En effet, compte tenu des nombreuses charges annexes qui pèsent sur le personnel du musée, les MAJ Fraissard et Jeanselme n'ont mis en carton, avec les infinies précautions qui s'imposent, les différentes salles du musée que pour la fin juin.

L'ambition initiale était de réouvrir le musée à l'occasion des journées du patrimoine 2020. Mais les délais nécessaires à la réinstallation des collections dans le nouveau bâtiment, ainsi que le financement non encore bouclé de la muséographie future, ont obligé à reporter l'inauguration à la fête du Train 2021. Néanmoins, les photos jointes montrent bien que notre arme disposera enfin pour raconter notre longue histoire d'un véritable écrin.

Mais ce futur musée n'est que la 1^{re} étape de la création d'un pôle muséal sur le site des EMB à l'horizon 2028.

Le futur pôle muséal de Bourges

C'est un projet particulièrement ambitieux qui ne pourra aboutir sans le soutien actif des collectivités locales, du milieu associatif de la ville de Bourges et du département du Cher. C'est pourquoi, le 13 janvier dernier, le GBR Baldi, Cdt les EMB, a tenu à rassembler, dans un des hauts lieux patrimoniaux des Écoles, la salle « Munitions », tous les acteurs concernés par la création du futur pôle muséal afin de les sensibiliser: Mme la préfète du Cher, le Maire de Bourges, l'architecte des bâtiments de France, représentant la DRAC, etc..., pour ne citer que les principaux.

Constat initial

Le département du Cher emploie 7500 personnes dans le secteur de la Défense. Le ministère de la Défense est par ailleurs le 2^e opérateur culturel en France (15 musées pour la seule Armée de Terre). La ville de Bourges dispose de collections uniques en Europe avec :

- au musée du Matériel 2500 objets et 5000 munitions ;
- au musée du Train 4000 objets et 57 véhicules rares ;
- à la DGA une centaine de pièces d'artillerie et 4000 munitions et objets pyrotechniques.



Le GBR Baldi présente le pôle muséal à un auditoire attentif...

Bien évidemment, l'objectif premier de nos musées d'arme est d'acculturer nos jeunes et soutenir notre esprit de corps. Il nous faut ensuite faire vivre le lien Armée-Nation et enfin, également, autant que faire se peut, participer à l'attractivité du territoire.

À cet effet, l'idée de valoriser ces riches collections appartenant au Ministère de la Défense en les rendant accessibles au public a fait son chemin. Il s'agit donc, dans une ville profondément marquée par l'histoire militaire, d'étoffer son offre culturelle en s'inscrivant dans le triangle cathédrale- palais Jacques Cœur - quartier Carnot. Outre l'histoire du Train, du Matériel et de la production d'armement, le futur musée présentera le riche passé de la ville de Bourges et des régiments qui y ont tenu garnison.

Chronologie des opérations

- 2000** : projet de pôle muséal
- 2016** : création du comité scientifique⁽²⁾ en vue d'élaborer le projet scientifique et culturel du musée
- 2018** : validation du projet par la DMPA
- 2019** : confirmation du projet par le Major général de l'AdT
- 2024** : ouverture d'un musée virtuel présentant le futur musée
- 2025/2026** : pose de la 1^{ère} pierre
- 2027/2028** : ouverture prévisionnelle



...dans le cadre prestigieux de la salle « Munitions »

Objectif stratégique

Afin d'augmenter l'attractivité de Bourges et sa région, l'objectif est d'attirer à l'horizon 2030 50 000 visiteurs sur un site labellisé « Musée de France ». Le public visé sera très large : militaire (stagiaires du ministère des armées, associations d'anciens, futurs appelés du Service National Universel...) et civil, que ce soient des touristes français ou étrangers (voyages organisés), des scolaires (voyages scolaires, enseignants avec leur classe, étudiants), chercheurs et bien évidemment le public local.

Conclusion

Ce projet ambitieux vise à conserver et valoriser nos riches collections, faire perdurer la tradition militaire et de l'industrie d'armement de la ville de Bourges, faire connaître l'histoire locale au sein de l'histoire nationale et contribuer ainsi à la perpétuation du devoir de mémoire. Notre magnifique musée du Train y a toute sa place...



Le futur musée sur le site actuel des EMB

(2) Composé de représentants des écoles d'arme, de la DGA et des associations les soutenant (AMAT, ANAMAT...), représentants de la ville de Bourges, spécialistes de la conservation des musées, universitaires etc...

VIE DE L'ÉCOLE ET DE L'ARME

➤ PAR LE COL (R) GIRAUD
OFFICIER CULTURE D'ARME

Mise à l'honneur de 2 amis, éminents anciens de l'École du Train

La Bundeswehr met le Général de division (2S) Bonnet à l'honneur

Le 13 décembre dernier, dans les locaux de l'ambassade d'Allemagne à Paris, l'ambassadeur a remis au GDI (2S) Bonnet la Croix d'Honneur de la Bundeswehr.

Cette distinction vient récompenser Bernard Bonnet pour son inlassable action en faveur de l'amitié et de la coopération franco-allemande. Le Gal Bonnet a en effet été d'abord en 2012 chef de la division ressources du 1^{er} Corps germano-néerlandais à Münster, avant de rejoindre en 2014 les Écoles Militaires de Bourges, d'abord comme Cdt de l'ETLO, puis en tant que Cdt des EMB. Père de l'Arme à l'occasion des festivités du Centenaire de la Voie Sacrée, il a étroitement mêlé aux commémorations l'officier de liaison (OLI) allemand à Bourges ainsi que les autorités allemandes des écoles jumelles. On se souvient en particulier du ravivage en commun de la flamme dans l'ossuaire de Douaumont ainsi que de l'instauration au mois de décembre à Bourges d'un sympathique marché de Noël allemand.

En la personne de Bernard Bonnet, c'est toute l'Arme du Train et les EMB qui sont honorées.

Un pilier de l'École du Train nous quitte

Atteint par la limite d'âge, Jean-François Vanimschoot effectuait à Bourges du 10 au 12 février dernier sa dernière période de réserve, verrouillant, comme à son habitude, les derniers détails de la fête du Train à venir. Il arrive au terme de 43 années de carrière militaire dont 6 dans la réserve opérationnelle.

Brillant circulateur, il a servi successivement au 601^e RCR Achern, 4^e RCS Nancy, PPEMIA Strasbourg, EMIA Coëtquidan, EAT Tours, 14^e RPCS Toulouse, 511^e RT Auxonne (TC de CNE), 8^e RCS Amiens, COMTRAIN Lille, EAT Tours, 15^e BT Limoges (chef de corps 2003-2005), CFLT COTIS Montlhéry et enfin ETLO Bourges.

Son passé opérationnel est également riche : EM FORPRONU Zagreb 1994, IFOR COM Ploce 1995, SFOR Sarajevo JMCC/ADAMS 1998, chef CCITM LICORNE 2006, chef DIV LOG DAMAN 2009.

Depuis son arrivée à l'ETLO Bourges en 2010, il a été d'abord directeur de la DEP (2010-2011) puis officier Coord ETLO (2011-2014). Réserviste à l'issue, il poursuit son action auprès de la Coord ETLO et reste la cheville ouvrière de la fête du Train en matière d'organisation et de finances, membre de l'équipe de marque qui a magnifiquement orchestré les festivités du Centenaire de la Voie Sacrée en 2016.

Le GBR Sabia, Père de l'Arme, ne s'y est pas trompé et a organisé le 11 février une soirée conviviale pour le remercier, conviant au « Jardin gourmand » ses principaux subordonnés présents à l'École. À l'issue du repas, le LCL Vanimschoot s'est vu offrir par le Père de l'Arme une superbe lithographie encadrée représentant la cathédrale de Bourges ainsi qu'une bonne bouteille de Mennetou-Salon rouge.



213^e anniversaire de la création de l'Arme du Train

Ce 213^e anniversaire de la création de notre belle Arme par l'Empereur Napoléon 1^{er} restera dans les mémoires comme la Fête du Train qui ne s'est pas déroulée dans les conditions habituelles, épidémie de la Covid-19 oblige.

« Fête » n'est en effet

certainement pas le terme approprié pour ce qui a été essentiellement une commémoration et la manifestation

des liens solides qui subsistent, envers et contre tout, entre les tringlots de toutes les générations. C'est ainsi que plusieurs initiatives ont malgré tout été engagées, afin de « marquer le coup » et pour que chaque tringlot d'active, parfois engagé dans la lutte contre l'épidémie, ou ancien, confiné à son domicile, se souvienne. À tout seigneur, tout honneur, le président de la Fédération Nationale du Train et le Père de l'Arme ont tenu à s'adresser à leurs troupes... La « fête de l'Arme »...comme si vous y aviez été...



Mes chers compagnons de l'Arme du Train

Il y a 213 ans, l'Empereur Napoléon créait l'Arme du Train car il voulait des hommes, et un outil, aptes à soutenir la mobilité et les combats de sa grande Armée. Depuis sa création notre Arme n'a jamais dérogé à sa mission : tendre la main à ses frères d'armes et les soutenir. L'esprit de la Voie Sacrée souffle en elle.

Cette année 2020 est particulière à cause de cet ennemi insidieux, dénommé Coronavirus, qui vient ajouter ses difficultés à celles déjà nombreuses de notre époque.

Nous n'avons pas pu physiquement ranimer la Flamme à l'Arc de Triomphe en l'honneur de nos anciens. Nous l'avons fait dans nos cœurs. Aujourd'hui nous ne fêterons pas non plus notre Arme à l'École du Train avec nos jeunes camarades d'active. Mais nos pensées en union avec tous nos compagnons, jeunes et anciens, sont là bien vivantes et chevillées à notre âme de Tringlot.

En ce jour, confinés dans nos maisons, nous penserons donc haut et fort à tous ceux qui luttent pour notre pays, à nos jeunes des régiments et des formations du Train en OPEX engagés sur les théâtres d'opérations, en OPINT sur le territoire, en actions sanitaires de soutien à notre population. En ce jour, toujours fidèle à l'esprit son créateur, le Train poursuit sa mission sans états d'âme, au service des armes de la France et de sa nation. Napoléon a fait le Train beau, son histoire le fait grand.

Mes chers compagnons « Bonne fête du Train » car c'est la fête de cœur des Tringlots unis dans une même foi et un même esprit toutes générations confondues

Par l'Empereur « Vive le Train » et que St-Christophe vous protège.

Général de division (2S) Daniel Rémondin
Président de la Fédération Nationale du Train

Le GDI (2S) Daniel Rémondin
Président de la FNT



École du Train et de la Logistique Opérationnelle Ordre du jour n° 28

Officiers, sous-officiers, brigadiers-chefs, brigadiers et conducteurs de l'arme du Train.

Il y a 213 ans, le 26 mars 1807, l'Empereur signait le décret portant création des huit premiers bataillons du Train des équipages, qui atteignirent le nombre de 24 en 1812. Puis leur nombre déclina inexorablement. La Restauration verra même le Train réduit à deux compagnies, avant que les campagnes coloniales de la France ne le fassent renaître. Notre arme évoluera ainsi au gré des fluctuations et autres réorganisations de l'armée de Terre. L'histoire s'inscrivant dans la mémoire collective des hommes, cette année est placée sous le signe de la renaissance et du souvenir.

C'est tout d'abord le « régiment de la jonque », qui recouvre cette année l'appellation de 519^e régiment du Train, dix ans après l'avoir perdue, réintégrant ainsi formellement notre communauté d'arme.

C'est ensuite le 121^e régiment du Train qui, tout juste honoré de sa croix de guerre 1914-1918, fête cette année le centenaire de sa création. Créé à Mayence en 1920, pour soutenir l'armée du Rhin, à partir des 23 sections automobiles qui s'étaient illustrées durant la Grande Guerre, en Artois en 1915, sur la Voie Sacrée et dans la Somme en 1916, dans l'Aisne et en Champagne en 1918, il a été la première des unités actuelles de notre arme à porter l'appellation de régiment.

Je salue enfin l'étendard du 135^e régiment du Train de retour parmi nous depuis la dissolution de cette unité en 1991. Remis au chef du Centre de Formation Initiale des Militaires du rang du COMLOG par le CEMAT en novembre dernier, il est décoré de la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures et porte dans ses plis l'inscription « Levant 1925-1926. » Nos anciens de Syrie et du Liban nous montrent aujourd'hui le chemin tout comme le brigadier Eric Marot, choisi pour être le nouveau parrain du CFIM en ce 25^e anniversaire des accords de Dayton, qui mirent un terme aux combats en ex-Yougoslavie. Volontaire pour servir en action extérieure au sein du 403^e bataillon de soutien logistique, Eric Marot a succombé aux côtés du maréchal des logis-chef Vaudet le 8 septembre 1992, lorsque le convoi auquel ils appartenaient est tombé dans une embuscade aux portes de l'aéroport de Sarajevo. Il doit rester pour nous un modèle de dévouement et d'abnégation, l'exemple à suivre lorsque nous contribuons à la sécurité de nos concitoyens au sein de l'opération Sentinelle en métropole ou dans le cadre de l'opération Barkhane en Bande sahélo-saharienne.

L'an dernier, nous avons fêté les 10 ans de présence de l'École du Train à Bourges. Depuis 2009, c'est toute une génération de tringlots qui a été formée dans la capitale du Berry aux côtés de ses camarades maintenanciers, les écoles délivrant au cours de cette période pas moins de 200 000 diplômes. Désormais première école de formation de l'armée de Terre, les EMB ont su développer de vraies synergies logistiques et réussir brillamment ce qui était au départ un mariage de raison.

L'épreuve sanitaire que connaît actuellement notre pays doit plus que jamais nous inciter à serrer les rangs et à faire face. À nouveau, ce sont vers les tringlots que le pays se tourne pour acheminer et mettre sur pied un hôpital de campagne en Alsace, quand les capacités civiles sont submergées. Officiers, sous-officiers, brigadiers-chefs, brigadiers et conducteurs de l'arme du Train, demain, comme sur la « Voie sacrée » en 1916, c'est à vous qu'incombera la mission s'assurer la survie de la Nation.

Et par l'Empereur, vive le Train !

À Bourges le 26 mars 2020

Le général Frédéric Sabia
Commandant l'École du Train
et de la Logistique Opérationnelle



Fête du Train 2019 :
le Père de l'Arme procède
à la lecture de son Ordre du Jour

Pour soutenir le moral des troupes, les tringlotes de 2020 auraient été bien en peine de convier un descendant de l'Empereur et certainement pas son petit-fils. Mais depuis 2016 et le magnifique Centenaire de la Voie Sacrée, notre Arme a mis en avant un autre « Père Fondateur » du Train moderne, le Général d'Armée Doumenc. Dans cette démarche, son petit-fils Michel Doumenc nous a accompagnés en toute amitié, l'an dernier encore à l'occasion des 10 ans du CTTS. Notre ami Michel, que j'associe toujours à la vie de l'Arme, est maintenant un membre fidèle de l'AMAT. Il nous a envoyé le message d'amitié ci-dessous. Je vous le livre car il est en ce jour un signe manifeste de la cohésion intergénérationnelle de notre belle Arme.

