



ARME DU
TRAIN

LA LOGISTIQUE
EN MOUVEMENT



ALMANACH DU TRINGLOT

2015-2016



Sommaire

Publication des écoles
militaires de Bourges
École du Train
BP 50709
18016 Bourges Cedex

Directeur de publication :
GBR BONNET,
commandant les écoles
militaires de Bourges et
l'école du Train
et de la logistique opérationnelle

Rédacteur en chef
et Chef de projet :
Lieutenant-colonel GIRAUD,
officier culture d'arme

Conception PAO :
GSBdD Bourges-Avord
Point de reprographie-PAO
Impression / Diffusion / Routage :
EDIACA ST-ÉTIENNE

Comité de rédaction :
Écoles militaires de Bourges,
école du Train,
1^{er} BL, 1^{er} RTP, 121^e RT,
503^e RT, 511^e RT, 515^e RT,
516^e RT, 519^e GTM, BCS BFA,
BQG-CRRE, RSC, Fédération
Nationale du Train, AMAT.

Crédits photographiques :
Écoles militaires de Bourges,
école du Train,
1^{er} BL, 1^{er} RTP, 121^e RT,
503^e RT, 511^e RT, 515^e RT,
516^e RT, 519^e GTM, BCS BFA,
BQG-CRRE, RSC, Fédération
Nationale du Train, AMAT,
CFT, SIRPA-Terre, ECPAD
FNT et SNAPP.

Ce numéro est également mis en
ligne sur internet à cette adresse :
[http://www.emb.terre.
defense.gouv.fr](http://www.emb.terre.defense.gouv.fr)

Ainsi que sur le site intranet
des EMB à cette adresse
[http://portail-ecoles-militaires.
bourges.intradef.gouv.fr](http://portail-ecoles-militaires.bourges.intradef.gouv.fr)

Remerciements :
Le comité de rédaction
remercie le musée du Train et
des Équipes militaires pour
son aimable collaboration
dans la recherche et le prêt
d'illustrations.

Cellule communication des
écoles militaires de Bourges
Quartier Carnot - BP 50709
18016 Bourges Cedex
821 181 80 85
02 46 08 80 85
fax : 02 48 68 74 59

Éditorial	3
Le Train aujourd'hui	4
Les évolutions dans la formation	
École du Train	6
La voie aérienne	
1 ^{er} régiment du Train parachutiste	14
La voie terrestre	
121 ^e régiment du Train	15
503 ^e régiment du Train	16
511 ^e régiment du Train	17
515 ^e régiment du Train	18
516 ^e régiment du Train	19
La voie maritime	
519 ^e groupe de transit maritime	20
Le soutien du combattant	
Régiment de soutien du combattant	21
Les unités de soutien	
Bataillon de commandement et de soutien de la brigade franco-allemande	22
Bataillon de quartier général du corps européen	23
La 1^{re} brigade logistique	24
Opérations extérieures, missions de courte durée	26
La ressource humaine	
Les généraux de l'Arme	28
Des officiers du Train à votre service	30
Avancement et départs en retraite 2015	32
Effectifs par régiment	33
Répartition des effectifs	34
Formation et équipements	
Une nouvelle moto pour les unités de circulation	35
Doctrine et engagements opérationnels	
Opération Barkhane : le 1 ^{er} RTP en 1 ^{re} ligne	36
Une nouvelle subordination pour l'ETLO	37
Le 515 ^e RT arme le Batlog Charente	38
Exploit logistique au Mali pour le Batlog Charente	39
Associations et cohésion de l'Arme	
Fédération nationale du Train	40
Le mot du président	42
Annuaire des amicales et des associations	43
Journée du souvenir 2015 au monument de la Voie Sacrée	44
Biographie du Gca Joël Rivault	46
AMAT : le mot du président	47
Dernières nouvelles de l'AMAT et de votre Musée	48
25 ^e anniversaire de la dissolution du 505 ^e RT	50
Ils ont fait le Train	
Le général Cazenave de Lacausade	53
Le colonel (H) Clicquot de Mentque	54
Hommage à nos bénévoles	55
Histoire et traditions	
Passations de commandement	56
Du nouveau pour les officiers traditions	58
Un carnet de traditions pour l'Arme du Train	59
La ville de Lyon à l'origine de l'immatriculation des automobiles	60
Combats de la libération : le défi tactique et logistique de la 1 ^{re} armée	61
Dernière minute	
« Vous n'aurez pas ma haine »	65



Éditorial



Général de Brigade Bernard Bonnet
Commandant les Écoles Militaires de Bourges
et l'École du Train et de la Logistique Opérationnelle

Les événements de janvier et novembre 2015 ont mis à rude épreuve nos belles unités du Train engagées à la fois sur tous les théâtres d'opérations extérieurs et impliquées largement dans l'opération SENTINELLE relative à la protection de nos concitoyens sur le territoire national. Comme à leur habitude, les soldats du Train ont fait face à ce défi qui a également eu de lourdes conséquences sur la disponibilité des unités qui devaient être engagées dans le partenariat de formation au profit des stagiaires de nos écoles.

Dans ce contexte, le cycle de formation en cours sera marqué par la nécessité d'optimiser toujours davantage les ressources du partenariat, suivant une logique de « gagnant-gagnant » avec les unités de la 1^{re} BL, tout en recherchant de nouvelles synergies avec le CENTLOG ou les autres organismes de formation. Cette nouvelle donne devra être mise en cohérence avec les objectifs de formation assignés à l'ETLO en matière de garantie à l'aptitude d'emblée à la mission et de numérisation de l'espace de formation.

Il verra également se poursuivre les actions de formation dans le domaine de la logistique opérationnelle au profit des Armées et Services mais également des pays alliés dans le cadre de partenariats déjà établis ou à formaliser. Ces formations feront l'objet du dossier du prochain Train Magazine à paraître en milieu d'année 2016.

L'année à venir imposera également à la cellule de pilotage des CIEC d'optimiser sa capacité de formation à la conduite pour faire face à l'augmentation du recrutement des deux prochaines années et à la mise en place du service militaire volontaire.