Centenaire de la Voie Sacrée à Verdun :
Michel Doumenc reçoit la cravate de la FNT



Chers amis du Train,

J'ai souhaité m'associer à l'hommage que représente chaque année votre fête. À côté de celui des officiels, mon hommage ne représente certainement pas grand-chose. Ma seule légitimité n'étant d'être que le petit-fils d'un homme qui a joué un rôle immense dans la genèse de votre grande arme. Reconnaissez que ce n'est pas un grand mérite.

J'aimerais simplement en cette période difficile remercier l'ensemble des membres de votre belle arme du Train ainsi que les anciens de l'AMAT et de la FNT. Grâce à eux, j'ai appris à connaître ce qu'est l'esprit tringlot, cet esprit que je vous envie et qui, m'avez-vous dit, est le fruit d'une longue tradition, qui ne serait pas là sans le dévouement de vos aînés, dont le capitaine, commandant puis général Doumenc fait partie. Cet esprit, vous l'avez si bien fait perdurer à travers toutes vos dernières missions. Vous travaillez souvent dans l'ombre mais je sais combien votre travail est indispensable.

En ces moments difficiles que nous vivons, où l'armée joue et va jouer son rôle, où le Train agira encore une fois loin des feux des projecteurs au service des autres, sachez que le retraité confiné que je suis, s'associe à cet anniversaire et permettez-moi de dire avec vous

"Par l'Empereur, vive le Train.

Et que St-Christophe vous protège vous-même et vos familles".

Michel Doumenc



Fête du Train 2017:
Michel Doumenc dépose une gerbe devant
le monument aux morts du Train, conjointement avec
le Président FNT, le COMLOG et le Père de l'Arme

VIE DE L'ÉCOLE ET DE L'ARME

Il n'est pas de fête d'arme possible sans un hommage à nos morts. 2020 ne dérogera pas à cette tradition, tout au moins dans Train magazine. Vous trouverez donc ci-dessous, le texte qui aurait du être lu à l'occasion de la cérémonie devant le monument aux morts du Train.

Extraits de l'hommage aux morts de l'Arme du Train

En ce 213^e anniversaire de la création du Train des équipages militaires par l'Empereur Napoléon 1^{er}, nous sommes rassemblés ici pour rendre hommage à nos anciens, officiers, sous-officiers et conducteurs du Train morts au champ d'honneur depuis 1807 et dont les noms et les campagnes sont ici gravés à jamais dans la pierre. Au cours de sa longue histoire, le Train des équipages militaires n'a cessé d'apporter à la patrie les marques de son dévouement et de son sens du service jusqu'au sacrifice ultime.

En 1995, il y a 25 ans, étaient signés les accords de Dayton, scellant la partition de la Bosnie Herzégovine et mettant fin à 3 années de guerre par le déploiement d'une force de paix de l'OTAN. Au cours des 3 années qui ont précédé cet accord, l'ONU a vainement tenté de séparer les belligérants, au prix de la vie de 112 soldats français. Parmi eux, 6 étaient des tringlotes. Soldats de métier ou appelés volontaires, ils ont donné leur vie au service de la Paix, tels le MDL Durand du 517^e RT en 1999, après la signature des accords de Dayton. Avant lui en 1995, année tragique pour l'Arme du Train, le MDL Tanchon du 601^e RCR est décédé dans un accident de la circulation, puis le MDL Beillon sous-officier munitionnaire du 6^e RCS, a été mortellement blessé en neutralisant un engin explosif à l'aéroport de Sarajevo. Enfin et surtout le BCH Hardouin du même régiment, a été assassiné par un sniper au volant de son chariot-élévateur, quasiment en direct dans les medias alors qu'il tentait de protéger la population civile en lui érigeant une protection à l'aide de conteneurs. Avant eux encore, en 1992 et toujours à proximité de l'aéroport de Sarajevo, un convoi de l'escadron de transport du 403^e BSL tombait dans une embuscade. Deux des nôtres, le MCH Vaudet du 8^e RCS et le BRI Marot du 10^e RCS, tombaient, lâchement assassinés dans l'accomplissement de leur mission au service de la paix.

Nous fêtons également cette année le centenaire du 121^e régiment du Train, héritier des 23 sections automobiles qui s'étaient illustrées sur tous les fronts de la Grande Guerre, en Artois en 1915, sur la Voie Sacrée et dans la Somme en 1916, dans l'Aisne et la Champagne en 1918. Le 121^e régiment du Train a été créé en 1920 au sein de l'Armée du Rhin à Mayence, haut lieu de l'histoire de notre Arme. C'est en effet dans cette même ville que l'Empereur, en mai 1812, a présenté au Train des équipages sa 1^{re} aigle avant son départ pour la campagne de Russie. Depuis sa création il y a 100 ans, les combattants-logisticiens du régiment de Mayence n'ont cessé de porter haut les couleurs de leur Étendard. Ils ont été présents sur tous les théâtres d'opérations depuis la guerre du Golfe et le 121 a payé le plus lourd tribut pour l'Arme du Train sur le sol libanais. En effet, sur les 149 soldats français tombés au Levant au service de la paix depuis 1978, 3 étaient des combattants-logisticiens du régiment « Grande Guerre » : le MCH Boussiquet en 2006, l'ADJ Richard en 2010 et le MDL Dustrit en 2014.

Au moment de nous incliner devant le monument aux morts du Train, en mémoire de ces tringlotes morts pour la France durant la Grande Guerre dans les rangs du 121^e RT ou morts au service de la Paix en ex-Yougoslavie et au Liban, ayons une pensée particulière pour les familles de ces derniers, durement éprouvées.



8 septembre 2012 :
la municipalité de Nivillac donne au BRI Marot
le nom d'une place en présence du GBR Etienne,
Père de l'Arme et du GDI (2S) Rémondin, président de la FNT

Au cours de la prise d'armes, deux pelotons de jeunes engagés de la promotion 2020 du CFIM/ 135^e RT du COMLOG auraient du être baptisés. À cette occasion, le « *pro patria* » suivant aurait été lu.



Le brigadier Eric Marot

PRO PATRIA : Brigadier Eric Marot

« Jeunes engagés volontaires du commandement de la logistique des forces, nous sommes réunis en ce jour pour honorer la mémoire du brigadier Eric Marot.

Né le 18 décembre 1971 à Vannes, il est deuxième d'une famille de quatre enfants et passe son enfance à Nivillac, dans le Morbihan. Après sa scolarité, il effectue 3 années d'apprentissage en carrosserie-peinture automobile.

Appelé du contingent le 1^{er} août 1991, il est affecté au 10^e Régiment de Commandement et de Soutien de Châlons-sur-Marne. Après une formation de conducteur poids-lourd, il est incorporé à l'escadron de circulation du régiment. Le 25 février 1992, il souscrit un volontariat d'une durée de six mois pour une mission d'assistance extérieure dans le cadre de la Force de Protection des Nations Unies en ex-Yougoslavie.

Le 4 avril 1992, alors que la guerre fait rage dans les Balkans, il rejoint le territoire de l'ex-Yougoslavie au sein de l'escadron de transport du 403^e Bataillon de Soutien Logistique au sein duquel il accomplit de nombreuses missions de ravitaillement.

Le 8 septembre 1992, comme chaque semaine, le convoi apportant le ravitaillement de la FORPRONU arrive à Sarajevo en provenance de Belgrade. Les véhicules de l'ONU, peints en blanc, sont parfaitement reconnaissables. Les belligérants serbes et bosniaques qui font le coup de feu dans le secteur de l'aéroport ont été prévenus de son passage et les tirs ont cessé.

Mais à 19H20, alors qu'il aborde la zone découverte à l'entrée sud de l'aéroport de Sarajevo, alors tenue par des forces bosniaques, le convoi est pris sous le feu d'armes légères d'infanterie et des tirs de mortier. À ces tirs s'ajoutent des tirs de mitrailleuses provenant de miliciens postés dans une maison située à une centaine de mètres.

Le Maréchal des logis chef Frédéric Vaudet du 8^e Régiment de Commandement et de Soutien d'Amiens est tué au volant de son camion. Le Brigadier Marot, quant à lui, est touché mortellement par une balle qui avait frôlé le conducteur du véhicule dont il était le chef de bord. Il avait 21 ans. Trois autres soldats français sont blessés, et dix-neuf véhicules sont touchés. Rapatriée, la dépouille du brigadier Eric Marot est inhumée à Nivillac, village où il a passé son enfance.



Jeunes combattants logisticiens qui serez demain engagés à votre tour sur des théâtres d'opérations où la folie des hommes sévira une fois de plus, soyez dignes de la mémoire de votre parrain. Conscient de devoir accomplir sa mission coûte que coûte, il a donné sa vie. Comme lui, servez avec cette rigueur et ce sens du devoir qui doit guider tout soldat. »

Le GBR (2S) Pfmilin, ambitionnait de profiter de cette fête du Train 2020 pour organiser à Bourges une réunion amicale de sa DA (1979-80). Nombre de ses camarades avaient répondu « présent » à ce sympathique projet puisqu'ils auraient du se retrouver une quarantaine, épouses comprises, dont le COL Nogier, patron de la DA. Mais ce n'est que partie remise: rendez-vous est d'ores et déjà pris pour la fête du Train 2021, au cours de laquelle les tringlots commémoreront le bicentenaire de la mort de l'Empereur.

Plutôt que de faire figurer dans ces pages, la reproduction intégrale du décret de création de notre belle Arme par l'Empereur, que tout bon tringlot se doit de connaître..., la rédaction a préféré explorer quelque peu les « coulisses » de la rédaction de ce décret-fondateur.



L'Empereur logisticien ou les « coulisses » du décret de création de l'Arme

L'examen de la correspondance de l'Empereur, publiée sur ordre de son neveu en 1864, montre que le niveau de détail des ordres donnés dans ce décret, que tout bon tringlot se doit de connaître, est le fruit d'une solide expérience de logisticien « de terrain ».

En effet, après trois séjours successifs en Corse entre 1789 et 1793, le capitaine Bonaparte est affecté à l'armée chargée de mater l'insurrection fédéraliste dans le Midi. Le 26 juin, il rejoint son régiment à Nice où il reçoit le commandement de la 12^e compagnie, chargée du service des batteries de côte. Premier travail de logisticien, il y organise l'approvisionnement en matériel et munitions. .

Le 25 juillet, Bonaparte est envoyé à Avignon afin d'en déloger les fédéralistes marseillais. Sur ordre du général Du Teil, commandant l'artillerie de l'armée d'Italie, il y est ensuite chargé d'organiser les convois au profit de l'armée d'Italie. Il enrage : il voudrait combattre mais il n'est qu'un « *convoyeur de barils de poudre, presque un métier de charretier* » écrit-il. Il mène à bien sa mission mais ne l'achèvera pas. En septembre, il reçoit l'ordre de rejoindre Toulon pour y remplacer Dammartin, commandant l'artillerie du siège de la ville, qui a été blessé. C'est là qu'il a rendez-vous avec son formidable destin...

Mais la riche expérience acquise au cours de cette mission de logisticien lui permettra, quelques années plus tard, grâce à sa formidable mémoire, de réglementer dans le détail la mise sur pied de ce Train des Équipages qui, à l'égal de ce Train d'Artillerie qui lui a rendu de si grands services, doit lui assurer enfin une logistique digne de ce nom.

C'est dans une lettre datée du **6 mars 1807**, envoyée au général Comte Dejean, ministre directeur de l'administration de la guerre, qu'il pose déjà les bases de l'organisation du futur Train des Équipages. Il règle très précisément la composition des attelages. Connaissant la valeur et la qualité du matériel nécessaire, il exige « *des caissons plus légers et plus solides que ceux du Train d'Artillerie, à construire avec du bois bien sec.* »



Il demande à Dejean de lui rédiger un projet pour la formation des 10 premiers bataillons et lui donne même ordre de former un premier bataillon au plus tôt. « *N'attendez pas ma signature* » écrit-il. L'entretien des futurs bataillons ne lui échappe pas et son projet comporte la création de trois masses : une pour l'entretien des caissons, une pour les harnachements, une pour l'achat de chevaux. « *On donnera au Train des Équipages un uniforme différent de celui du Train d'Artillerie et ses charretiers doivent être appelés soldats des Équipages⁽¹⁾.* »

Mais dans ce projet, tout en sachant très bien que ces « *soldats des Équipages* » seront exposés, l'Empereur ne dit rien sur l'armement nécessaire à la protection des convois. Ce n'est que dans une lettre du **16 mars 1808** qu'il précise : « *Les officiers soient armés d'une carabine ou mousqueton, d'une paire de pistolets dans les fontes et d'un sabre, que les maréchaux des logis aient le même armement ; les soldats auront une carabine et un sabre.* »

Puis l'Empereur précise les modalités de la « *prépa ops* » de l'époque : « *Pendant les temps d'entraînement, on les exercera à charger, à tirer, à tenir leurs armes propres et à faire les évolutions les plus nécessaires. Par ce moyen, les soldats des Équipages pourront faire le coup de feu.* »

Manquant d'armement, Napoléon dote ces bataillons de carabines prussiennes, bien qu'elles ne soient pas du même calibre. Mais il estime que ces bataillons ne devant pas se battre en ligne, ils peuvent avoir des cartouches différentes. Chaque bataillon sera doté d'un moule pour les fabriquer.

Napoléon logisticien ? Et bien oui, à ses heures. La Grande Armée aurait-elle réalisé le même formidable parcours, lié au génie tactique de son chef, sans cette expérience de logisticien de terrain acquise en juillet-août 1793 en Avignon ?

Une pensée particulière pour nos camarades du régiment médical, en première ligne de la lutte contre le coronavirus.

Soyons fiers d'être les « *charretiers* » du XXI^e siècle...

Et par l'Empereur, vive le Train !



Napoléon dans son cabinet de travail par David



Le capitaine Bonaparte à Toulon par Edouard Detaille

Pour terminer, la fête du Train 2020 aurait du être l'occasion de mettre en avant le 121^e RT qui fête cette année son Centenaire. Gageons que ce beau régiment saura dans l'année trouver le créneau qui lui permettra de fêter dignement ce siècle d'existence.



(1) Les futurs « combattants-logisticiens »

Un général du Train commandant en second des ESCC

Le dernier almanach du Train mentionnait parmi nos officiers généraux le général Jean-Marc Chatillon, fraîchement promu au 1^{er} février 2020. La rédaction regrette de n'avoir pas eu le temps de se procurer sa photo avant de boucler le magazine. Le général Chatillon est peu connu dans l'arme en raison d'un parcours atypique. Il nous a semblé intéressant de le présenter.

1986-1988 : École Spéciale Militaire de Saint-Cyr (promotion général Calliès) à Coëtquidan.

1988-1989 : École du Commissariat de l'Armée de Terre à Montpellier.

1989-1992 : Bureau du Service National de Versailles officier traitant ressources humaines.

1992-1996 : 7^e Régiment de Commandement et de Soutien à Besançon : intégration dans le corps des officiers des armes, chef de peloton puis après la promotion au grade de capitaine en 1993, commandant de l'Escadron de Transport.

1996-2002 : Centre d'information et de recrutement des forces armées à Bordeaux - officier recrutement. Promu chef d'escadron en 2000.

2002-2003 : cours supérieur d'état-major puis collège interarmées de Défense à Paris.

2003-2005 : professeur à l'école d'état-major à Compiègne. Promu lieutenant-colonel en 2004.

2005-2008 : EMAT Paris - officier traitant bureau organisation ressources humaines.

2008-2010 : commandant de la 1^{re} Base de Soutien au Commandement à Paris. Promu colonel.

2011-2012 : EMAT - adjoint au bureau pilotage.

2012-2016 : direction des études et de la politique de ressources humaines de l'armée de terre - chef du bureau métiers et formations puis adjoint au général sous-directeur des études.

2016-2019 : commandant du lycée militaire d'Aix-en-Provence.

2019 : Écoles de Saint-Cyr-Coëtquidan - commandant en second et chef d'état-major. Promu général de brigade le 1^{er} février 2020.

Chevalier de la Légion d'Honneur et officier de l'Ordre National du Mérite, le GBR Chatillon est né le 9 février 1966. Il est marié et père de deux enfants.



Michel Péteissian
lors de la JVS 2018,
assis sur une borne
du chemin menant
au monument
de Moulin Brûlé.

Un Ancien Président, « figure » de l'Amicale du 584^e BT nous a quittés

➤ PAR LE GAL (2S) MALLET
VICE-PRÉSIDENT FNT

Michel Péteissian nous a quittés ce 22 mars 2020, victime de la Covid-19, à l'hôpital Bichat, où il avait été admis en urgence. Incorporé en mai 1956 au CIT 151 à Montlhéry, il est affecté au 584^e Bataillon de Marche du Train, implanté dans le sud-Algérois et y participera jusqu'en août 1958 aux opérations du maintien de l'ordre. À son retour, et tout en poursuivant une carrière civile à la Banque de France, il s'engage dans la création et l'animation de l'Amicale du 584^e BT puis des Anciens du 584^e BT, dont il est le 1^{er} Président. Il le restera jusqu'en 2017 où il passera la main à C. Ridor. Fidèle parmi les fidèles, il restera dans nos mémoires comme quelqu'un de dévoué et de pro-actif, de conversation très agréable et cherchant le meilleur pour tous. Vous ne pouvez pas ne pas avoir rencontré un jour ce personnage !

ASSOCIATIONS

Honneur aux porte- drapeaux... et honneur au nôtre !



Cela n'arrive pas si souvent ! Les porte-drapeaux présents aux cérémonies du 11 novembre 2019 à Paris, représentatifs de l'institution militaire, ont été invités ce même jour par le chef des Armées à un déjeuner à l'Élysée, en présence des hauts responsables civils comme militaires. Le LCL (H) Levé, porte-drapeau de la FNT y était, représentant symboliquement tous les porte-drapeaux de nos belles associations. On le devine sur la partie gauche de la photo. Membre de la FNT depuis 1982, administrateur depuis 1983 et inamovible porte-drapeau depuis 1994, il effectue bénévolement une moyenne de 2 activités par semaine, que ce soient des ravivages, des cérémonies patriotiques ou religieuses, des inaugurations de plaques, des Assemblées Générales, des obsèques, bref, partout où sa présence est demandée et nécessaire. Il y représente la FNT mais aussi l'Arme du Train.

2010-2020 : 10 ans déjà, le Million d'éléphants ne perd pas la mémoire

13

➤ PAR LE LCL DRAPEAU, PRÉSIDENT
DE L'AMICALE DES ANCIENS DU 517^E RT

janvier 2010, sur une lointaine piste de Kapisa, un engin improvisé explose sous le véhicule blindé d'escorte de l'OMLT du Kandak 13, le Maréchal des logis Diop, chef de patrouille au 517^e Régiment du Train est mortellement blessé et décède lors de son transfert vers l'hôpital militaire de Kaboul.

12 janvier 2020, 10 ans après, nombre de ses frères d'armes ont retrouvé le chemin de la garnison du 517^e RT, les villes de Châteauroux et de Déols pour lui rendre de nouveau hommage et entourer d'affection sa famille. Certes le régiment du Million d'éléphants a disparu de l'ordre de bataille en 2012, certes les anciens se sont éparpillés dans la France entière au gré des mutations et reconversions, mais le devoir de mémoire est « solide et sûr ». Aussi à l'initiative de l'amicale des anciens du 517,



les anciens du 517 et les délégations



le LCL Drapeau lit le message de l'amicale devant les autorités et la famille

ils furent nombreux en ce dimanche de janvier à se recueillir au square MCH DIOP à Châteauroux et au carré militaire de Déols qui abrite une stèle du souvenir, la « tombe du soldat connu » pour les fidèles du Million d'éléphants. Appuyée par l'ETLO et par le père de l'arme du Train, venu en personne rendre hommage au seul tringlot tombé en Afghanistan, l'amicale et les anciens du 517 ont donc déposé gerbes et marques d'affection à l'attention de leur camarade et assuré la famille d'Harouna de tout leur soutien. Quel symbole de voir le fils aîné Oumar, dans son uniforme de stagiaire du CETAT, marquer le garde-à-vous avec rigueur et émotion. Quelques anciens du Kandak 13, camarades de combat du MCH avaient également tenus à être associés à cet hommage.

Les villes de Châteauroux et de Déols, représentées par leurs maires respectifs et le préfet du département étaient présents pour marquer la solidarité des communes et de la Nation à la cause défendue par ce soldat mort pour la France. Le président de l'amicale a rappelé que le nom du Chef DIOP est gravé sur de nombreux monuments ou plaques, à Châteauroux sur un square dans le quartier Beaulieu, sur le monument aux morts de la ville aux côtés des autres castelroussins tombés pour la France, au carré militaire de Déols, mais aussi sur le nouveau monument des morts en OPEX, récemment inauguré par le chef des Armées à Paris. Il l'est aussi à Auxonne, à Nîmes-Garons, à Montlhéry et bien sûr à l'école du Train à Bourges, et encore plus loin sur un véhicule logistique de la force BARKHANE. Il l'est aussi bien évidemment au fond des cœurs et la présence nombreuse de sa famille, de ses camarades et amis en ce jour en témoigne encore.

Les cérémonies terminées, les anciens venus des nombreux coins de France mais aussi ceux, de plus en plus nombreux, retirés dans le Berry ont pu se retrouver autour d'un repas des plus convivial et échanger avec bonne humeur et un peu de nostalgie, les souvenirs de ce beau régiment du Train trop tôt disparu.



le père de l'arme
dépose une gerbe
sur la stèle
du carré militaire de Déols



Le Président Maurice Vauchez
et son drapeau



Dépôt de gerbe au monument
aux morts le 11 novembre 2019
avec Mme Montet, maire du Bois d'Oingt.

Association du Train et des formations de soutien de Lyon

Historique

Créée en 1954, l'association était alors membre de la Fédération Nationale des Cadres de Réserve du Train créée en 1952, qui fera en 1957 partie de la FNT. Dans la revue Train Transports de décembre 1963/janvier 1964), elle s'intitulait « Association des Officiers de Réserve du Train de la 8^e RM » dont le président était Georges Rossi.

Les présidents se sont depuis succédés : Villemagne (1978), Settelen (1988), Terrible (1992), Boulon (1996), André (2000) et Maurice Vauchez depuis 2007. L'amicale a modifié son appellation pour tenir compte des changements de structures de l'Armée et s'intitule désormais « Association du Train et des formations de soutien de Lyon - Région Rhône Alpes », pour permettre entre autres l'adhésion des sous-officiers.

Organisation-effectifs

L'Amicale comporte une quinzaine d'adhérents à jour de cotisation. Le Comité Directeur est composé de 9 membres : un Président, 2 présidents délégués (Villemagne et Guillet), 2 vice-présidents (Arnaud et Nègre), 1 secrétaire (Gros), 1 trésorier (André) et 2 administrateurs (Rouillet et Settelen). Elle dispose aussi d'un drapeau et d'un porte-drapeau.

Le parcours du LTN Vauchez

Champenois d'origine, Maurice Vauchez a été incorporé en 1956 au CIT 152 à Laon avant d'effectuer son service militaire au GT 525 d'Arras. Maréchal des logis, il rejoint l'Algérie en décembre 1957, affecté à la 63^e Cie de QG/EM 13^e DI - 5^e bureau (action psychologique) à Sidi-Bel-Abbès. Il rentrera en métropole décoré de la Croix de la Valeur Militaire avant de dérouler un parcours dans la Réserve. Mais Maurice Vauchez, c'est également une brillante carrière de logisticien dans le groupe Danone, culminant en 1993 avec la direction d'un entrepôt de 18 600 m² et 100 personnes, chargé de la logistique commune du Groupe pour tous les produits alimentaires secs.

Activités

Moyenne d'âge respectable des membres de l'Amicale oblige, les activités sont réduites d'une part à une Assemblée Générale en mai, suivie d'un repas convivial avec les épouses de membres adhérents, à laquelle sont invitées les veuves des camarades décédés ; d'autre part dans la participation avec le drapeau à toutes les cérémonies commémoratives locales.

Par ailleurs, l'Amicale est représentée physiquement et quasiment systématiquement à toutes les cérémonies du Train organisées par le Père de l'Arme et/ou la FNT, comme elle est représentée aux diverses AG tant de l'AMAT que de la FNT Fidèle à la fois à son association et à la FNT, le couple Guillet est en effet facilement reconnaissable, monsieur avec ses belles moustaches et un nœud papillon club FNT ; madame, toujours souriante.

Association du Train et des formations de soutien de Lyon

Président : Maurice VAUCHEZ

366 avenue Jean Goujon - 69 620 Le Bois d'Oingt

vauchez.maurice@gmail.com 06 03 23 59 75



Le COL © Roger Guillet
et son épouse à sa gauche

Souvenirs d'un appelé du 505^e RT

PAR LE COL (R) GIRAUD - OFFICIER CULTURE D'ARME

Bonjour président
Merci pour votre engagement quotidien pour que vive encore notre Régiment. Plus le temps passe...et plus j'ai le souvenir heureux de cette époque bénie. Savez vous, cher président, que je suis l'unique appelé du contingent 78/12 du 505 qui est arrivé la veille de l'incorporation officielle. En effet, j'étais à Vienne un jour avant. J'avais déjà la coupe militaire et sans doute un maintien caractéristique puisque, alors que je faisais une longue reconnaissance du site devant l'entrée principale, je fus interpellé par un lieutenant, sans doute l'officier de permanence, intrigué par mes allers et venues. Il s'est avancé près de moi sur la voie publique et m'a demandé de quelle unité j'étais. J'ai alors répondu « *Mon lieutenant...* » (en effet à cette époque, on parcourait avec intérêt le petit livret destiné aux futures recrues, que nous recevions un peu avant, avec les grades) « *...je suis du contingent 78/12 et je dois intégrer le régiment demain* ». Il me dit que j'étais en

Nombre de nos anciens du service national continuent d'apporter par leur fidèle présence à toutes nos cérémonies, leur attachement au service national et à notre institution.

En témoignent ces mots écrits dans un grand élan du cœur par notre camarade le CEN (H) Patrick Canet, à son président d'association, l'ADC® Jean-Marc Cristin.

avance. J'ai répondu que je ne voulais pas être en retard et que je voulais faire une reconnaissance de la ville et du quartier. Il a souri et m'a demandé où j'allais dormir la nuit suivante. J'ai répondu : « *En ville* ». « *Écoute, dit-il, entre avec moi dans la caserne, nous allons te trouver un lit et tu vas manger chez nous⁽¹⁾* ». J'ai donc intégré le Groupement d'Instruction (GI) et le soir je mangeais en civil avec les autres militaires appelés. Alors que nous mangions, l'officier de permanence est venu me voir pour me demander si tout allait bien. Nous avons parlé un peu.

Le lendemain j'étais officiellement incorporé avec les autres. Jolie histoire...d'une bien belle époque. Par la suite, je n'ai plus quitté le GI⁽²⁾ et j'ai eu la chance d'y connaître et côtoyer des officiers et gradés extraordinaires. En quittant le 505 un an plus tard (je me souviens encore de ce jour comme si c'était hier) nos yeux brillaient...et je suis convaincu qu'une fois dans les voitures, certains pleuraient. En passant pour la dernière fois, au poste de police à bord de ma Renault 15 stationnée dans la caserne (sous-officier appelé oblige), j'ai retenu du mieux possible mes larmes...et j'ai salué militairement les camarades... J'ai pleuré aussi, le portail passé... C'était ainsi à cette époque ! Ce dont je suis convaincu, c'est que mes fondamentaux : le sens de l'honneur et la fraternité d'armes, je les ai appris en grande partie au 505^e RT. Par la suite ils ont été confortés au sein de l'institution qui m'a accueilli en tant que réserviste durant 32 années.

Très Cordialement.

CEN (H) Patrick Canet - Ancien MDL appelé au GI du 505^e RT (contingent 78/12)

(1) Aujourd'hui, ne se poserait-on pas des problèmes de responsabilité pénale ? (NDLR)

(2) Lors de la ventilation du contingent à l'issue des « classes », le GI se choisissait les meilleurs appelés pour assurer en grande partie l'encadrement des recrues

Amicale du Train de la Sarthe



12/04/2014 De gauche à droite :
le président Michel Pocard
André Lebert porte-drapeau suppléant
MAJ © Guy Hennequin
Francis Ferron vice-président

Historique

L'Amicale du Train de la Sarthe a été créée en 1930 par F. Saudubray. Elle n'a été déclarée en préfecture du Mans qu'en 1983. Elle a été au sommet de sa gloire dans les années 1962/1963 lorsqu'elle a compté jusqu'à 450 adhérents. Se sont succédés à la Présidence F. Saudubray, G. Germain, H. Saudubray (le fils), R. Barillon, M. Chopin, A. Badier, G. Mulot et aujourd'hui M. Pocard CEN (H).

Organisation-effectifs

L'Amicale recense actuellement 35 membres, ainsi que de nombreux sympathisants répartis sur le département. Leur moyenne d'âge est de plus de 70 ans.

Le bureau actuel est composé de :

Président :

CEN (H) M. Pocard
depuis octobre 1999

Secrétaire :

L. Serizay

Trésorier :

F. Ferron

Secrétaire et trésorier sont en place depuis une cinquantaine d'années.

Le siège social se situe au
40 rue Béranger, 72000 Le Mans,
chez le trésorier.



17/01/2020 Réunion du CA :
du bas vers le haut
Mrs Germaine, Chevallier, Péan,
Germain, Serizay, Pocard,
Ferron et Lebert

Activités

Le Conseil d'Administration se réunit 2 fois dans l'année, dans un petit restaurant qui permet ainsi de dîner in fine avec les conjoints et les sympathisants qui le souhaitent.

Les autres activités sont principalement :

- ✓ La « galette des rois » mi-janvier, qui regroupe en moyenne 25 convives.
- ✓ L'Assemblée Générale, plutôt en avril, avec une délégation des camarades de l'Amicale des Anciens du Train de la Mayenne - et réciproquement pour la leur - avec une participation d'environ 45 personnes.
- ✓ Une journée touristique (mai ou juin), coorganisée avec une autre association.
- ✓ Une semaine touristique toujours coorganisée avec une autre association; en 2019 ce fut à Madère et 25 tringlôts ont participé.
- ✓ Et surtout l'organisation la plus délicate, celle de la journée choucroute dansante, avec orchestre, au mois de novembre pour environ 125 convives.

17/11/2019 : soirée choucroute



L'Amicale participe enfin, autant que possible, aux différentes cérémonies ou événements organisés par l'ETLO, l'AMAT et la FNT.

Amicale des Cadets de l'Arme du Train (ACAT)

➤ PAR GEORGES SEEFELD - PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION

La création

C'est au domaine de la Grande Garenne, propriété de la Fédération Nationale André Maginot, à Neuvy-sur-Barangeon (18), qu'a eu lieu, en octobre 2013, l'Assemblée Générale constitutive de l'ACAT. Elle a pour buts d'entretenir, de fortifier et de perpétuer les liens de camaraderie et de solidarité qui unissent les engagés volontaires de l'Arme du Train ayant effectué leur formation au CIT 156 ou au 126^e RT à Toul (54). Pour des raisons évidentes d'attachement à sa ville de garnison, le siège social de l'Amicale est situé au Musée d'Art et d'Histoire de la ville de Toul, qui assure la gestion et la conservation des fonds documentaires et d'archives des Cadets du Train.

L'histoire des Cadets

Dès 1961, une décision ministérielle stipule que les engagés volontaires de l'Arme seront regroupés en un seul et même centre d'instruction, en l'occurrence le Centre d'Instruction du Train n° 156 à Toul.

Pour marquer leur différence avec les appelés du contingent incorporés dans cette même unité, le chef de corps de l'époque baptise ces jeunes engagés volontaires du nom de Cadets. Cette dénomination sera suivie d'un numéro dans l'ordre chronologique de formation des pelotons.

Ce qualificatif a sans doute été attribué en raison de l'âge de ces jeunes, qui, dès 18 ans, après avoir obtenu le consentement de leur représentant légal, pouvaient à l'issue des tests passés en Centre de Sélection, souscrire un contrat d'engagement au titre de l'Arme du Train, dont beaucoup n'en maîtrisaient pas tous les aspects. Il paraît utile de rappeler que depuis 1792, en France, la majorité légale était fixée à 21 ans. Elle ne sera ramenée à 18 ans qu'en 1974.

Pendant près de 15 ans, soit de 1961 à 1976, ce seront plus de 6 000 jeunes engagés qui seront formés au CIT 156, puis par changement de dénomination au 126^e RT. Certains poursuivront une carrière militaire, venant de ce fait assurer la relève de leurs anciens ayant participé à plusieurs conflits et en particulier aux campagnes d'Indochine et d'Algérie. Ces jeunes cadets deviendront par la suite la ressource en Cadres qui assurera l'ossature de l'Arme du Train. Pour d'autres, au terme de leur contrat initial, ils rejoindront la gendarmerie, la police, les douanes ou diverses administrations.

Réunion du CA à Cussac le 09/11/2019





Les Cadets au 503 le 11/10/2019

L'Amicale des Cadets

Ces jeunes engagés d'hier se sont donc regroupés au sein de l'ACAT, qui compte à ce jour 172 adhérents. Les buts que s'était fixés l'Amicale, sont atteints, grâce à l'implication et au dévouement de certains membres (ou non) du conseil d'administration.

Le bureau

est constitué
d'un Président
(G. Seefeld depuis 2018 qui a succédé à Dalidec),
d'un vice-pdt (G. Thibaud),
d'un secrétaire (B. Lancement),
d'un trésorier (Y. Rondonnet),
d'un trésorier adjoint (M. Patin)
et de 4 administrateurs
(A. Hawecker, J-P. Mamo, P. Marveaux et G. Thomas).

L'Amicale ne dispose pas de drapeau. Quels que soient le grade et les décorations, seul l'homme compte. Du caporal au général (pour la rime), un seul but :

Promouvoir le souvenir du Cadet du Train.

Les AG sont annuelles et se déroulent au cours d'une semaine de visites et de tourisme, toujours dans un endroit ou une région différente, profitant de la diversité géographique d'origine des différents cadets :

- 2014 : Neuvy/Barangeon ;
- 2015 : Maurs la Jolie (15) ;
- 2016 : Toul (54) ;
- 2017 : St Jean le Thomas (50) ;
- 2018 : Granzay-Grip (79) ;
- 2019 : Aigues Mortes (13).

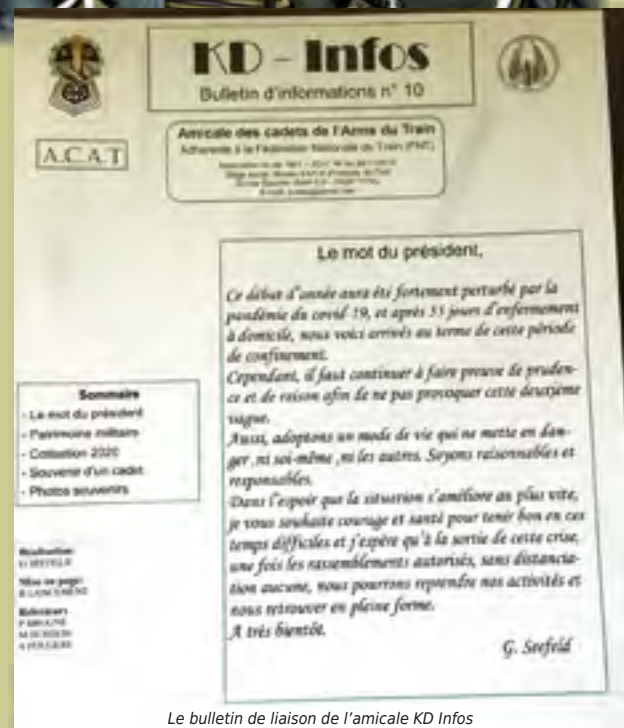
L'ACAT participe naturellement à toutes les cérémonies organisées par le Père de l'arme et/ou la FNT, que ce soit le ravivage de la Flamme à Paris, l'AG de la FNT, la Fête du Train et surtout la Journée Voie Sacrée, qui lui permet, non loin du 516 et de Toul, de se remémorer le passé à des tablées nostalgiques et animées.



Ravivage de la Flamme le 26/03/2019
à gauche le cadet 3-1 Hawecker et
derrière lui le cadet 35-1 Dehlinger



Journée Voie Sacrée le 13/06/2019



Le bulletin de liaison de l'amicale KD Infos

Les coordonnées de l'Amicale

- Site internet : <http://amicale-des-cadets-de-l-arme-du-train.e-monsite.com/>
- Adresse mail : acatsg@gmail.com
- L'amicale réalise enfin un bulletin d'information et de liaison trimestriel : le KD Infos



insigne de la 1/517 GT

➤ PAR LE LCL (H) RAOUL PIOLI
AMICALE DU TRAIN DE CORSE

Indochine : 9 août 1948, attaque du convoi de Savannakhet sur la RC 9

Le COL Jérôme Biancamaria (Cherchell 1944), créateur de l'amicale des anciens du Train de la Corse, nous a quittés en septembre 2019. Il avait effectué 2 séjours en Indochine, le 1^{er} dans le Train (1946-1948), le 2^e dans l'infanterie coloniale (1953-1955). Hommage à l'intéressé et à sa famille, le témoignage qui suit, livré en 2013 à ses camarades de l'amicale, relate avec une grande précision, le souvenir de l'une des nombreuses attaques de convois qu'il a vécues.

En 1948, le sous-lieutenant Biancamaria commandait la 2^e section de la 1^{re} compagnie de transport du GT 517.

Les routes coloniales

Construites par les Français, elles étaient en Indochine au nombre de 17, identifiées dans un système de numérotation unique pour l'ensemble du territoire. Après l'indépendance, Vietnam et Laos ont conservé cette numérotation, complétée au fur et à mesure que se construisaient de nouveaux axes routiers. Le Cambodge l'a complètement abandonnée. Pour ce qui concerne la route coloniale n° 9, elle s'étirait sur 350 km, reliant Dong Ha (Centre Annam d'alors, Vietnam actuel) à Savannakhet au Laos. La 1^{re} portion, au Centre Annam - entre Dong Ha et Lao Bao à la frontière laotienne - était une route à "circulation réglementée" (on ne pouvait s'y déplacer qu'à certains jours d'ouverture et son utilisation était limitée aux véhicules militaires intégrant quelquefois des véhicules civils). La RC 9 était l'une des artères vitales pour l'approvisionnement des troupes et de la population du Laos.



Chronologie de l'attaque du convoi, le lundi 9 août 1948:

05h00 : La section de transport du SLT Biancamaria, composée de 20 GMC est garée sur la place du cantonnement de la compagnie à Cam Lo (Centre Annam). La veille, les véhicules avaient été chargés de fûts de 200 litres contenant essence et gasoil. La mission de ce jour consiste à transporter le carburant à Savannakhet (Laos), distant de 350 km. C'est la routine, car le jeune officier assure les ravitaillements au Laos, dans les mêmes conditions, depuis déjà près d'un an. Avec son adjoint, le MCH cambodgien Touch-Inh, le sous-lieutenant, qui sera chef de convoi, vérifie le personnel et le matériel, met en place sa Jeep de commandement, le Dodge 4X4 radio, le GMC avec la mitrailleuse de 12,7 sur tourelle et enfin le GMC de dépannage. D'autres véhicules qui vont se joindre au convoi arrivent et sont placés au fur et mesure dans le dispositif : 2 automitrailleuses "Conventry" du 2^e REC qui vont rouler en tête, un groupe de combat de Chasseurs laotiens embarqué dans un GMC en 6^e position, un Dodge 6X6 de l'intendance avec un sergent et son chauffeur, une Jeep avec un lieutenant se rendant à Savannakhet et enfin 3 camions civils placés en fin d'élément militaire. Au total, le convoi comporte 28 véhicules. Le chef de convoi n'a pas de liaison radio avec le guide et le serre file, mais seulement avec l'escorte de tête et l'échelon supérieur, c'est à dire avec les éléments de secteur qui protègent la route.

05h45 : Juste avant de partir, l'officier rassemble tous les conducteurs de véhicules et les quelques chefs de bord, pour donner les consignes concernant le déplacement sur cette route, étroite et bordée de brousse épaisse limitant la visibilité des environs :

- ne pas coller au véhicule précédent ;
- maintenir une distance assez longue, pouvant aller jusqu'à 250 m ;
- en cas d'attaque, ne s'arrêter que lorsque le camion précédent est bloqué et essayer de conserver la distance ;
- en cas d'arrêt, serrer au maximum à droite pour permettre le passage des secours ;
- sauter du camion avec arme et munitions et se dissimuler dans la brousse tout en surveillant le véhicule.

06h00 : Le convoi se met en route et s'étale bientôt sur plus de 3 km. Confiants et habitués depuis longtemps à ce genre de mission, c'est sereinement que les tringlots parcourent les premiers kilomètres, dans la poussière d'août et les cahots de la route. Au PK 24,500⁽¹⁾, le convoi passe devant l'un des nombreux postes tenus par le 2^e RTM, qui ont pour mission d'assurer la protection de la RC 9.

07h00 : Au PK 28,500, des rafales d'armes automatiques sont tirées contre les 2 automitrailleuses arrivant au point le plus haut de la route. 2 légionnaires qui étaient hors tourelle sont blessés; les automitrailleuses ripostent aux tirs vietminhs. Plus tard le chef de convoi constatera que le platelage en bois du pont métallique Eiffel, à une dizaine de mètres devant les automitrailleuses, avait été enlevé par les Viets. Simultanément, 2 autres fusils-mitrailleurs ouvrent le feu sur les premiers camions qui s'immobilisent, tandis que 2 groupes de Vietminhs armés, munis de grenades et de cocktails Molotov, se précipitent vers les camions et réussissent à en incendier 2.

Le MCH Touch-Inh et les conducteurs du 1^{er}, 2^e, 3^e GMC et du Dodge 6X6, partent se protéger dans la brousse. Le sergent de l'Intendance est tué dès le début de l'attaque, il sera retrouvé une heure après, entièrement dévêtu. Le groupe de combat des chasseurs laotiens ayant débarqué dès les premiers coups de feu se met en protection, face à l'adversaire qu'il fixe au sol avec son fusil-mitrailleur.



(1) PK 24,500 signifie point kilométrique 24, 500. C'est à dire 24,500 kilomètres après le point de départ de la RC9 à Dong Ha.

07h15 : Le SLT Biancamaria, alerté par les rafales d'armes automatiques, saute de sa Jeep, se précipite sur le camion mitrailleuse et avec le BCH Berthel⁽²⁾, remonte rapidement la colonne de véhicules qui, appliquant les consignes, s'était immobilisée en serrant sur la droite. Arrivé à proximité des véhicules incendiés, il aperçoit les Viets, ouvre le feu avec la mitrailleuse et les contraint à se replier. Les fûts de gasoil⁽³⁾ du GMC mitrailleuse, perforés par les balles des armes automatiques adverses se vident, inondent la caisse du camion mais il n'y a pas d'incendie.

07h45 : Le sous-officier radio du Dodge 4X4 ayant donné l'alerte dès les premiers coups de feu, une section du 2^e RTM arrive de Cam Lo à bord de camions du Train. Elle se lance à la poursuite des Viets qui, s'étant enfuis vers le Sud, ont déjà de l'avance.

9h00 : Arrivée d'un détachement du Génie pour remettre en état le pont. Les blessés sont évacués vers Cam Lo dans une ambulance arrivée avec les Sapeurs du Génie. Seul manque à l'appel un conducteur cambodgien du 3^{ème} GMC. A-t-il été fait prisonnier ? Nul ne le saura jamais.

Pendant que le Génie et le médecin s'affairent, chacun dans leur domaine, le chef de convoi fait le point de la situation, reconstitue le convoi et rend compte par radio du bilan de l'embuscade:

- de notre côté, 1 sous-officier tué, 2 légionnaires blessés, 1 conducteur disparu et 2 camions incendiés avec leur chargement d'essence ;

- les pertes de l'ennemi seront connues lorsque le chef de la section de tirailleurs marocains rendra compte de la découverte de 8 cadavres, laissés par l'adversaire en fuite (les Viets ayant l'habitude de ne pas abandonner les morts et les blessés, on peut penser que leurs pertes étaient supérieures).

11h00 : Après rétablissement du pont par le Génie, le convoi reprend sa mission et poursuit sa route, passant la frontière laotienne à Ban Lao, pour arriver sans encombre, vers 15h30, au gîte d'étape, à Tchépone au Laos. Du lieu de l'embuscade jusqu'à Tchépone, il restait 84 km à parcourir.

(2) Qui terminera sa carrière militaire comme capitaine dans le Train.

(3) Le gasoil ne s'enflamme pas aussi facilement que l'essence. C'est à dessein que le camion mitrailleuse était chargé de gasoil.

Dès l'arrivée au gîte d'étape, immuablement et avant toute chose, les tringlots doivent refaire les pleins des véhicules, effectuer les menues réparations et surtout s'occuper des pneumatiques. Ces derniers, très souvent détériorés par la route, demandent un travail fastidieux: démontage de la roue, réparation des chambres à air, gonflage à la pompe à main puis remise en place sur le véhicule. Il va s'en dire que les conducteurs n'apprécient pas beaucoup ces tâches, pourtant indispensables, qui réduisent de beaucoup leur temps de repos. Le lendemain matin, très tôt, le convoi est prêt à parcourir les 194 km pour rejoindre Savannakhet au début de l'après midi.

Après le déchargement des véhicules et les habituelles opérations de remise en condition (pleins, pneumatiques...) la section de transport est de nouveau parée pour reprendre la RC 9 en sens inverse, généralement avec un autre chargement déjà convenu avant le départ du Centre Annam. Pendant 6 mois encore, chaque semaine, jusqu'à son rapatriement en métropole en octobre 1948, le SLT Biancamaria sillonnera le Laos, le Centre Annam, et parfois "descendra" jusqu'en Cochinchine avec sa section de transport.

Même si 65 cinq ans se sont écoulés depuis ce 9 août 1948, le témoignage du COL Biancamaria - par ailleurs étudié souvent comme "cas d'école" dans les années 1950-55 au titre du schéma habituel de l'embuscade Vietminh - conserve encore toute sa fraîcheur. Même si aujourd'hui les conditions d'engagement des unités du Train présentent des différences sensibles avec le théâtre indochinois, il n'en demeure pas moins qu'une troupe aguerrie n'a pas besoin de discours: "*Au combat chacun fait son travail comme on le lui a appris*" aimait à rappeler le colonel. Ce que ne démentiraient sûrement pas les générations actuelles d'officiers et de sous-officiers d'active.

Le sous-lieutenant Biancamaria en Indochine (1946-1948)





➤ PAR LE COL (R) GIRAUD
OFFICIER CULTURE D'ARME

Brigadier-chef

Andy Fila

du 14^e
Régiment
d'Infanterie
et de Soutien
Logistique
Parachutiste

Le 31 juillet dernier, dans la matinée, alors qu'il effectuait une intervention de maintenance sur un groupe frigorifique de la base de Kossei à N'Djamena au Tchad, le brigadier-chef Andy FILA, électromécanicien frigoriste de la force BARKHANE, est mortellement touché par l'explosion d'une bouteille de gaz. En dépit de la prise en charge immédiate par les secours sur place, il décède des suites de ses blessures.

Andy FILA s'est engagé en 2014 au titre du régiment de soutien du combattant. Dès sa formation initiale, il se fait remarquer par son excellent état d'esprit et son caractère enjoué qui lui confèrent un réel charisme. Il obtient rapidement toutes ses qualifications, avec d'excellents résultats. Il est rapidement projeté à Djibouti et au Niger, en tant qu'opérateur chaud et froid. Il était déployé pour la deuxième fois au sein de l'opération BARKHANE, intégré au détachement de soutien de l'homme de la Base Aérienne projetée de N'Djamena.

Andy FILA avait « le cœur sur la main ». Sportif accompli, gymnaste, il avait le goût du dépassement de soi et des défis, non pas en vue de dominer, mais pour donner l'exemple et le meilleur de lui-même.

Soldat et technicien oeuvrant dans l'ombre, animé d'un grand sens du service, il veillait attentivement sur les équipements de ses camarades de combat.

Toutes nos pensées vont vers sa famille durement éprouvée par cette disparition brutale, en particulier sa petite fille Miya.

“

Sergent Andy Fila, ton rire, ta joie, ton enthousiasme imprègnent encore les murs de ta compagnie comme ceux du quartier Pradère. Personne n'oubliera le soldat volontaire que tu étais en toutes circonstances. Personne n'oubliera le supplément d'âme dont témoignait ta profonde générosité.

Tu avais le désir de vivre intensément. En apportant autant de bien autour de toi, tu as réalisé bien plus que le défi que tu t'étais fixé. Ta vie aura été réussie et elle continuera à porter de nombreux fruits. À nous de trouver les ressources pour suivre l'exemple de l'homme et du soldat que tu as été, en gardant à l'esprit ta grandeur d'âme et la chaleur de ton sourire. ».

Général d'armée Thierry BURKHARD

In memoriam : Général de corps d'armée Henry Lombard



Le GBR Lombard Cdt l'EAT (1993-1995)

***Le texte qui suit
est l'éloge funèbre
lu par le GBR Sabia,
Père de l'Arme,
à l'occasion
des funérailles
du GCA Lombard
le vendredi 19 juin
en la chapelle
St-Louis
de l'École Militaire.***

Saint-Cyrien de la promotion Corse et Provence (1964-1966), Henry Lombard est né le 24 septembre 1942 à Charlieu dans la Loire. Il a déroulé dans l'arme du Train une brillante carrière qui l'a amené à la plus haute fonction : celle d'inspecteur de l'Arme, poste qu'il a été le dernier tringlot à occuper... comme un symbole. Sa personnalité, sa prestance et son charisme, qui lui donnaient une autorité naturelle, ont marqué tous ceux qui l'ont côtoyé et ont servi sous ses ordres, d'où une immense émotion à l'annonce de son décès.

Le général Lombard était avant tout caractérisé par son vécu de circulateur : au 512^e Groupe d'Escadrons du Train de St-Lô où il effectua son temps de commandement de capitaine, puis au 517^e régiment du Train de Laon-Couvron, enfin, à la tête du 601^e RCR d'Achern qu'il commanda brillamment de 1986 à 1988. Chef de corps de grande envergure, il était un organisateur de talent et un réformateur dans l'âme. Particulièrement exigeant, il faisait confiance et contrôlait a posteriori, parvenant ainsi à tirer la quintessence de son régiment.

À ce cursus opérationnel s'ajoutait un parcours de formateur et de pédagogue qu'il éprouva comme lieutenant instructeur au CIT 156 de Toul, puis une première fois à l'EAT comme instructeur et enfin comme commandant d'école de 1993 à 1995. Jeune capitaine à l'époque, j'eus l'immense privilège de servir sous ses ordres et de découvrir une qualité rarissime qu'il détenait et qu'il démontra tout au long de sa carrière : sa connaissance des hommes. À sa parfaite maîtrise des ressources humaines, il savait allier une profonde humanité dans les

rapports qu'il entretenait avec ses subordonnés. Ceux-ci n'étaient pas définis par un numéro de matricule ou par un bigramme ou un potentiel, mais par une anecdote vous concernant qu'il vous rappelait d'emblée et qui montrait qu'il vous connaissait.

C'est précisément dans ce domaine qu'il faisait autorité. Sans doute faut-il y voir une manifestation de sa grande ouverture d'esprit forgée par sa scolarité à science po après sa réussite à l'école de guerre. Dès lors, sa deuxième partie de carrière sera entièrement placée sous le signe des ressources humaines. Affecté une première fois, de 1983 à 1986, à la direction du personnel militaire de l'armée de Terre, il fait merveille par sa puissance de travail, ses facultés d'adaptation, sa vivacité d'esprit et sa discipline intellectuelle. Il y reviendra en 1988, à l'issue de son temps de commandement, pour occuper d'abord la fonction de chef du bureau Train puis, responsabilité encore plus complexe, celle de chef du bureau état-major et enfin en 1992, de chef du bureau encadrement. Son succès à ce dernier poste très exposé, confronté qu'il était aux réorganisations et dissolutions consécutives à la fin de la Guerre froide, atteste de sa capacité à remettre constamment en question nos certitudes.

Nommé au prestigieux poste d'inspecteur du Train en 1995, il sera confronté à un deuxième défi de taille : celui de la professionnalisation de notre arme, défi qu'il relèvera brillamment par son travail de fond, inspectant les unités avec toute l'autorité et la bienveillance que nous lui connaissons. À ce poste, il sera promu général de division en 1997, puis général de corps d'armée en 2000, intégrant au passage le conseil supérieur de l'armée de Terre, l'instance qui propose au politique la nomination au généralat. Si je me tiens aujourd'hui devant vous, c'est en partie grâce au général Lombard. En 1997, il me reçut en tant qu'inspecteur pour la visite d'avancement au grade de commandant. Je n'en menais pas large : si mon temps de commandement avait été bon, mon passage à l'école d'état-major s'était soldé par un rang

de sortie moyen. Voilà ce qu'il me dit avec ce timbre de voix si particulier que j'entends encore : « Alors m'sieur Sabia, je suis déçu par ton classement à Compiègne » (silence décomposé de ma part même si je percevais un sourire malicieux de l'autre côté du bureau). Après un temps d'attente où il jugea son effet, il reprit : « ...Bon, je te mettrai quand même au tableau en fin d'année mais mets-toi au boulot pour réussir l'école de guerre ». Quand on sait l'importance du passage rapide au grade de commandant pour un officier, dès lors qu'on est breveté de l'enseignement militaire supérieur, je sais ce que je lui dois aujourd'hui et je pense ne pas l'avoir déçu.

Les nombreux témoignages qui me sont parvenus ces derniers jours sont particulièrement émouvants et élogieux : chef estimé de tous auquel ses subordonnés obéissaient d'amitié, qui dispensait des conseils avisés et faisait confiance, chef au regard noir et perçant, non dénué de malice et qui mettait ses interlocuteurs sous le charme, mais aussi chef d'une grande humanité, autorité morale, homme très affable, ouvert et au grand cœur, qui portait une attention sincère au sort et aux problèmes de ses subordonnés.

À la rigueur dans le service, le général Lombard alliait de grandes qualités de camaraderie. Qui ne se souvient pas l'avoir vu, à Tours en particulier, animer avec sa guitare d'amicales soirées grâce à sa connaissance approfondie du répertoire de Brassens ? À sa façon, il faisait sienne la maxime de Montaigne : « Il faut vivre parmi les hommes et non au-dessus des hommes ».

Mon général, l'arme du Train vous restera à jamais reconnaissante pour tout ce que vous lui avez apporté et tous les tringlots que vous avez côtoyés, commandés et inspectés n'oublieront jamais la bienveillance avec laquelle vous avez assumé vos différentes fonctions. Nous portons aujourd'hui le deuil d'un grand chef et d'un frère d'arme et nous tenons à assurer votre famille de tout notre soutien dans cette épreuve.

Le Gal Lombard avec les lieutenants de la DA 1995-1996



**Le général Lombard
était remarié
et père
de 3 filles nées
de son premier mariage.
Il est malheureusement
décédé le 13 juin dernier
à l'âge de 78 ans,
d'un arrêt cardiaque
lors d'une opération bénigne.**

Général Michel Douchet

(1927-2019)



Michel Douchet est né en 1927 à Fismes (51). St-Cyrien de la promotion Général Frère (1948/1950), il choisit l'Arme du Train. Après son année d'Application à l'EAT, il rejoint en 1951 le GT 514 à Marrakech (Maroc). Désigné en 1953 pour servir en Extrême Orient, il y sert successivement au 2^e Régiment de Transport et aux GT 503 et 515. Sa brillante conduite lui vaut d'être cité à l'ordre de la Division.

De retour en métropole en 1955, il sert pendant 3 ans au CIT 153 d'Auvours. En 1958, affecté au 586^e BT stationné en Algérie, il se distingue à nouveau et est cité à l'ordre de la brigade. À sa sortie de l'École d'État-Major en 1959, il effectue son TC de Capitaine au GT 526 avant d'être affecté comme instructeur à l'EAT.

Breveté de l'ESG en 1966, son sens de l'organisation est souligné à l'EM 2^e RM de Lille en tant que rédacteur au 3^e Bureau, ainsi que comme chef de corps du 501^e GT de Senlis (68/70). En 1970, il rejoint à nouveau l'EM de la 2^e RM pour y prendre les responsabilités de chef du bureau Rens/Plans/Emploi.

Ses compétence et expérience le conduisent en 1974 aux fonctions de Directeur de l'instruction de l'EAT, où il marque pendant 2 ans les promotions d'élèves. En 1976, il devient brièvement Comtrain de la 4^e Div./61^e DMT de Nancy puis, plus longtemps, Comtrain/DRT de la 2^e RM à Lille.

Promu général de brigade en 1981, il termine sa carrière comme commandant de la Base de Transit Interarmées de La Rochelle, qu'il quittera en 1985.

Le Gal Douchet nous a quittés le 27 décembre 2019, à presque 93 ans. Officier de la LH et de l'ONM, il était titulaire de la croix de guerre TOE et de la croix de la Valeur Militaire. Marié et père d'un enfant, il s'était retiré à Apt, dans le Vaucluse.

Général Jean Gloux

(1930-2020)



Jean GLOUX est né le 5 septembre 1930 à Saint-Lô. St-Cyrien de la promotion Maréchal de Lattre (51/53), il choisit l'arme du Train. Sa carrière commence en Algérie, où il reste 3 ans, de 1956 à 1959, comme lieutenant chef de peloton à la 269^e Compagnie de Circulation Routière. Il y obtient une citation à l'ordre du Régiment.

En 1961 il réalise son temps de commandement de capitaine à la CCR 220 à Metz. Il effectue ensuite le stage d'État Major à Paris (25^e promotion) avant de rejoindre le CIT 156 à Toul. En 1965, Il est affecté à l'état-major de la Base d'Opérations 901 à Metz, qui deviendra en 1972 le 1^{er} COMLOG (cf Train Mag n°20). Il y passera alors ses qualifications logistiques au Centre d'Instruction et d'Etudes Logistiques (CIEL) puis sera chef du Bureau Etudes à l'État-Major.

En 1969 il est stagiaire à l'ESG à Paris, puis est affecté à l'EAT pour commander la Division de perfectionnement (71/73), avant de revenir à l'ESG comme professeur de logistique (74/75). Promu LCL en 1974, il est désigné pour commander en 1976 le 602^e RCR, alors stationné à Montlhéry et assurera son déménagement sur Dijon en 77/78.

Il est alors ré-affecté au 1^{er} COMLOG de Metz en 1978, d'abord comme OSA puis, en 1979 pour assurer les fonctions de directeur du CIEL. En 1980 il rejoint l'ESG Paris pour, pendant 2 ans, assurer les fonctions de chef du cours logistique. En 1982, il est nommé Cdt du Train et directeur des transports du 3^e Corps d'Armée et de la 1^{re} Région Militaire au Quartier général des Loges avant d'être désigné pour commander en 1984 la Brigade Logistique du 3^e CA à Beauvais. Il sera admis dans la 2^e section des officiers généraux le 1^{er} novembre 1986.

Il était marié, mais veuf depuis quelques années, et avait 3 enfants. Il est décédé le 7 mai 2020.

Décès du COL (ER)

➤ PAR LE COL (R) GIRAUD
OFFICIER CULTURE D'ARME

Jean-Michel Vandier

É

motion et tristesse à la FNT lorsqu'arrive de toutes parts (COL Limorte chef de corps du 516, ADC ® Ben Triki président de l'amicale des anciens du 516, Gal (2S) Abzouzi, président de l'ATTVL...) la nouvelle du décès le 16 avril dernier à l'hôpital de Clamart du COL (ER) Vandier, ancien chef de corps du 516^e RT (1992-1995). Fragilisé par une longue maladie, le COL Vandier nous a quittés à l'âge de 72 ans, nouvelle victime de la Covid-19.

D'une très grande culture, belle plume, il laissera le souvenir d'un chef au caractère bien trempé et très direct, mais aussi d'un ami fidèle et attachant.

Il a terminé sa carrière en 2005 à Tours, après avoir été pendant 3 ans adjoint Train du commandant des ELT (GBR Marcerou puis GBR Gentric). C'est là que je l'ai le mieux connu et apprécié. Il n'y avait pas une délégation étrangère ou un stage, le plus court soit-il, qu'il ne tenait pas à accueillir avec des mots d'une infinie gentillesse. Il ne voulait pas d'adieux aux armes mais ses subordonnés et amis ont tenu tout de même à « marquer le coup ». Jean-Michel Vandier était un fidèle membre de l'amicale des Anciens du 516^e RT.

le 516^e RT et son amicale en deuil



4 novembre 2016 : Jean-Michel Vandier, membre de l'amicale, participe à une cérémonie au 516^e RT

Général de division Alain Gentric

➤ PAR LE GAL (2S) ABZOUZI
PRÉSIDENT DE L'AMICALE DU TRAIN DE TOURAINE VAL DE LOIRE

Le général Alain Gentric est né le 25 juin 1951 à Paris. Il est décédé le 1^{er} août 2020 à Saint-Cyr-sur-Loire à l'âge de 69 ans. Il était marié à Marie-Pierre Le Henaff depuis le 2 août 1974, il avait trois enfants et cinq petits-enfants

LA CARRIÈRE MILITAIRE

Après des études au Prytanée Militaire de La Flèche (1968-1972), il entre à Saint-Cyr en 1972.

1972-1974 : élève officier à l'ESM de Saint-Cyr à Coëtquidan - Promotion « Général de Linarès ».

1974-1975 : officier-élève à la Division d'Application de l'EAT à Tours.

1975-1979 : lieutenant au 404^e Bataillon de commandement et de soutien à Beauvais.

1979-1983 : capitaine au 12^e RCS à Évreux, commandant d'escadron.

1983-1985 : chef d'escadron, instructeur à l'ESM de Saint-Cyr.

1985-1987 : chef de bureau à l'Observatoire de la condition militaire à Paris.

1987-1989 : stagiaire à l'École de Guerre et au Cours Supérieur Interarmées à Paris.

1989-1991 : lieutenant-colonel, commandant en second du 1^{er} RCS à Trèves (FFA).

1991-1993 : chef du cours « Société française contemporaine » à Saint-Cyr/Coëtquidan.

1993-1996 : colonel, second puis chef de corps du 2^e RCS à Versailles-Satory. Effectue une mission en ex-Yougoslavie, à la tête d'un Bataillon de Soutien Logistique (2^e mandat IFOR).

1996-1998 : chef du bureau « Études et doctrine » au Cdt de la Doctrine et de l'Entraînement à Metz.

1998-2002 : chef du bureau « Soutien des forces » à l'état-major interarmées de planification opérationnelle à Creil. Il effectue une mission de liaison de 5 mois auprès d'un état major américain à Tampa (Floride).

2002-2004 : général de brigade, commande la division « Mouvements-Transit-Transports » au CFLT à Monthléry.

2004-2006 : commande à leur création les Écoles de la Logistique et du Train (ELT) à Tours. Assume la fonction de Délégué Militaire Départemental (DMD37).

2006-2008 : général de division, adjoint au commandant de la force logistique terrestre (CFLT).



Le 1^{er} août 2008, il est admis en 2^e section des officiers généraux, après avoir passé 40 ans sous l'uniforme

Le général Gentric était Officier de la Légion d'Honneur et Chevalier de l'Ordre National du Mérite.

En 2^e section, il s'investit dans la vie associative : Amicale du Train, Légion d'Honneur et « Réunion des officiers généraux 37 et 41 » qu'il préside de 2010 à 2014.

En outre, de 2015 à 2019, il est président de la Croix Rouge française d'Indre-et-Loire.

L'HOMME

Ses camarades de promotion, présents lors des obsèques, lui reconnaissent une intelligence très vive qui, combinée à une grande culture, lui permettait de comprendre et résoudre rapidement les problèmes. Il s'est fait remarquer dans les états-majors par son esprit créateur, parfois anticonformiste et souvent novateur.

Très imprégné de sciences humaines, ses rapports aux autres ont toujours été empreints d'humanité, de largeur de vue et d'esprit de tolérance. Il a exercé l'art du commandement avec précision, doigté et sans ostentation, en suscitant l'adhésion et la confiance

Il avait aussi son jardin secret, la poésie, qui a révélé sa sensibilité et les valeurs qui l'animaient : droiture, pudeur, amour de la liberté, foi en l'homme, horreur des ostracismes.

1854 départ en Crimée : lettre du soldat Vigneron à ses parents

Début juillet dernier, le GDI Baldi a fait parvenir au GBR Sabia une lettre qui lui avait été transmise par M. Pascal Sengel. Rare témoignage de cette époque, il s'agit d'une lettre envoyée de Béziers en 1854 par le soldat Jean Vigneron, du Train des Équipages, à ses parents demeurant à Traves près de Vesoul (Hte Saône). Il va partir en Crimée avec la 4^e compagnie.

C'est un fils d'agriculteur plutôt aisé, inquiet pour la santé de son père et pour la ferme familiale. Vouvoirement de rigueur à l'époque. L'original est difficilement lisible avec des fautes d'orthographe, mais il était déjà très appréciable à l'époque qu'un fils de paysan sache lire et écrire.



Béziers le 18 juin 1854

Mes chers parents,

J'ai reçu votre belle lettre en date du 4 mai par laquelle me fait de vos nouvelles mais vous ne me donnez pas des nouvelles de mon père qui doit être plus malade que vous n'osez me le dire. Je ne serai pas content jusqu'à ce que je sache qu'il va mieux. S'il n'est plus malade, je vous dirai que je me plais au service militaire et que je me porte très bien et je souhaite de tout mon cœur que la présente vous trouve de même.

Nous sommes dans une bonne garnison. Les vivres sont pas chers, le vin est à 5 sous le litre, il nous manque que de l'argent pour nous distraire. Nous avons pas beaucoup de la peine. Nous faisons que deux fois l'exercice par jour et c'est tout ce que nous faisons dans la journée. Je me trouve compris dans la compagnie pour l'expédition de la Crimée d'Orient et je pense que nous resterons pas beaucoup à Béziers parce que nous sommes désignés pour aller faire le service du camp de Marseille et je crois fort que dans un mois nous serons plus à Béziers.

Mes chers parents, vous me ferez savoir si mon frère n'a pas changé d'idée, car quoique je me plais bien au service, je pense que je serais encore bien utile chez nous et s'il y avait un moyen d'employer quelqu'un et que mon frère puisse venir me remplacer, lui en arrivant, il travaillerait de son état et il serait exempt de tout service et il gagnerait largement.

Je vous dirai que Trifiné, qui est au 4^e Hussards doit venir me voir, il part aussi pour la Russie. Mes parents, je vous prie de ne pas vous chagriner. Faites comme moi, prenez le temps comme il vient et les gens comme ils sont.

Vous ferez bien les compliments au Père Adrien ainsi qu'à Joseph David et à tous ceux qui demandent de moi. Vous ferez aussi de mes nouvelles à mon frère à Paris.

Je finis ma lettre en vous embrasant du fond de mon cœur et je suis pour la vie votre dévoué fils.

Mon adresse soldat Vigneron 4^e peloton, 4^e compagnie en garnison à Béziers sur L'Hérault.

1869-1875 : les premiers régiments du Train

PAR LE COL (R) GIRAUD
OFFICIER CULTURE D'ARME

En cette année où nous commémorons à la fois le 150^e anniversaire de la guerre de 1870 et le centenaire du 121^e RT, première de nos unités actuelles à avoir porté l'appellation de régiment le 1^{er} avril 1951, il nous a semblé utile de rappeler à nos lecteurs que dans les années 1860-1870, d'autres régiments du Train ont brièvement existé⁽¹⁾.

Le Train des Équipages, parent pauvre de l'armée sous la Restauration

Son Étendard détruit en 1815, le Train des Équipages, héritage du 1^{er} Empire, est réduit à 2 compagnies. Humble et modeste, il est considéré comme un simple « service » dont les officiers sont considérés comme des gens de second plan, pour lesquels certains utilisent même le terme « d'employés », mal placés pour défendre leurs unités. Il n'en va pas de même pour le Génie, dont les officiers sont des ingénieurs prisés, dont certains atteignent des sommets dans la hiérarchie. Les 2 monarchies qui se succèdent à la tête de la France, à la recherche d'économies sur les fonds publics, sont donc plutôt tentées de rogner sur les effectifs du Train des Équipages.



Cependant, ce dernier répond à une nécessité absolue en temps de guerre. C'est alors qu'on songe à en augmenter le nombre des unités, nombre qui ne se révèle jamais suffisant car il n'est pas envisageable de créer des unités d'un échelon élevé impliquant l'existence de grades trop brillants pour cette arme bien modeste⁽²⁾. C'est ainsi qu'en 1823, lors de l'expédition d'Espagne, sont constitués des corps de muletiers civils qui ne donnent pas satisfaction. Plus tard, on crée par ordonnance des compagnies auxiliaires avec des conducteurs civils, des voitures et des chevaux de réquisition, encadrés par des tringlotes pris sur la substance des unités d'active. Ces façons de procéder, certes économiques, correspondent à un retour aux errements anciens. Malgré tout, le Train des Équipages donne toute la satisfaction que l'on sait au cours des campagnes coloniales et en particulier en Algérie.

(1) Source : Cdt Chalmain (SHAT - avril 1955)

(2) En 1918 encore, les 112 000 hommes du Service Automobile seront commandés par Aimé Doumenc, un simple chef d'escadron.



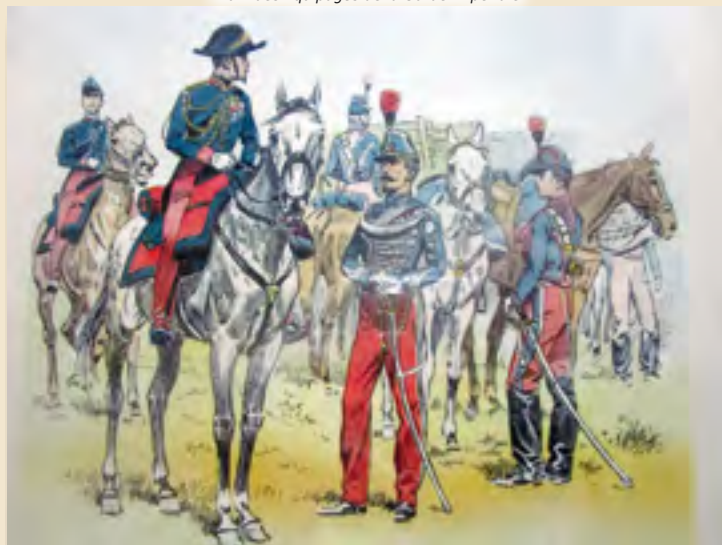
1852 : des évolutions positives

L'arrivée au pouvoir du prince Louis-Napoléon Bonaparte va enfin faire évoluer dans le bon sens cet état de fait. En octobre 1851, il nomme le futur maréchal de St-Arnaud ministre de la Guerre. Ce dernier s'attelle à la réorganisation de l'armée. Le Train fait l'objet de la sollicitude de ce grand soldat. Dans un rapport, il écrit :

« L'Empereur Napoléon 1^{er} avait reconnu et la pratique de nos grandes guerres a démontré que l'organisation d'un Train exclusivement militaire est indispensable aux armées. La restauration avait perdu ce principe et l'a payé chèrement. Le cachet de l'expérience a manqué à toutes les combinaisons qui se sont succédées. Nulle d'entre elles n'a répondu de façon satisfaisante à cette double nécessité : d'une part présenter en paix les ressources suffisantes pour le pied de guerre ; d'autre part garantir lorsque les circonstances extraordinaires ont disparu, la conservation de cadres précieux dont le dédoublement permette toujours, instantanément, de parer aux éventualités. »

C'est ainsi que les effectifs du Train sont portés à 5 Escadrons à 4 compagnies, soit 20 compagnies dont 5 de dépôt, aptes à mettre sur le pied de guerre 40 compagnies dont seulement 5 de dépôt. Mises en application en Crimée, en Italie et au Mexique, ces mesures de 1852 se révélèrent insuffisantes. Il faut appeler au service du personnel insuffisamment formé et acheter des bêtes qui restent encore à dresser. Il faut donc encore recourir à des entrepreneurs civils (campagne d'Italie) ou reconstituer les bonnes vieilles compagnies auxiliaires (guerre de Crimée et campagne du Mexique) parfois constituées de conducteurs locaux qui disparaissaient dès leur prime d'engagement perçue... Le maréchal Vaillant, ministre de la Guerre, obtient malgré tout en 1855 la création d'un Escadron du Train de la Garde Impériale : il sera commandé par le CEN Hugueney dont nous reparlerons plus loin.

Train des Équipages de la Garde Impériale



En 1867, le maréchal Niel, polytechnicien issu du Génie, devient ministre de la Guerre. Ancien commandant du Génie de l'Armée d'Orient, commandant le 4^e Corps d'Armée en Italie, il n'ignore pas les lacunes de l'armée française. Par décision du 16 décembre 1867, il fait passer les Escadrons du Train de 4 à 8 compagnies et même davantage pour les 4^e et 5^e Escadrons stationnés en de nombreuses garnisons en France⁽³⁾, ce qui portait le total à 48 compagnies.

Dans un rapport rédigé le 28 janvier 1869, le maréchal Niel propose à l'Empereur Napoléon III de répartir dans

3 régiments ces 48 compagnies, l'un d'entre eux étant commandé par un colonel qui assurerait le commandement du Train aux Armées. Ces 3 régiments de 16 compagnies se trouveraient ainsi sur le même pied que les régiments du Génie et du Train d'Artillerie. Deux auraient leur dépôt en France, un en Algérie, situation bien meilleure pour l'instruction des recrues et la mise sur pied de guerre que la précédente (2 dépôts en France pour 3 en Algérie). Le maréchal souligne enfin que les perspectives d'avancement pour les officiers du Train en seraient grandement améliorées.

(3) Les 3 autres Escadrons sont stationnée en Algérie

1869-1871 : enfin les 3 premiers régiments du Train dans la guerre

L'Empereur suit bien évidemment son ministre et signe le décret joint au rapport. C'est ainsi que sont créés à Vernon le 1^{er} régiment du Train, enfin commandé par un colonel (Hugueneu), à Alger le 2^e RT (LCL Donius) et à Châteauroux le 3^e RT (LCL Daguet). Des compagnies des 1^{er} et 3^e RT sont détachées en Afrique du Nord. L'uniforme de ces corps est précisément défini, mais ils ne reçoivent pas d'emblème. Malgré leur brève existence, ces 3 régiments marquent de leur dévouement les désastreuses campagnes de la guerre de 1870 et subissent le sort commun.



Soldat du Train des Équipages de la Garde Impériale



Tringlots pendant la campagne de France en 1870

Extraits du livre de Daniel Labbé :

« Le Train, histoire et traditions »

Le 5 août 1870, après le combat de Wissembourg, un convoi de la 13^e Cie du 1^{er} RT qui évacue des blessés est assailli par un fort groupe de cavalerie. Malgré une défense héroïque, le convoi est pris, le SLT Coulombeix grièvement blessé est fait prisonnier, le LTN Barbé et le MDL Cunin sont décorés de la Légion d'Honneur.

Lors du siège de Metz (20 août - 28 octobre 1870), les rapports citent les CNEs Verdier et de la Charretière pour leur belle conduite dans l'enlèvement des blessés. Le SLT Mallard est blessé au bras et à la tête à Gravelotte, le MDL Chéret a une balle qui lui traverse la joue à Borny. En octobre, le fourrage manque et des détachements doivent aller en chercher dans les villages et les fermes des environs, ce qui occasionne de nombreuses pertes. Au total, au cours du siège, le brillant comportement au feu des tringlots présents est récompensé par 12 croix de chevalier de la Légion d'Honneur et 5 Mentions Honorables⁽⁴⁾. Le 28 octobre, Bazaine capitule avec 173 000 hommes. Parmi les captifs, de nombreuses unités du Train : 15^e Cie du 1^{er} RT, 2^e et 4^e Cies du 2^e RT, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 10^e et 13^e Cies du 3^e RT.

Lors de la bataille de Sedan (1^{er} et 2 septembre 1870), un convoi d'ambulances progresse difficilement dans un chemin encaissé, le long des hauts murs d'une propriété. Il est repéré par un détachement de saxons qui tente d'enfoncer les grilles de la propriété en vue de couper la retraite du détachement. Mais un brigadier du Train a vu le danger. Sans mettre pied à terre, à l'abri d'un pan de mur, pendant près d'une demi-heure, il abat un à un les assaillants, donnant ainsi au convoi le temps de s'échapper. Seul le manque de cartouches le force à se replier. Au cours de la bataille, de nombreux conducteurs privés d'attelages font le coup de feu avec la ligne. 3 officiers sont blessés : le CNE Oudin, le CNE Bovier-la-Pierre traversé par une balle et le LTN Kister blessé à mort par éclats d'obus. La conduite élogieuse des tringlots est récompensée par 3 Légions d'Honneur (CNE Joanabat, LTNs Peséz et Ricard) et 8 Mentions Honorables (MDLs Becot, Labonne et Henry, BRI Barneaud et conducteurs Caneri, Leroy, Sylvestre et Kirth).

Un détachement de la 12^e Cie du 1^{er} RT, aux ordres du MDL Lefebvre, est assiégé dans Toul du 16 août au 23 septembre 1870. Il participe au service de l'artillerie et doit déménager une poudrière et transporter des projectiles sur les remparts, sous le feu de l'ennemi. Le BRI Leconte de l'Isle et le conducteur Gerbeaux sont tués. Plusieurs autres tringlots sont grièvement blessés et certains amputés. Parmi eux, le BRI Habey et le conducteur Bolopion seront décorés de la Médaille Militaire.

Au cours du siège de Paris (17 septembre 1870 - 28 janvier 1871), le Train des Équipages est employé au ravitaillement des forts et au transport des blessés, ce qui n'exclut pas l'exposition au feu ennemi. Pour leur belle conduite, les tringlots se verront ainsi décerner 3 croix d'Officiers de la Légion d'Honneur, 11 croix de Chevalier et 23 Médailles Militaires.

L'héroïque siège de Bitche dure du 8 août 1870 au 26 mars 1871. Aux ordres du CDT Teyssier, équipée de vieux fusils, la garnison de 3000 hommes et 1341 civils vont tenir tête aux allemands malgré les violents bombardement qui détruisent en grande partie la ville. Malgré la reddition de Paris et l'armistice signé le 28 janvier 1871, Teyssier refuse toujours de se rendre. Bitche devient ainsi une enclave française en territoire allemand. La municipalité confectionne un drapeau français pour ses vaillants défenseurs. Ce n'est que le 25 mars que Teyssier consent à quitter la ville, vaincu, avec ses armes, son artillerie, ses véhicules et les honneurs de la guerre, sous l'acclamation de la population. Un détachement du 3^e Rgt du Train était présent sur place, et a pris part à la valeureuse défense en assurant le service de l'artillerie. Pour leur belle conduite pendant le siège, l'ADJ Deheurles, chef du détachement, sera nommé sous-lieutenant et son adjoint, le MCH Bourgeois sera nommé adjudant. Ce dernier recevra l'hommage public de la reconnaissance du conseil municipal. Les conducteurs Treuil, Ladoués, Peyret et, Robert se verront décerner la Médaille Militaire.

(4) Qui pourraient correspondre à nos citations actuelles



1871-1875 : vers la disparition des 1^{ers} régiments du Train

Au sortir de la guerre, les 3 régiments du Train des Équipages sont d'abord reconstitués sur les mêmes bases qu'avant la guerre. Mais la réflexion du nouveau gouvernement concernant la nécessaire réorganisation de l'armée française débute. Dans l'attente de la future loi des cadres, un décret du 1^{er} mai 1873 décide d'abord, transitoirement, le licenciement de ces 3 régiments et de l'Escadron de l'ex-Garde Impériale. Dans le même temps, 4 régiments sont créés, dont 2 pouvant être commandés par un colonel, comprenant un état-major et 3 Escadrons (2 Escadrons à 4 compagnies et un Escadron à 6 compagnies). C'est la 1^{re} fois que notre organisation insère des escadrons dans le cadre d'un régiment.

Les travaux concernant la future loi des cadres se poursuivent au sein d'une commission prévue à cet effet et à l'assemblée où notre Arme a ses détracteurs. Un général-député, dont l'histoire n'a pas retenu le nom, tente, dans un de ces discours, de rabaisser les tringlotes et même nos camarades sapeurs, au rang de « valets d'arme » :

« À côté de ces grandes armes indispensables, la commission et le ministre ont le tort de confondre sous le même nom d'arme, des corps de troupe dont la valeur est tout à fait secondaire. Ainsi, la commission vous propose de comprendre dans les armes principales le Génie et le Train des Équipages. Que le Génie reste donc à sa place comme fraction de la grande arme de l'Artillerie. Quant au service des transports, la commission met trop de complaisance à vouloir l'ériger à titre d'arme car ses fonctions sont infiniment plus limitées encore que celles du Génie... »

Soldat du Train en grande tenue (1872)



Mais ce général-député n'est heureusement pas écouté et la loi du 12 mars 1875 divise l'armée en corps de troupe d'Infanterie, de Cavalerie, d'Artillerie, du Génie et...du Train des Équipages. Enfin, le Train entre dans la constitution de l'armée au même titre que les armes classiques. Il n'est plus seulement une partie des « troupes d'administration » sous la coupe de l'intendance. Malheureusement, la réorganisation militaire de la France constitue 19 régions, la 19^e étant l'Algérie et donc 19 corps d'armée de composition identique. Le Génie, arme plus ancienne et donc plus « respectable », réussit à sauver ses régiments, bien qu'il ne soit affecté à chaque corps d'armée qu'un bataillon du Génie. Mais en ce qui concerne le Train, exit les régiments : 20 Escadrons sont créés, le 20^e étant affecté à Paris, qui n'est pas chef-lieu de région militaire. Nos régiments n'avaient donc vécu que 6 ans et il faudra attendre plus de 75 ans pour voir réapparaître un régiment, non plus du Train des Équipages...mais du Train tout court.

Un petit-neveu de l'Empereur Napoléon 1^{er} a créé le FBI en 1908



Photographie de Jérôme Bonaparte
(date estimée 1852)

Il est pour le moins surprenant de voir le nom d'un Bonaparte à l'origine d'une institution majeure des États-Unis. C'est en effet Charles-Joseph Bonaparte, dont les origines sont tout aussi surprenantes, qui a créé en juillet 1908 le Bureau of Investigation (BOI), ancêtre de l'actuel FBI. Charles-Joseph est le petit-fils de Jérôme Bonaparte, le plus jeune frère de l'Empereur Napoléon 1^{er}, créateur de l'Arme du Train.

Nous commémorons cette année le 150^e anniversaire du début de la guerre de 1870 qui verra la chute de Napoléon III, neveu de Napoléon 1^{er} et fils de son frère Louis. Le 5 mai 2021, nous commémorerons le bicentenaire de la mort de l'Empereur, à l'occasion de laquelle les tringlôts s'associeront à la messe solennelle à St-Louis des Invalides, présidée par le chef actuel de la famille impériale, autre descendant de Jérôme Bonaparte. Il nous a donc paru intéressant de réaliser un éclairage sur la famille Bonaparte et sa descendance, en particulier celle de Jérôme, plus jeune frère de l'Empereur. Jérôme fut par ailleurs le seul de la fratrie Bonaparte présent aux côtés de son neveu l'Empereur Napoléon III.

La famille Bonaparte : une vraie famille Corse

Le destin de Napoléon est unique mais Bonaparte est le nom d'une famille au sens corse du terme, propulsée vers le haut par un frère exceptionnel qui a justement « le sens de la famille ». Ainsi, son code civil imposera le pouvoir du père, relèguera l'épouse au second plan et mettra en avant le caractère sacré de la propriété familiale.

Pourtant, rien ne prédisposait le modeste clan Bonaparte à une telle destinée. Profrançais, il est chassé de Corse en 1793 par les paolistes favorables aux anglais. Et pourtant, grâce au formidable parcours du second de la fratrie, la famille Bonaparte comptera un Empereur, qui fera lui-même parmi ses 7 frères et sœurs trois rois, une reine, un prince, une princesse et une grande-duchesse. Charles Bonaparte, notable d'Ajaccio désargenté et son épouse Letizia Ramolino ont en effet eu 8 enfants.



Charles Bonaparte et Letizia Ramolino

L'aîné Joseph (1768-1844) est le premier à sortir d'une relative pauvreté en épousant la fille d'un riche négociant de Marseille. Son cadet Napoléon (1769-1821) le fera nommer d'abord commissaire des guerres en Italie, puis ses capacités et son nom en feront un député au Conseil des Cinq-Cents. Ce plus sérieux des frères de Napoléon sera ensuite diplomate, négociera la paix avec l'Autriche et l'Angleterre et la cession de la Louisiane aux États-Unis. Roi de Naples après Austerlitz, il sera enfin en 1808 roi d'une Espagne qu'il aura grand mal à gouverner, englué dans une terrible guerre civile qui le fera détester par la population. Il devra fuir son royaume, reconquis par les Anglais et n'aura pas de descendance masculine.

Malgré ses grandes capacités, Lucien (1775-1840), fut sous-employé par son frère. Député, il sauva d'abord la mise à son frère le 2^e jour du coup d'état du 18 brumaire qui allait porter ce dernier au pouvoir. En effet, lorsque l'opposition parlementaire chassa Napoléon Bonaparte du Conseil des Cinq-Cents, Lucien garda son sang-froid et rameuta le fidèle Murat et sa troupe qui pénétrèrent dans la salle pour disperser les députés récalcitrants. Président du conseil des Cinq-Cents en 1799, ministre de l'intérieur (1799-1800), Lucien a le tort de se marier sans l'accord de son frère et d'entretenir des relations avec les Jacobins hostiles à ce dernier. C'est le début du désaccord entre les 2 frères. Lucien part d'abord en Italie (principauté de Canino) puis souhaite rejoindre les États-Unis en 1810, Mais au cours de la traversée, il est fait prisonnier par les anglais qui le retiennent jusqu'en 1814. À la chute définitive de son frère en 1815, Lucien part en exil en Italie, dans les États Pontificaux où il sera fait prince de Musignano par le pape. Il aura au total 12 enfants d'un second mariage mais sera exclu de la succession impériale pour cause de premier mariage non autorisé par l'Empereur.

Elisa (1777-1820) était la moins jolie des sœurs de l'Empereur et Letizia craignait « qu'elle reste fille », ce qui explique une relative mésalliance. Elle est mariée à un officier corse sans envergure, Félix Baciocchi, que Napoléon fait nommer commandant de la citadelle d'Ajaccio. Elisa mena néanmoins une vie brillante à Paris, protectrice d'écrivains tels Chateaubriand. Intelligente et cultivée, elle est d'une grande aide pour son frère. En 1805, ce dernier érige en principauté la république oligarchique de Lucques et attribue à Élisa et Félix cette région stratégique, proche de l'île d'Elbe et de la Corse. Nommée ensuite Grande-Duchesse de Toscane, Elisa réside à Florence et gouverne avec sagesse ses sujets. Seule sœur de Napoléon à avoir détenu des pouvoirs politiques, elle développe l'économie, les arts et réforme les institutions. Internée en Autriche en 1815, elle meurt en Italie en 1820, d'une maladie probablement contractée sur un chantier de fouilles archéologiques.

Napoléon destina Louis (1778-1846) à la carrière militaire. Après l'école d'artillerie, il suivra son frère en Italie puis en Égypte. Bien qu'il réprouve la violence, il se battra avec courage et énergie, à la grande satisfaction de son frère qui le placera en 1806 sur le trône de Hollande. Mais partagé entre ses devoirs envers ses sujets et ses obligations par rapport à la France, ses relations se tendent avec son frère, ce qui l'oblige à abdiquer en 1810. La Hollande est alors annexée à l'Empire. Louis s'exile alors à Vienne puis à Florence, où ce prince philosophe et écrivain décèdera en 1846. Charles-Louis-Napoléon, le futur Napoléon III, était son 3^e fils.



Louis 1^{er} Bonaparte, roi de Hollande et père de l'Empereur Napoléon III

Pauline (1780-1825) était la sœur préférée de l'Empereur, la seule qui lui rendra visite à l'île d'Elbe. Napoléon qui, nous l'avons déjà vu précédemment, s'efforcera de verrouiller soigneusement les alliances de ses frères et sœurs, la mariera d'abord hâtivement à un des ses fidèles : le général Leclerc. Sa grande beauté lui attirait en effet trop de soupirants au goût de son aîné. Leclerc meurt en 1802, de la fièvre jaune qui décime son armée, chargée par Napoléon de mater la révolte des esclaves de Saint-Domingue et de la Guadeloupe. Napoléon s'empresse de remariar Pauline en 1803 au riche Prince italien Borguese.

Pour Caroline (1782-1839), Napoléon fera une exception et laissera faire un mariage d'amour avec Joachim Murat, son cavalier favori aux charges légendaires. Elle sera d'abord Grande duchesse de Berg. Cependant, Murat, qui a commandé l'armée d'Espagne en 1808, est dépité de voir placer Joseph Bonaparte sur le trône d'Espagne. Placé à la tête du royaume de Naples, il y met en œuvre les réformes napoléoniennes mais supporte mal la tutelle étroite de l'Empereur sur son royaume. Chef de la cavalerie de la Grande Armée pendant la campagne de Russie, il trahit Napoléon en 1814, ce qui lui permet d'être confirmé roi de Naples au traité de Vienne. Il rejoint cependant l'Empereur pendant les « 100 jours ». Après la défaite définitive de ce dernier, il tente un retour à Naples pour y finir fusillé. En tant que reine de Naples, Caroline promouvra les arts et l'industrie manufacturière et assurera la régence du royaume en l'absence de son mari parti aux armées. Exilée en Autriche en 1815, elle finira sa vie à Florence.



Caroline Murat reine de Naples par Vigée Le Brun

Jérôme Bonaparte (1784-1860), petit dernier de la fratrie Bonaparte

Jérôme n'a que 15 ans en 1799, lorsque son frère devient Premier Consul. Au sortir du collège de Juilly, où il a fait ses études, il entre dans la Marine en 1800 et obtient le grade de lieutenant l'année suivante. Le général Leclerc, son beau-frère, l'emmène dans son expédition de St-Domingue puis le renvoie en France porter des dépêches importantes à son frère. Mission accomplie, Jérôme repart pour la Martinique au commandement du brick l'Épervier. En 1803, le jeune homme (il n'a que 19 ans) quitte La Martinique pour se rendre aux États-Unis. Il s'y marie en décembre avec Elizabeth Patterson, fille d'un commerçant de Baltimore qui lui donne un fils : Jérôme-Napoléon Bonaparte (1805-1870). Jérôme rentre en France avec sa famille en 1805 mais il s'est marié étant mineur et sans le consentement de son puissant frère. Ce dernier casse le mariage par décret impérial, malgré la douleur de son jeune frère très attaché à son épouse.

L'Empereur lui confie alors, avec des fortunes diverses, des commandements dans la Marine, au terme desquels il sera nommé contre-amiral. En 1807, il lui donne le commandement d'une division, à la tête de laquelle il prend la Silésie au roi de Prusse.



Portrait équestre de Jérôme Bonaparte, roi de Westphalie

En août de la même année, son frère lui fait épouser la princesse Catherine de Wurtemberg puis le fait, à 25 ans, roi de Westphalie à Cassel. Manquant de modération et dépensier, il vide le trésor de cet état qui aurait du servir de modèle aux autres états allemands.

Participant à la campagne de Russie à la tête d'une division, il se querelle avec Davout et laisse échapper Bagration à la bataille de Smolensk. Placé aux ordres de Davout, vexé, il rentre à Cassel qu'il sera forcé de quitter en 1813 en raison des défaites successives de la Grande Armée. Lors des 100 jours, il combattra à nouveau avec bravoure aux Quatre-Bras, avant d'être responsable d'un désastre pour sa division à Waterloo.

Exilé d'abord en Suisse, ruiné, il rejoint son épouse en Wurtemberg, Il ne rentrera en France définitivement qu'après la révolution de 1848. Nommé Gouverneur des Invalides puis Maréchal de France en 1850, il soutient son neveu dans sa conquête de la présidence de la République. A son accession au trône impérial en 1852, ce dernier le nommera président du Sénat et le réintégrera dans le titre et les honneurs de Prince Impérial, avec résidence au Palais-Royal. Ayant acquis le domaine de Vilgénis à Massy, Jérôme y mourra 8 ans plus tard. Seul de la fratrie Bonaparte présent aux côtés de son neveu, il repose aux Invalides, près de ses frères aînés, Napoléon et Joseph.

Charles-Joseph Bonaparte, créateur du FBI, petit-neveu « illégitime » de Napoléon 1^{er}

Nous avons vu précédemment qu'en 1805, le mariage de Jérôme a été déclaré nul et par conséquent illégitime l'enfant qui était né de cette union, contractée sans autorisation familiale. Un fils était né de ce mariage : Jérôme-Napoléon Bonaparte (1805-1870) qui va épouser la fille d'un riche homme d'affaires de Baltimore. Ensemble, ils auront 2 fils. L'aîné est Jérôme-Napoléon II⁽¹⁾ (1830-1893), qui sera officier dans l'US Army puis colonel dans l'armée française sous Napoléon III.

Charles-Joseph Bonaparte
créateur du FBI



Le cadet est Charles-Joseph Bonaparte-Patterson (1851-1920), qui va réaliser un superbe parcours au sein des institutions américaines. Il sort de Harvard diplômé en droit, entame à Baltimore une carrière de juriste et entre en politique jusqu'à devenir au sein du parti républicain un homme politique local, puis national reconnu. En 1905, le président Théodore Roosevelt le nomme Secrétaire d'État à la Marine dans son cabinet, puis en 1906, procureur général des États-Unis. Très actif dans ses poursuites contre les trusts et le monopole du tabac, il crée en 1908 le *Bureau of Investigation* (BOI), ancêtre de l'actuel Federal Bureau of Investigation (la police fédérale américaine) en embauchant les dix premiers agents de son histoire. Marié, sans enfants, Charles Joseph Bonaparte est décédé à Baltimore en 1920.

Un autre descendant de Jérôme, chef actuel de la famille Bonaparte

Du 2^e mariage de Jérôme avec la princesse Catherine de Wurtemberg sont nés 3 enfants : une fille Mathilde-Létizia et deux fils. L'aîné mourra à 32 ans sans descendance. C'est donc le cadet Jérôme-Napoléon (1822-1891), qui est l'ancêtre du chef de famille actuel.

Le chef de la famille impériale est aujourd'hui Jean-Christophe-Napoléon Bonaparte, né en 1986. Diplômé de HEC Paris et Harvard (... comme Charles-Joseph), il exerce la profession de banquier d'affaires et réside à Londres. Il s'est marié en 2019, à la cathédrale St-Louis des Invalides, avec la comtesse Olympia von Arco-Zinneberg...arrière-petite-fille du dernier empereur d'Autriche. Les tringlons qui participeront à la messe solennelle du Souvenir à St-Louis des Invalides le 5 mai 2021 devraient le côtoyer.



Jean-Christophe-Napoléon Bonaparte (photo pointdevue.fr)

Il a été désigné, au détriment de son propre père Charles⁽²⁾, chef de cette famille par testament de son grand-père, Louis-Napoléon, précédent chef de la famille impériale. Louis-Napoléon, né en 1914 à Bruxelles et chef de la maison impériale de 1926 à sa mort en 1997, a marqué son époque. Frappé par la loi d'exil de 1886, il grandit en Belgique avant de s'installer et faire ses études en Suisse. En 1939, soucieux de servir son pays, il n'a d'autre choix que de s'engager dans la Légion Etrangère sous le nom de Louis Blanchard. Il sert en Algérie, se porte volontaire pour Narvik mais sa candidature est refusée. En 1942, il rejoint la résistance. Arrêté en tentant de franchir les Pyrénées pour rejoindre la France Libre, il est interné à Fresnes. Ne souhaitant aucun traitement de faveur, il demande à être déporté en Allemagne. Mais il libéré grâce à l'intervention de la famille royale italienne et assigné à résidence. Son cousin Joachim Murat l'aide à gagner un maquis de la région de Châteauroux. Le 28 août 1944, au cours des combats de la libération, il est blessé à Heugnes dans l'Indre. Seul survivant des 6 occupants d'un camion détruit par un canon allemand, il est cité à l'ordre de l'armée et décoré de la Légion d'honneur.

Démobilisé après la victoire, il est officiellement autorisé à demeurer en France, mais réside en Suisse jusqu'à l'abolition de la loi d'exil en 1950. Ses obsèques ont été célébrées en 1997 par Mgr Dubost, Evêque aux Armées à St-Louis des Invalides. Sa dépouille avait été confiée à la garde de 4 légionnaires. Il repose dans la chapelle impériale à Ajaccio.



Le Prince-légionnaire Louis-Napoléon Bonaparte

Loi du 22 juin 1886 relative aux membres des familles ayant régné en France, dite loi d'exil

Cette loi interdit de séjour en France les chefs des familles ayant régné et leurs héritiers directs. Abrogée seulement en 1950, elle interdisait également l'exercice de toute fonction publique aux autres membres de ces familles et les rendait susceptibles d'interdiction du territoire de la République. Pour les Bonaparte, le Prince Impérial (Napoléon IV, unique fils légitime et sans postérité de l'Empereur Napoléon III) est mort au combat contre les zoulous en 1879 en Afrique du Sud, au service de l'armée britannique. Depuis lors, 2 prétendants se sont affrontés : le père et le fils. Le père est Jérôme-Napoléon (1822-1891), fils cadet de Jérôme Bonaparte et donc cousin germain de Napoléon III. Il est le concurrent de son propre fils aîné Victor-Napoléon (1862-1926), principal prétendant, car désigné par testament par le Prince Impérial pour lui succéder. Cette querelle s'éteindra avec la mort du père en 1891.

Début 1883, le prince Jérôme-Napoléon a été arrêté pour avoir fait placarder dans Paris un manifeste politique. Son fils Victor-Napoléon, à la fin de son service militaire au 32^e régiment d'artillerie d'Orléans, s'est vu refuser un grade de sous-officier par le Ministre de la Guerre, pour ne pas créer « un nouveau Petit Caporal ». Qui plus est, les élections législatives de 1885 voient le nombre de députés conservateurs, royalistes et bonapartistes, passer de 90 à 200. Tout cela inquiète fortement les républicains. C'est dans ce contexte qu'en juin 1886, la chambre des députés (par 315 voix contre 232) et le Sénat (par 141 voix contre 107), adoptent la loi d'exil.

Terminons par un clin d'œil à nos amis de l'amicale des tringlons de Corse qui, n'en doutons pas, s'y retrouvent certainement sans difficulté dans cette généalogie compliquée...

(2) Charles Bonaparte, né en 1950

Namsos, avril 1940 : défaite tactique...et logistique

Le GBR Béthouart



➤ PAR LE COL (R) GIRAUD,
OFFICIER CULTURE D'ARME

Force est de constater que la logistique de projection de notre armée de terre, appuyée sur une planification « pointue » et une maintenant longue expérience, est particulièrement réactive et performante, à condition bien évidemment que tous les moyens humains et matériels lui soient consentis. Mais il n'en a pas toujours été de même, comme le montre l'exemple de l'opération de Namsos en avril 1940. Il y a 80 ans, en effet, l'Allemagne avait envahi la Norvège afin de sécuriser le transport du minerai de fer suédois en provenance des mines de Kiruna. La France et l'Allemagne décident d'envoyer un corps expéditionnaire pour aider leurs alliés norvégiens et couper la route du fer. La 1^{re} riposte alliée vise la Norvège centrale et Trondheim, le débarquement franco-britannique devant s'effectuer dans le fjord de Namsos. L'analyse du témoignage d'Antoine Béthouart, fraîchement nommé général de brigade et qui va débarquer à Namsos à la tête de la 5^e demi-brigade de chasseurs alpins (5^e DBCA), est à ce sujet particulièrement éloquent.

L'embarquement s'effectue dans l'enthousiasme à Brest à compter du 12 avril : les unités défilent au son de la musique qui joue la Sidi Brahimi. Mais en coulisses, le chargement du matériel se fait dans l'incohérence totale. Antoine Béthouart avait demandé que les équipements et les mulets d'une unité soient chargés sur le même bateau. Mais les skis seront embarqués sur un bateau, les fixations sur un autre, les équipements grand froid ailleurs encore, ce qui fait que faute de chaussures adaptées et de lunettes de neige, certains bataillons éprouveront des pertes importantes dues aux gelures de pied et à l'ophtalmie des neiges.

Le commandement interallié sera assuré conjointement par le major général (GB) Carton de Wiart et le général de division (FR) Audet. Le fraîchement nommé GBR Béthouart va quant à lui assurer le commandement de la 1^{re} division légère de chasseurs (5^e et 27^e demi-brigades de chasseurs alpins), mais d'emblée, les forces placées sous ses ordres ont été malheureusement disloquées, la 27^e demi-brigade devant être placée en attente plus au nord, au large des îles Lofoten, face à Narvik.

À Namsos, le débarquement des forces alliées commence le 19 avril. Les éléments français sont aux ordres du PC du GDI Audet, les forces terrestres étant essentiellement constituées par la 5^e DBCA (13^e, 53^e et 67^e BCA), aux ordres du GBR Béthouart. Ce débarquement s'effectue sans aucun appui aérien, ce qui laisse toute latitude à la Luftwaffe pour harceler les forces alliées. 2 brigades anglaises se portent immédiatement en direction de Trondheim.



Le débarquement s'est effectué de manière chaotique, le port de Namsos n'étant pas équipé pour un tel déploiement de forces. Les croiseurs se mettent à quai deux par deux côte à côte. Faute de mulets et de camionnettes, ce sont les chasseurs qui assurent eux-mêmes, de nuit, le déchargement des vivres et des munitions qui sont dispersées dans la ville et le port. Les mulets, les camionnettes et les pièces de DCA se trouvaient en effet toutes sur le Ville d'Alger qui n'arrivera que le 22 avril mais ne pourra pas accoster en raison de ses dimensions. Il devra repartir après avoir déchargé seulement les chasseurs présents à son bord.

Le 20 avril, la Luftwaffe bombarde intensément la ville, construite en bois, qui n'est rapidement plus qu'un brasier. Heureusement, une grande partie des vivres et des munitions a pu être sauvée. Le GBR Béthouart va lui-même s'en assurer, accompagné du capitaine et futur général Koenig, détaché de la 13^e DBLE à l'EM du GDI Audet. Les norvégiens offrent des rations alimentaires pour compenser les pertes, mais là encore se pose le grave problème du transport. Antoine Béthouart charge alors deux de ses officiers d'arrêter aux carrefours tous les camions civils, de les payer et de remplacer leur conducteur par un chauffeur français.

Il serait trop long d'évoquer le détail des opérations dans cet article dont l'objet est essentiellement logistique. Les britanniques se retrouvent en mauvaise posture face à la Luftwaffe particulièrement active et aux chasseurs de montagne allemands. Un de leurs bataillons, placé aux ordres du GBR Béthouart, n'avait ni mitrailleuses lourdes, ni skieurs, ni raquettes. Incapable de se déplacer dans la neige, il restait lié à la route. Le 23 avril, le GDI Carton de Wiart propose donc à Londres d'évacuer la Norvège centrale et Namsos, mais n'en informe pas son homologue français. Côté français, grâce à la discipline des unités et services et l'arrivée de 2 navires de défense contre-avions, les chasseurs alpins s'accrochent dans leur secteur et dans les ruines de Namsos, en parfaite collaboration avec la brigade norvégienne du colonel Goetz.

Le 26 avril, le GBR Béthouart reçoit l'ordre de quitter Namsos, pour aller préparer le débarquement à Narvik où il assurera le commandement des forces terrestres françaises. Il quitte à regret Namsos où il a été légèrement blessé, mais part un peu rassuré par l'arrivée au large d'un porte-avions anglais.

Ce n'est que le 27 avril, veille du jour où parviendra l'ordre d'évacuer, qu'arriveront enfin les camionnettes...et les pièces de DCA tant attendues. Le 28 avril, devant la gravité de la situation, le War Office décide le réembarquement. Alors que celui-ci aurait pu s'effectuer dans l'ordre, il s'effectuera au contraire dans la précipitation, causant l'abandon d'approvisionnements et de matériel lourd, dont les camionnettes qui venaient d'arriver. L'ordre est donné de les détruire, mais le témoignage du GBR Béthouart mentionne le fait que les allemands se seraient empressés de les réutiliser à leur profit.

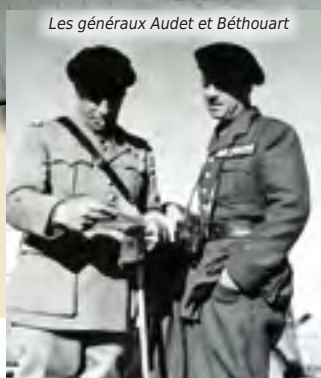
Qui plus est, 24H00 avant l'évacuation, le 1^{er} ministre anglais avait annoncé à la chambre des communes sa décision d'abandonner la Norvège centrale,

renseignement que les allemands n'ont pas manqué d'exploiter, la Luftwaffe attaquant immédiatement le convoi d'évacuation et coulant 2 destroyers, dont le « Bison » français. Les alliés norvégiens, eux, n'avaient été mis au courant qu'au tout dernier moment, le COL Goetz se rendant compte le 3 mai au matin que les troupes françaises et anglaises avaient laissé découvert son flanc droit.

Les combats se poursuivront cependant, au mois de mai, plus au nord à Narvik, avec le succès que l'on sait cette fois-ci, mais malheureusement avant une nouvelle évacuation, définitive cette fois, de la Norvège à compter du 7 juin.



Chasseurs en partance pour Namsos (forum militaire.fr)



Les généraux Audet et Béthouart



Chasseurs de retour de Namsos sur le HMS York (Mémoire des alpins)



ÉCOLE DU TRAIN
ET DE
LA LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE