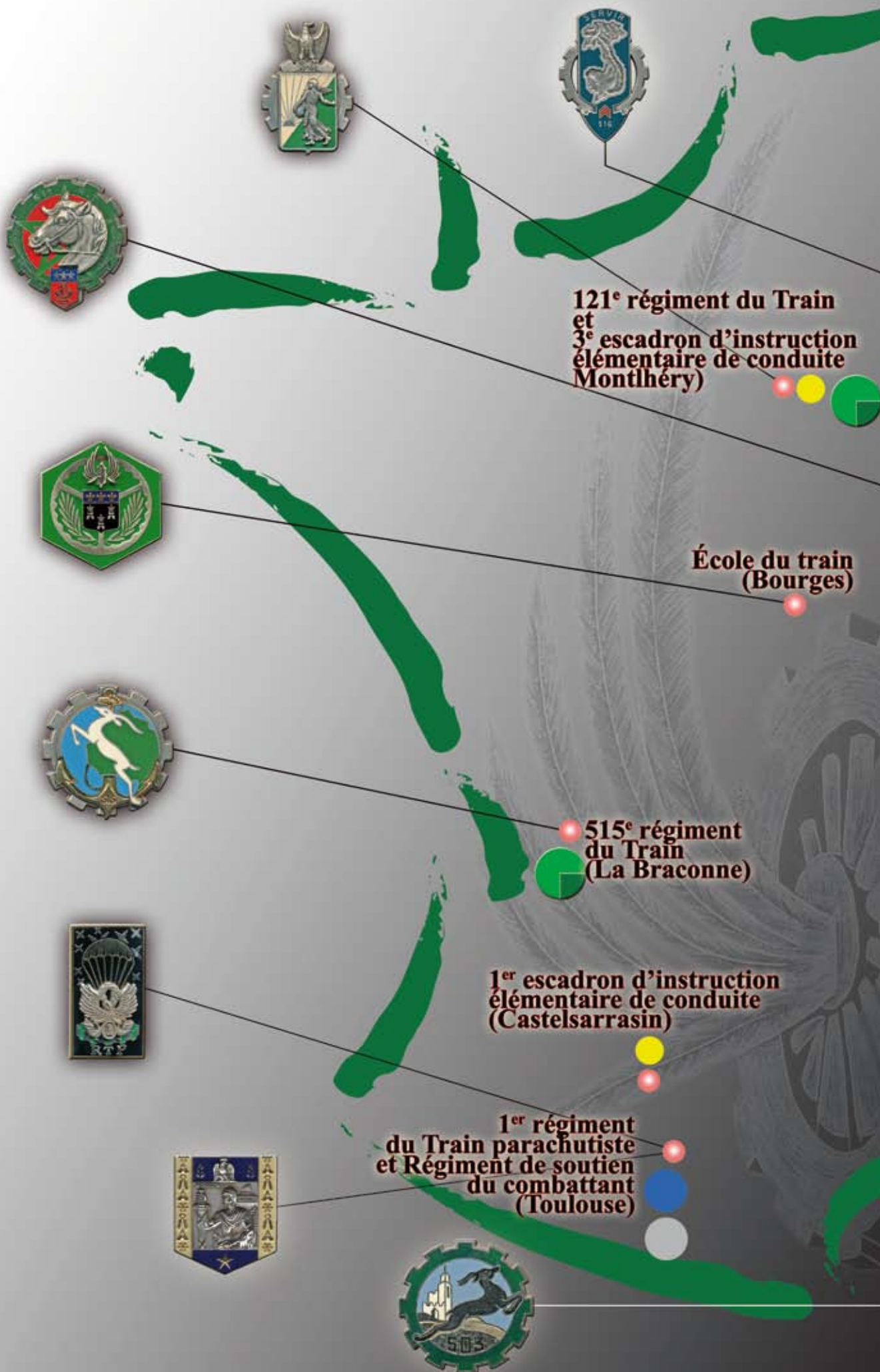
Le nouveau plan « *Au contact* » initié par le CEMAT vient s'ajouter à cet environnement en mouvement permanent pour générer auprès de la Direction des Études et de la Prospec-

tive, un plan de charge conséquent. La priorité sera accordée à la refonte complète de l'instruction et des directives de pilotage de nos trois domaines de spécialités (MVT-RAV, LOG et SDC) et à l'intégration à l'été 2016 de l'ETLO au sein du pilier COMLOG du commandement des forces terrestres. Au sein de la DEP LOG la cellule RETEX, qui sera la seule du pilier COMLOG, monte en puissance avec un cahier des charges ambitieux.

Enfin, en matière d'activités de traditions, les commémorations du centenaire de la Voie Sacrée constitueront le « fil rouge » de cette année 2016. Nous pouvons être fiers de nos jeunes officiers qui, conseillés par leur encadrement de contact et le personnel de notre musée, sous l'impulsion du Directeur de la Formation, sont en pointe pour que soit mise en avant notre histoire plus que bicentenaire et que vivent nos belles traditions. La DA 2014-2015 a marché sur les traces de ses grands Anciens en participant aux commémorations du 70^e anniversaire des combats de Gennes-Saumur, après avoir participé à la réalisation d'un remarquable carnet de traditions qui constituera un outil précieux à l'usage de nos jeunes cadres et EVAT dans les régiments. La DA 2015-2016, quant à elle, aura l'honneur de faire revivre le souvenir de nos héros de la Voie Sacrée, tout au long des commémorations de l'année du Centenaire à venir. Les CFCU 1 et 2/2015, quant à eux, auront été étroitement associés à tous les travaux de conception et de montée en puissance du dispositif commémoratif « Voie Sacrée 2016 ».

Ces commémorations, qui impliqueront toute la communauté des tringlots, d'active, de réserve ou anciens de nos belles associations, seront un moment fort pour notre Arme et permettront de rendre hommage à notre histoire, d'honorer nos anciens et de rayonner au sein des armées. Je compte sur vous.

Et par l'Empereur, vive le Train.



LES FORMATIONS DU TRAIN

5^e escadron d'instruction
élémentaire de conduite
(Sissonne)

4^e escadron d'instruction
élémentaire de conduite
(Mourmelon)

Bataillon de quartier
général du corps européen
(Strasbourg)

516^e régiment
du Train (Toul)

Bataillon de commandement et de soutien
de la brigade franco-allemande (Mulheim)

511^e régiment
du Train
(Auxonne)

2^e escadron d'instruction
élémentaire de conduite
(La Valbonne)

503^e régiment
du Train
(Nîmes-Garons)

519^e groupe
de transit maritime
(Toulon)

-  Circulation routière
-  Ravitaillement - transport
-  Transport de blindés
-  Soutien au commandement
-  Livraison par air
-  Transit maritime
-  Instruction conduite
-  Soutien de l'homme





École du Train

La nouvelle Division d'Application en bref...



La DA 2015-2016 et son encadrement

Cette année encore la division d'application constitue une petite promotion de 30 officiers-élèves, dont 5 étrangers. Mais la diversité de nos lieutenants, qui en fait sa richesse, est préservée. Si les COSAT¹ ne sont pas représentés, les origines restent variées, ce qui constitue une véritable richesse.

Cette nouvelle promotion se compose de 8 lieutenants d'origine ESM, promotion Ltn THOMAZO (dont 1 officier sur titre et 1 officier ayant effectué sa scolarité en Allemagne), 5 d'origine EMIA, promotion Gal DELAYEN, 6 OSC/E, dont 5 de la promotion Raymond DRONNE et 1 de la promotion Cba Charles DELVERT, 5 OAEA et 1 OAES, promotion Lcl FLANDRE et de 5 officiers étrangers originaires du Mali (2), du Gabon, de Tunisie et d'Afghanistan.

Le porte étendard de notre école est le major Cyr (Ltn (F) BUCLIN), seul officier féminin de la DA, sortie classée 63^e sur 132. Le major IA (Ltn BOUCAN) est sorti, quant à lui, 7^e sur 86. Après un cru 2014/2015 exceptionnel, les points moyens de ces 2 recrutements diminuent cette année tout en restant dans la moyenne haute, avec 90/132 chez les Saint-Cyriens et 52/86 chez les IA. Le président de cette DA est le Ltn PRIN, d'origine EMIA.

L'encadrement de la division est en partie renouvelé avec l'arrivée du Cen LAPREVOTTE (École de guerre) à la tête de la division, du capitaine DUPONT (RMED) comme chef de brigade et de l'adjudant LOUGLAYAL (ETLO/DSO), nouvel adjudant de division. Le chef de bataillon DUTILH (OA) et le capitaine GUICHETEAU (chef de brigade) sont respectivement présents à la DA depuis 2013 et 2014.

En constante évolution, la formation des lieutenants évolue naturellement cette année compte tenu de la situation actuelle sur le plan national. D'une part, le rythme soutenu des unités lié à l'opération SENTINELLE est pris en compte avec une réduction de 50 % des partenariats. D'autre part, un effort marqué sera réalisé dans la remise à niveau des savoir-faire PROTERRE dès le camp de rentrée du mois de septembre, effort qui se prolongera tout au long de l'année avec en particulier l'instruction ISTC et TIOR. Autre évolution notable, le module SDC² dispensé depuis deux ans est renforcé avec notamment la mise en place d'un test théorique entrant dans l'évaluation finale des officiers élèves.

Enfin, la DA vivra, tout au long de l'année, au rythme des commémorations du centenaire de la Voie Sacrée et aura à cœur d'honorer dignement ses anciens.



Le Cen LAPREVOTTE, nouveau COMDA

1- Corps des Officiers Spécialistes de l'Armée de Terre (RH et SDC)
2- Soutien du combattant

École du Train

75^e anniversaire des combats de Gennes-Saumur



La DA du Train
dans la cour Austerlitz
de la vieille École

Cette cérémonie s'inscrivait dans une étude historique sur le terrain (EHT) menée par les lieutenants de l'EAABC



Allocution prononcée par M. Todeschini
en présence
des derniers vétérans des combats



75 ans plus tard, dans la cour Austerlitz de la vieille École, les lieutenants du Train ont donc pu, aux côtés de leurs camarades cavaliers et avec toute la solennité que le devoir de mémoire impose, rendre hommage à leurs grands anciens. Cette cérémonie était rehaussée par la présence de M. Jean-Marc Todeschini secrétaire d'État chargé des anciens combattants et de la Mémoire, du Gca Sainte-Claire Deville commandant les forces terrestres et par celle de quelques-uns des derniers survivants de ces combats.

Désormais et comme ce fut le cas cette année, les lieutenants se rendront au mémorial de Gennes lors de leur camp de rentrée afin de déposer une gerbe en mémoire des « Tringlots de Saumur ».

Cne Guicheteau - chef de brigade



Le Col Lecubain
représentant le Gal Bonnet
dépose une gerbe au pied
de la stèle commémorative



Les lieutenants du Train et de la Cavalerie entourent symboliquement le Secrétaire d'État

1- NDLR : la dernière participation de la DA à cette commémoration remontait aux 70 ans des combats. Cette année peut être l'occasion de pérenniser une nouvelle cérémonie annuelle avec les 2 écoles.

École du Train

CFCU : les études historiques sur le terrain (EHT)

Le Staff Ride a été mis en place au CFCU en 2009, sous la dénomination d'Étude Historique sur le Terrain. En constante évolution depuis, c'est un exercice enrichissant qui requiert un équilibre subtil entre visites de musées et des champs de batailles, exposés des stagiaires et exercices de réflexion tactique. Selon qu'ils fassent le premier ou le second stage de l'année, les stagiaires arpentent les plages de Normandie ou les pentes des Vosges. Mais ces déplacements sur le lieu des combats ne sont possibles qu'au prix d'un travail important et d'une organisation minutieuse.

« Construire » l'EHT est une des missions de l'officier adjoint programmation. Bien avant le début du stage, les thèmes abordés pour l'EHT sont arrêtés par le COMCFCU. Une fois le programme défini (choix des exposés faits par les stagiaires et les renforts, choix des figures historiques qui seront présentées, choix des conférences faites en soirée), il est alors nécessaire de mettre en musique les options retenues en contactant les nombreux intervenants sans qui l'EHT ne serait pas faisable.

En dehors de l'appui et du soutien apportés par les EMB, l'officier adjoint contacte le Service Historique de la Défense qui lance véritablement les travaux de l'EHT lors d'une conférence qui permet aux stagiaires de bien prendre en compte les problématiques tactiques et logistiques du 1^{er} et du second conflit mondial. De plus, rien ne serait possible sans un soutien matériel de très bon niveau offrant au CFCU la liberté d'action nécessaire pour effectuer son EHT. C'est le volet interarmées du travail de l'officier adjoint, puisque ce sont l'École de Fourriers de Querqueville et la Base Aérienne 116 de Luxeuil qui offrent cette possibilité. Prise de contact, définition des besoins, conventions à établir sont autant de figures imposées, nécessitant tact et diplomatie.

Enfin la reconnaissance sur zone, un mois avant l'EHT, permet de prendre contact avec les différents musées et sites historiques mais aussi avec les autorités civiles et militaires. Cette reconnaissance permet de confirmer que les thèmes choisis au préalable demeurent pertinents, c'est-à-dire vérifier que ce qui a été pensé sur carte soit jouable sur le terrain. À titre d'exemple, la principale innovation consiste en 2015 à faire jouer un exercice tactique aux sta-

giaires en prenant appui sur les combats de la 1^{re} armée au niveau de la localité de Ronchamps. Afin d'atteindre cet objectif, il est nécessaire de trouver le point de vue le plus adapté pour permettre aux stagiaires de présenter leur idée de manœuvre en rejouant la libération de cette localité. Cette reconnaissance, c'est environ 1 600 km effectués pour faire de cet exercice une réussite. Au final, la seule incertitude réside dans la météo, tout le reste ayant été planifié et « déconflicté », afin que tout se déroule au mieux au bénéfice des futurs commandants d'unité.

Cne Salat - OA/CFCU

Pourquoi appuyer la formation des futurs commandants d'unité sur l'histoire militaire ?

L'histoire militaire est un excellent fil conducteur, à même de renforcer l'intérêt des stagiaires pour leur formation. Elle favorise une pédagogie d'appropriation. La masse documentaire colossale représentée par les archives, les ouvrages spécialisés et les sites internet permet l'utilisation de supports nombreux et variés, facilement disponibles. Au-delà du savoir acquis lors de ce travail, cette abondance exige un effort de recherche et de synthèse qui leur sera forcément profitable lors du temps de commandement. Surtout, l'étude de faits historiques permet de (re)découvrir des principes tactiques et logistiques que d'autres s'étaient appropriés antérieurement, toujours exploitables dans le contexte actuel : l'escorte des convois sur les routes d'Indochine a ainsi largement inspiré les modes d'action en Afghanistan ; les élongations logistiques hors-norme qui étaient celles de la colonne « Leclerc » entre Fort-Lamy et le Fezzan italien sont comparables à celles existant dans la bande sahélo-saharienne. Enfin, l'importance de la culture d'arme et des traditions dans la cohésion interne se révèle déterminante dans une armée sujette à de multiples mutations. La redécouverte du patrimoine mémoriel des armées et de l'arme du Train, permet de remettre au goût du jour des valeurs cruciales pour un officier en situation de responsabilité (esprit de sacrifice et don de soi), tout en stimulant des attitudes qui lui sont bénéfiques pendant son temps de commandement (exemplarité, pragmatisme, intelligence de situation).

Cne Bonal - Brigadier au CFCU Train



École du Train



Les stagiaires du CFCU 1/2015 dans les Vosges avec le directeur de la formation et leur encadrement

Étude historique sur le terrain dans les Vosges

Fin mai, les capitaines du CFCU se sont rendus dans les Vosges dans le cadre d'une EHT portant sur les combats qui s'y sont déroulés en 1915 et 1944. 3 jours durant, ils ont marché dans les pas des soldats des deux guerres et cherché à comprendre les enjeux logistiques des 2 conflits à travers des exposés et des études tactiques.

La qualité des intervenants et des collections du musée de Clerval leur ont permis de remonter le temps jusqu'au déclenchement de la 1^{re} guerre mondiale. Les tranchées du Hartmannwillerskopf et du Lingekopf les ont mar-

qués par l'incroyable imbrication dont elles témoignent entre les deux ennemis. Le quotidien difficile du soldat de 14 a sauté aux yeux des historiens d'un jour. Puis le logisticien a repris le dessus : appréhender le terrain, les conditions climatiques, la complexité des approvisionnements... L'arme du Train a dû relever d'énormes défis pour ravitailler les soldats sur tous les fronts.

Ces histoires de soldats ont été relatées avec passion par le Gal (2S) Muller et les responsables de l'ensemble des sites qui entretiennent la flamme du souvenir.

Le CFCU à l'heure de la simulation



Pleinement engagé dans la numérisation de l'espace de formation, l'École du Train et de la logistique opérationnelle fait évoluer ses exercices et utilise l'ensemble des outils mis à sa disposition par les EMB. Dans ce cadre, le CFCU a pour la première fois réalisé un exercice en conduite mêlant outils de simulation et systèmes d'information opérationnels et de commandement (SIOC).



Le 1^{er} avril 2015, les capitaines du Train ont procédé au déploiement d'un Centre Opérations (CO) de bataillon logistique dans un environnement numérisé dans le cadre de l'exercice GAO dont le thème est inspiré du théâtre d'opérations malien. Il s'agissait pour les futurs commandants d'unité de mettre en pratique les conclusions de leur étude conduite en début de semaine dans le cadre de la MEDOT (méthode d'élaboration d'une décision opérationnelle tactique). Cet exercice, sous cette forme, était une première aux EMB. Les excellents résultats de cette mise en application ont validé le concept proposé par le cours des capitaines en liaison avec la section simulation et le BFAO des EMB. Outre l'armement des postes traditionnels d'un CO (chef CO, S2, S3, S4), les stagiaires tenaient également des postes de chefs de sous-groupe logistique (SGL). Engagé en soutien d'une opération voyant manœuvrer 2 groupements tactiques interarmes (GTIA) appuyés par un groupement aéromobile (GAM), le CO du BATLOG réagissait aux différents incidents auxquels les SGL étaient confrontés. Lors de cette journée riche en incidents et en enseignements, les futurs commandants d'unité ont conduit, planifié et rédigé des ordres de tous niveaux et présenté des points de situation à leur encadrement. Ils ont ainsi pu améliorer leur connaissance des procédures de travail en CO mais également aborder l'emploi de chef d'un SGL, ce qui constituera un atout indéniable dans l'exercice de leurs futures fonctions.

Cne Delmer - stagiaire CFCU 1/2015

École du Train

DSO : journée inoubliable à Oradour sur Glane

Un jour gravé dans notre mémoire : le 11 mai 2015, guidée par le Major Seguin, la division-sous-officiers s'est rendue sur le site d'Oradour et a eu le privilège d'y rencontrer Robert Hébras, une des 6 personnes à avoir survécu au massacre du 10 juin 1944, devenu dans la France de l'après-guerre un symbole national des atrocités nazies. À 90 ans, Robert Hébras poursuit le combat qui est le sien : le devoir de mémoire de cette tragique histoire. Dans un premier temps, il a exposé le déroulement de cette journée et nous a ensuite conduits à travers les ruines du village où son récit a pris corps, en voyant ces maisons dévastées. Nous avons pu l'interroger, car nous avions vraiment besoin de comprendre l'innommable.

La journée du 10 juin 1944

Il y a 4 jours que le débarquement en Normandie a eu lieu. Des troupes allemandes remontent vers le front. À 14 heures, Robert Hébras discute avec son ami Martial Brisaud dans le village, lorsqu'il entend un bruit de moteur monter du bas bourg. Deux chenillettes apparaissent et passent devant eux. Les soldats les ont regardés avec indifférence. « *Je ne suis pas rassuré, j'ai peur, je m'en vais* » lui dit Martial. « *Mais pourquoi, on ne craint rien ! À Limoges, j'en vois tous les jours* » lui répond Robert. Martial décide quand même de partir se cacher, ce qui finalement lui sauvera la vie. Les SS encerclent Oradour et rabattent vers le centre-bourg les personnes qui travaillent dans les champs. Le garde champêtre fait savoir aux habitants qu'ils doivent tous se rassembler, sans délai, sur la place du Champ de Foire, munis de leurs papiers, pour une vérification d'identité. « *Les conversations allaient bon train car rien dans leur attitude ne laissait percevoir un danger quelconque pour nos vies* ». Le rassemblement se fait donc dans le calme. Les Allemands divisent la population en deux groupes : d'un côté les femmes et les enfants qui sont emmenés dans l'église, de l'autre les hommes.

Massacre des hommes

Un officier SS s'avance et demande qui est le maire. M. Desourteaux s'avance. L'officier lui ordonne de désigner des otages. Il refuse mais se propose personnellement comme tel et demande à l'officier de désigner les autres. Après la recherche d'un dépôt d'armes imaginaire, les hommes sont répartis en 6 groupes et dirigés vers les plus grandes remises ou granges d'Oradour. Le groupe de Robert Hé-

bras est conduit vers la grange Laudy. Ils peuvent voir le bas du bourg qui est désert et pensent alors que les femmes et les enfants ont quitté le village. Dans la grange, la discussion tourne autour du match de foot du lendemain. 2 soldats balayent l'entrée pour installer 2 mitrailleuses. Tous debout, un malaise oppressant les gagne. Soudain, Robert Hébras entend une explosion, probablement celle d'une grenade. Il est 16 heures. À ce signal, les soldats allongés derrière les mitrailleuses ajustent leur position et tirent. Dans un vacarme assourdissant, tous les hommes tombent les uns sur les autres. Une poignée de survivants, dont Robert, sont restés couchés sous les corps de leurs camarades et font semblant d'être morts, car les SS achèvent tout homme qui bouge encore. Un quart d'heure après les exécutions, les allemands recouvrent les corps de matériaux combustibles et mettent le feu à la grange afin d'effacer les traces du massacre, ainsi qu'aux maisons. Seulement 5 hommes pourront sortir de la grange Laudy sans être abattus par les bourreaux. En effet, Robert Hébras et 4 autres hommes sont restés couchés sous les corps brûlants jusqu'à ce qu'ils prennent peur pour leur vie. « *Mon bras gauche et mes cheveux étaient déjà enflammés. C'était une douleur terrible, c'est pourquoi je me suis enfui* ». 3 des 5 hommes qui ont réussi à fuir le village en feu étaient gravement blessés. Robert Hébras l'était à la poitrine, à une jambe et au poignet droit.

Nous avons pu entrer dans la grange, sur les lieux mêmes de l'exécution. Robert nous a alors commenté son vécu au moment du drame : « *Quand on revient on se demande si on l'a fait, je pense que j'étais dans un état second, l'instinct de survie a primé* ».

Massacre des femmes et des enfants

À 17 heures, c'est au tour des femmes et des enfants (400 personnes) réunis dans la petite église. Les allemands déposent une caisse au milieu de la foule, au centre de l'édifice. Il en dépasse un cordon qu'ils allument. Cette caisse destinée à asphyxier, explose et fait éclater les vitraux. L'asphyxie ne s'opère alors pas comme les allemands le prévoyaient. Ils tirent sur les femmes et les enfants. On peut encore voir les impacts des balles sur les murs intéri-



École du Train



eurs de l'église. Une femme, Mme Rouffanche, parvient à s'enfuir par un vitrail, suivie par une autre femme et son bébé. Mais les cris du bébé alertant les allemands, elles sont mitraillées. Seule Mme Rouffanche, bien que blessée, survit en se cachant dans le jardin du presbytère.

À 19 heures, le tramway venant de Limoges arrive à Oradour. Les occupants sont emmenés dans une ferme proche mais sont relâchés en fin de soirée. Le pillage et la destruction du village se poursuivent en fin d'après-midi. Les personnes simplement blessées meurent brûlées vives. Le lendemain, il n'existe plus que des pans de murs calcinés desquels s'échappent encore de la fumée.

Au total, 642 personnes ont été exterminées. Outre les 6 survivants du massacre, quelques autres personnes échappent à la tragédie car absentes du bourg, cachées ou enfuies à l'arrivée des allemands. La moitié de la famille Hébras – la mère et deux sœurs – a trouvé la mort lors du massacre. Robert, sa sœur aînée, qui n'habitait plus le village, et son père absent du village ont survécu. Robert nous a raconté la tragique désillusion à laquelle il a été confronté, lui qui était persuadé de revoir sa mère et ses sœurs. Après le 10 juin, Robert Hébras participe activement à la Résistance puis s'engage en juillet, pour la durée de la guerre, au 619^e Groupe de Transport.

Conclusion

Témoignage émouvant d'un des 2 derniers survivants du massacre qui a su se reconstruire, après la disparition de ses proches et qui aujourd'hui continue d'honorer leur mémoire. C'est le général De Gaulle qui a souhaité que les ruines fussent conservées afin que les générations à venir puissent voir et ne pas oublier. Ces ruines sont toujours là. Elles imposent respect et tristesse à ceux qui les traversent.

Ltn Enard - DSO/chef du cours TMD

Stage SEVF à la DSO : l'école va au devant de ses stagiaires

« Mon capitaine, je viens de recevoir une DAF qui me désigne comme stagiaire SEVF du 1^{er} au 5 juin 2015 ! »

« Et oui mon lieutenant, charger un train cela ne s'improvise pas ! »



Me voici donc au CENTIAL de Mourmelon avec 20 autres stagiaires venus de toute la France. Quand vous ne pouvez rejoindre les Écoles Militaires de Bourges, ce sont elles qui viennent à vous ! Durant les 2 premiers jours, nous passons en revue l'ensemble de la réglementation technique, du général au particulier. Notre instructeur tente de répondre à nos questions qui fusent tous azimuts et répond avec Méthode, Rigueur, Attention, Prudence et Précision (les vertus qui doivent guider le Spécialiste Embarquement Voie Ferrée. Notre étude de wagnage et de chargement est un casse tête. Puis finalement, à force de faire et de défaire, nous y parvenons. La phase pratique d'embarquement et d'arrimage achève notre formation. Nous sommes désormais LES spécialistes de l'embarquement par voie ferrée. Nous n'avons alors tous qu'une hâte : réaliser notre premier train. Merci à nos formateurs pour leur patience et leur dévouement.

Ltn Jousseau (16^e BC) - stagiaire SEVF



École du Train

La Division Sous-Officiers se restructure et reste au contact

« Le progrès est l'art de maintenir l'ordre en dépit des changements et de poursuivre le changement au sein de l'ordre ambiant. » (A-N- Whitehead)



C'est dans cet état d'esprit volontaire et déterminé que la DSO aborde le nouveau cycle de formation. La division doit faire face à de nombreux changements structurels et poursuivre ses formations avec autant de conviction et de réussite que par le passé.

La cellule commandement accueille un nouvel adjoint, le Cne Pinard, et est renforcée par la création d'une cellule coordination, plus particulièrement chargée du suivi des centres de formation délégués et qui assure l'expertise des dossiers VAE du domaine.

Le cours mouvements-ravitaillements a un nouveau chef : l'Adc Rozier dirige maintenant les formations de cursus (FS1 et FS2). Deux nouveaux chefs de brigade appui mouvement et régulation ravitaillement sont également arrivés du 515^e RT pour apporter leur expérience opérationnelle et leurs savoir-faire. En revanche, le fort taux d'emploi de nos unités du Train n'a pas permis à la division de bénéficier de partenariat en 2015. L'Adc Rozier et son équipe ont dû pallier l'absence de troupes partenaires tout en maintenant la qualité de formation des jeunes sous-officiers au meilleur niveau.

Le cours soutien du combattant est maintenant rattaché à la DSO et dirigé par le Cne Graveret. Les formations de spécialité, anciennement dispensées à l'école des fourriers de Querqueville, devraient être effectuées à Bourges dès 2016.

Enfin, dans un souci de rationalisation et de cohérence, les cellules « transit », « spécialiste embarquement voie ferrée » et « transport matières dangereuses-douanes » sont rattachées à la section Acheminement de la DFLO depuis le 1^{er} janvier 2016.



« Un bon formateur a ce souci constant : enseigner à se passer de lui. » (André Gide)

La formation des sous-officiers aux écoles est performante et réputée. Le mérite en revient aux formateurs de la DSO. Ils sont des experts dans leur spécialité, mais ils sont également de remarquables pédagogues. Le formateur doit connaître ses stagiaires, appliquer une pédagogie active, faire preuve d'empathie et instaurer une logique de progression pour extraire la substantifique moelle de chaque stagiaire. Le formateur se doit d'être juste, cohérent et exemplaire dans sa tenue et son comportement. In fine, il permet aux stagiaires d'être immédiatement opérationnels dès leur arrivée dans leurs unités.



École du Train

Nouvelles de la CPIEC

Renouvellement du parc PL IEC

Après le renouvellement du parc VL en 2014, c'est au tour du parc PL IEC d'être renouvelé avec l'arrivée de 150 Renault Premium T 430 entre novembre 2015 et mai 2017.

Ces nouveaux camions remplaceront les vieillissants IVECO « EUROCARGO » en activité dans les CIEC depuis 2004. Cette commande permettra aux centres de continuer la modernisation de leurs parcs et ainsi rester en conformité avec la réglementation de la formation à la conduite. L'étape suivante sera l'acquisition de remorques afin de terminer le renouvellement complet des parcs PL et SPL. En effet, l'ensemble porteur IVECO et remorque SAMRO sera remplacé par un train routier.

Ainsi armés, les CIEC des EMB pourront disposer des dernières évolutions techniques et environnementales et continuer de dispenser une instruction de grande qualité.

Rappelons que près de 12000 stagiaires sont accueillis dans les CIEC dont près de 60 % pour les BMC PL et SPL.



Pacte de fidélité entre le 3^e EIEC et CHEPTAINVILLE

Le 17 septembre 2015, un pacte de fidélité a uni le 3^e escadron d'instruction élémentaire de conduite de MONTLHERY et la commune de CHEPTAINVILLE (ESSONNE). Cette cérémonie a eu lieu à la mairie de CHEPTAINVILLE en présence d'élus de la commune, du Lcl DRAPEAU commandant les CIEC, du Lcl BENOIT, adjoint au DMD de l'Essonne, d'une délégation du CIEC, et d'une classe de l'école primaire de la commune. Ce pacte de fidélité signé entre le maire, Monsieur BOUSSARDON et le Cne BONREPAUX, commandant le 3^e EIEC, a scellé une amitié naissante. Primordial pour entretenir le lien armée-nation, ce pacte est synonyme de cohésion entre la population et la communauté militaire. Des liens ont d'ailleurs commencé à se tisser après la cérémonie entre les deux parties et des rendez-vous ont déjà été pris pour de futures manifestations. Fier d'être mis à l'honneur à travers la signature de ce pacte, le 3^e EIEC ouvre une nouvelle page tournée vers la nation et met plus que jamais en avant sa belle devise « *Divers horizons, une même direction* ».





1^{er} RTP

« Par le ciel, partout, pour tous »

Mission majeure

Créé en 1999, le 1^{er} RTP est le dernier né des régiments parachutistes. Sa création s'inscrit dans la longue évolution de la livraison par air (LPA). Le régiment est ainsi le digne héritier des savoir-faire de la LPA forgés en Indochine et en Afrique du Nord.

Une vocation unique dans l'arme du train

Régiment de la 11^e Brigade Parachutiste, le 1^{er} RTP assure à ce titre une mission d'appui : préparer, charger et acheminer par voie aérienne sur les zones d'opération les troupes aéroportées et le matériel de la 11^e BP. Il participe également au ravitaillement de l'ensemble des forces déployées sur les théâtres d'opération et met en œuvre de multiples procédés de mise à terre : aéro largage, aérotransport et aéroportage. Le régiment est apte à travailler sur tous types d'avions de transport, stratégiques et tactiques, français et étrangers. Unique dans les armées, le régiment s'auto-relève dans le cadre de nombreuses opérations et de missions des forces de présence et de souveraineté. Il contribue en permanence à l'alerte GUEPARD des troupes aéroportées, prévoyant la mise à terre de commandos parachutistes et d'un échelon aéroporté. Ce domaine d'intervention amène le 1^{er} RTP à intervenir principalement dans le cadre :

- d'appui à la projection des forces par voie aérienne ;
- de mise à terre des troupes parachutistes lors d'opérations aéroportées sur un théâtre ;
- d'opérations de transit aérien aux côtés de l'armée de l'air ;
- de soutien logistique des unités parachutistes ou non, mais également de populations sinistrées dans le cadre d'une action humanitaire.

Son étendard est décoré de la Croix de guerre des TOE avec 3 étoiles de vermeil avec barrette gravée au sigle RLA et de la croix de la valeur militaire avec une étoile de bronze et une étoile d'argent, dernières décorations reçues d'une part en 2013 pour son action en Afghanistan, d'autre part en 2014, pour son engagement lors de l'opération SERVAL au Mali en janvier 2013.

Un instrument nécessaire à l'engagement des forces en urgence

De même que pour le déclenchement de l'opération SERVAL, le recours à la LPA a démontré une nouvelle fois toute sa pertinence dans le cadre des opérations KUNAMA 2, 3, 4 et 5 (BARKHANE). Après avoir largué 100 parachutistes du 2^e REP chargés de la sécurisation de la passe de Salvador côté nigérien, le régiment continue de les ravitailler par voie aérienne. Également dans le cadre de l'opération SANGARIS, 11 to de vivres ont été largués le 30 juillet 2015 au profit du groupement tactique inter-armes (GTIA) *Centurion* (Opération SCYLA). Le régiment est actuellement déployé pour des missions de transit et de LPA au Niger et au Tchad. Il est mobilisé dans des missions de transit en Guyane, au Mali, au Burkina Faso, en RCI, en RCA, en Jordanie, en Irak, dans le Kurdistan irakien, aux Emirats Arabes Unis et en Crète. Il est également présent en Polynésie, aux Antilles, à la Réunion et en Nouvelle Calédonie.

Une unité opérationnelle au cœur du futur pôle national des opérations aéroportées (PN-OAP)

Possédant une capacité d'intervention depuis la métropole sur tous les théâtres, l'A400M va démultiplier les capacités du 1^{er} RTP, qui assure déjà la préparation nationale opérationnelle dans les domaines de l'aéro largage et de l'aéroportage. Dans le cadre de l'engagement du GTIA de l'échelon national d'urgence (QRF TAP ENU), l'A400M rend possible le lancement d'opérations depuis Franczal. Le futur PN-OAP envisage la construction d'infrastructures au quartier Edme pour assurer le regroupement, la mise en condition et le commandement des unités de la QRF TAP à partir de la plate-forme de Franczal. Il prévoit également le transfert des moyens de commandement (EM 11^e BP et 11^e CCTP). En 2016, le centre de formation délégué à la livraison par air (CFD-LPA) sera transféré au nord de la piste et réceptionnera en 2018 une cellule d'A400M. La même année, un hall de conditionnement au gabarit A400M sortira de terre au profit des 3 escadrons de LPA et du détachement technique des matériels de parachutage et de largage (DTMPL).



Biographie du colonel Nicolas FILSER

CURSUS ACADÉMIQUE :

- 2014 : qualification logistique interarmées 3^e degré
- 2010 : brevet de l'EMS2 – Führungsakademie der Bundeswehr
- 1997-2010 : qualifications aéroportées, LPA et transit aérien
- 1997 : maîtrise de langue et civilisation étrangère allemande – Université Paris Ouest
- 1996 : diplôme de l'ESM de Saint-Cyr – option relations internationales

EMPLOIS OPÉRATIONNELS :

- 3 juillet 2015 : chef de corps du 1^{er} RTP
- 2013-2015 : officier traitant bureau politique du soutien aux opérations / EMA
- 2010-2013 : chef du BOI / 1^{er} RTP
- 2004-2008 : chef brigade CFCU / ELT Tours
- 2002-2004 : Cdt le 2^e escadron LPA / 1^{er} RTP
- 2000-2002 : chef section puis Cdt d'unité ESM1
- 1997-2000 : chef peloton BOMAP puis 1^{er} RTP

OPEX :

- 2013 : conseiller militaire COM FIAS Afghanistan / PAMIR
- 2011 : chef de la base d'opérations aéroportées (HARMATTAN)
- 2007 : chef de la cellule synthèse J35 Afghanistan / PAMIR
- 1999 : chef de peloton LPA Macédoine-Kosovo / TRIDENT
- 1998-1999 : chef de peloton LPA et chef d'escala aérienne militaire Tchad / EPERVIER

Annuaire

Col Filser

Chef de corps : 42 00

PNIA 821 312 + 4 chiffres
PTT 05 62 11 + 4 chiffres
Central : 42 99
Fax : 42 66

Officier supérieur adjoint : 42 02
Président des officiers : 43 37
Président des sous-officiers : 42 29
Président des EVAT : 43 14
Responsable du personnel civil : 42 92
Secrétariat du corps : 42 04

Mail : 1rtp.cmi.fct@intradef.gouv.fr

Adresse : 1^{er} régiment du Train parachutiste
Quartier colonel EDME
BP 40036
31270 CUGNAUX





121^e RT

« Transporte et combats »

Mission majeure

Le 121^e régiment du train est l'un des 8 régiments rattachés à la 1^{re} brigade logistique. Installé depuis sa création en 1980 sur le terrain d'exercice de Linas-Monthéry dans le département de l'Essonne (91), à 20 km au sud de Paris, il est professionnalisé depuis 1997 et comprend actuellement un escadron de commandement et de logistique, 2 escadrons de circulation routière (dont 1 de réserve), 2 escadrons de transport (dont 1 de réserve) et 1 escadron de ravitaillement.

Il est projeté sur le territoire national et outre-mer comme sur l'ensemble des théâtres d'opérations (Afghanistan, Liban, Mali, RCA, ...) et y démontre son excellence.

Son implantation au sein d'une zone boisée de 550 hectares, regroupe l'ensemble des infrastructures (champ et stand de tir, bivouacs, piste d'audace, gymnase, piste d'athlétisme, parcours de cross...) indispensables à l'apprentissage des fondamentaux du combattant en général et des métiers d'un régiment du train en particulier. Le groupement de soutien auquel le régiment est rattaché est lui aussi localisé sur le terrain d'exercice de Linas-Monthéry, ce qui facilite considérablement les relations soutenant-soutenu et garantit la permanence du soutien AGSC.

L'accès aux autoroutes A6 (vers Lyon), A10 (vers Bordeaux), A11 (vers Nantes et Rennes) est aisé puisque le régiment borde la francilienne (N104) qui dessert ces trois grands axes. La gare TGV de Massy-Palaiseau, à partir de laquelle toutes les destinations TGV sont accessibles, n'est qu'à 20 mn. Les grandes gares de la capitale ne sont qu'à 45 mn à partir de la gare d'Arpajon (RER ligne C).

Activités majeures récentes :

- Participation au plan SENTINELLE : le régiment s'est particulièrement investi, armant en 2015, 4 États-majors tactiques et 13 compagnies PROTERRE, contribuant pleinement à la réalisation du contrat TN. Les 1^{ers} éléments ont été déployés dès le 7 janvier - jour des attentats.
- MCD Martinique, février-mai 2015 : les combattants de l'ET ont démontré leur maîtrise du combat PROTERRE tout en renforçant leur rusticité.
- GSO Tchad, février-mai 2015, aux ordres du chef BOI.
- Engagement sur l'exercice binational GRIFFIN RISE : Battle Staff Training 2 avec le Royal Logistics Corps (UK) en mars puis participation au bi-National Support Group (bNSG) en juin.
- Le régiment a été mis à l'honneur lors du défilé motorisé du 14 Juillet.

Activités majeures à venir :

- Entrée en cycle de projection (DAMAN, BARKHANE, SANGARIS, RCI ONUCI, EUFOR RCA).
- Création d'un escadron d'escorte de convoi à l'été 2016.



Biographie du lieutenant-colonel Augereau

- Saint-cyrien (promotion Cne Stéphane (92-95))
- 27^e RCS (96-99) : chef de peloton de transport et officier adjoint ;
- 511^e RT (99-03) : CDU ECR et officier traitant BOI ;
- Écoles de Saint-Cyr Coëtquidan (03-06) : CDU compagnie d'élèves ;
- CSEM-CID (07-08) : stagiaire École de Guerre ;
- ELT (08-09) : chargé de mission pour le transfert des ELT de Tours à Bourges ;
- 515^e RT (09-11) : chef de BOI ;
- EMA (11-14) : Officier traitant logistique et officier de programme SILRIA.
- Marié, 1 enfant.

OPEX

- CDU ECT BATLOG KFOR 3 (00-01) ;
- MA COM EUFOR BOSNIE (2006) ;
- Chef DIVLOG TRIDENT KOSOVO (10-11).



Annuaire

Lcl Augereau
Chef de corps : 31 00

PNIA : 821 910 + 4 chiffres
PTT : 01 64 92 + 4 chiffres
Fax : 31 56

Officier supérieur adjoint : 31 04
Président des officiers : 31 60
Président des sous-officiers : 33 09
Président des EVAT : 33 66
Responsable du personnel civil : 32 83
Secrétariat chef de corps : 31 17

Mail : christophe.siellet@intradef.gouv.fr

Adresse : Route de Limours
BP 60068
91315 Monthéry Cedex





503^e RT

«Labor omnia vincit»

Mission majeure



Héritier des escadrons hippomobiles du Train du Maroc, le 503^e Groupe de Transport est créé en octobre 1943 à Fès au Maroc. Affecté en mai 1944 au corps expéditionnaire français en Italie, il est mis à disposition

de la V^e armée américaine puis rejoint la 1^{re} armée française au sein de laquelle il participe, de novembre 1944 à avril 1945, aux campagnes de France et d'Allemagne. Stationné en Allemagne, il rejoint l'Indochine en février 1947. De juillet 1949 à juillet 1950, le GT 503 intègre également une compagnie de transport de légion étrangère (CTLE 2/503). Quittant l'Indochine et notamment le centre Annam où il a écrit ses plus belles pages de gloire, le GT 503 gagne directement l'Algérie en février 1956. Successivement stationné à Tlemcen puis à Mers El-Kébir, il fait à nouveau preuve de sa grande valeur tout au long des sept années d'opérations.

En 1964, au terme d'une campagne de plus de vingt ans, le GT 503 rejoint la métropole. Son étendard est décoré de la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures avec 2 étoiles d'argent.



Le «fier 503», est composé de combattants-logisticiens qui assurent les missions de ravitaillement opérationnel, appui-mouvement et appui à la mobilité des forces. Installé depuis 2011 dans le quartier

«El Parras» de Nîmes-Garons, le «régiment de Camargue» participe aux missions régulières des transports de surface interarmées, appuie les mouvements des unités, fournit des moyens d'appui à la projection, participe aux plans Sentinelle et Vigipirate, aux missions d'aide aux services publics, aux actions humanitaires et de solidarité et enfin aux missions de souveraineté dans les DOM-COM. Par ailleurs, une partie de son personnel est en dispositif d'alerte, en mesure d'intervenir sur court préavis en opérations. En temps de guerre, le régiment, disposant de moyens importants de transmissions, notamment dans le cadre de la numérisation de l'espace de bataille, est en mesure d'armer et de commander le poste de commandement d'une base logistique divisionnaire, ainsi qu'une zone logistique spécialisée dans le ravitaillement et le transport (soutien de plus de 10 000 hommes). Dans les opérations actuelles, le régiment arme une partie du Bataillon Logistique, pouvant prendre alors le commandement organique des fonctions logistiques déployées et assurant pour sa part les missions d'acheminement et d'escorte sous blindage. Il est en mesure également de constituer un Sous-Groupement Logistique adapté à un GTIA en action autonome, dans un cadre urbain ou amphibie. Enfin, le 503 peut mettre en œuvre un centre de regroupement et d'évacuation des ressortissants (CRER), intervenant au profit des citoyens français sur les territoires en crise.



Depuis l'été 2013, le 503^e RT est doté d'un espace d'instruction collectif (EIC) permettant l'entraînement des différents PC (GSD, ZRT) et la préparation de la conduite des convois en opérations (salle SIMU). Présent sur tous les théâtres d'opérations, le régiment a participé à l'opération SERVAT avec la projection de 2 SGL d'octobre 2013 à février 2014 avant d'armer le BATLOG CAMARGUE de février à juin 2014. En outre, l'escadron de ravitaillement a été projeté au Liban dans le cadre de l'opération DAMAN d'octobre 2013 à mars 2014. En octobre 2014, le régiment a été



engagé en RCA (opération SANGARIS) pour armer un DETLOG. Enfin, un peloton a été projeté en mars 2015 dans le cadre de l'opération DAMAN. À compter du 28 septembre 2015, le régiment est d'alerte ENU (échelon national d'urgence).



Biographie du colonel Thierry CRÉPIN

1992-95 : ESM Saint-Cyr
1995-96 : EAT Tours
1996-99 : Chef peloton circulation routière 5^e RCS Baden Baden
1999-01 : Officier adjoint 4^e ECR / 601^e RCR Arras
2001-03 : Cdt le 4^e ECR/601^e RCR Arras
2003-05 : Officier traitant BOI 601^e RCR Arras
2005-06 : ESSEC / Maître de logistique internationale
2006-07 : CID (BEMS)
2007-09 : Chef cellule études / Div MTT puis rédacteur prépa ops Div Entraînement-Etudes CFLT
2009-10 : Adjoint bureau Prépa Ops EMBL1
2010-12 : Chef BOI 516^e RT Toul
2012-15 : Officier correspondant d'EM/Div plans-programmes EMAT
2015 : Chef de corps du 503^e RT

OPEX

1997 : Ex-Yougoslavie, chef peloton circulation routière
1999 : Ex-Yougoslavie, rédacteur OPS CO RCS Mostar
2008 : EPERVIER - Tchad, responsable acheminement terrestre EUFOR Tchad- RCA
2012 : PAMIR - Afghanistan, chef Ops Batlog Voie Sacrée

Annuaire

Col Thierry Crépin
Chef de corps : 88 00

PNIA : 821 303 + 4 chiffres
PTT : 04 11 83 + 4 chiffres
FAX : 88 06

Commandant en second : 88 01
Officier supérieur adjoint : 88 03
Président des officiers : 86 99
Président des sous-officiers : 88 41
Président des EVAT : 88 76
Secrétariat du corps : 88 07
Communication : 88 09

Mail : 503trn.em-sec.fct@intradef.gouv.fr
503trn.osa.fct@intradef.gouv.fr

Adresse : 503^e régiment du Train
Quartier El Parras
Route de Saint-Gilles
BP 49100
30972 NÎMES cedex 9





511^e RT

« 511 passe toujours »

Mission majeure

Le 511^e régiment du Train est spécialisé dans le ravitaillement par voie terrestre. Sa mission est d'assurer, dans le cadre de la projection d'une force, l'acheminement des unités et des ressources dans la zone des combats. Il est composé de 5 unités élémentaires d'active et d'une unité de réserve.

L'escadron de commandement et de logistique regroupe l'état-major et les services régimentaires. Il permet le commandement et le fonctionnement quotidien du régiment, tant au quartier qu'en opérations où il fournit l'ossature des différents PC mis en œuvre et assure la logistique interne. L'escadron de transport assure les approvisionnements nécessaires aux forces (munitions, vivres, eau, habillement, modules 150, etc.). Le transport s'effectue principalement en porteurs polyvalents logistiques (PPLOG/DP) et TRM10000 (principalement pour la livraison de munitions de 155 mm) et, pour encore quelques mois, en VTL/R. L'escadron de ravitaillement agit tout au long de la chaîne logistique. Sa mission est de distribuer et ravitailler en vivres, munitions et carburants toutes les unités déployées, depuis les zones d'entrée de théâtre (BLIAT) jusqu'aux bases logistiques du niveau tactique (BLD). Sur le terrain, il met en œuvre les îlots qui assurent le suivi des ressources, ainsi qu'une zone de manutention qui gère les conteneurs et les plateaux. Pour remplir ces missions, il utilise des engins de manutention de tous types, ainsi que des camions citerne 10 m³ SCANIA, éventuellement équipés de cabines blindées. Il dispose également de canons de 20 mm pour la protection antiaérienne. Créé en 2012, l'escadron de transport de blindés est une unité polyvalente dont les principales missions sont l'acheminement des blindés et le soutien des évacuations de la maintenance. Il met en ligne des ensembles TRM 700-100 (transport de chars lourds de la classe LECLERC et leurs dérivés jusqu'à une masse roulante de cent tonnes) et des attelages SISU (capacité d'emport de 50 tonnes). L'escadron de circulation routière facilite les déplacements des unités par le guidage des colonnes de véhicules et la signalisation des itinéraires. Dans le cadre de la sécurisation des lignes de ravitaillement, il assure la surveillance des axes en coopération avec les unités du génie et l'escorte des convois logistiques. Équipé de VAB et de PVP, sa capacité de combat sous blindage en fait l'atout maître d'une chaîne logistique performante en zone d'insécurité.

Le régiment a parmi ses missions le soutien logistique de la 27^e brigade d'infanterie de montagne en mission autonome. À ce titre il dispose d'un bureau montagne et d'un vivier de personnel qui entretient les savoir-faire spécifiques au combat dans ce milieu exigeant et participe fréquemment aux exercices de la BIM. L'application de la numérisation de l'espace de bataille (NEB) au travers, notamment, du système d'information régimentaire (SIR) est une dominante dans les missions majeures du régiment. En partie mise en œuvre par le régiment au cours de l'opération SERVAL au Mali, elle a été évaluée en vraie grandeur lors de l'ANTARES régimentaire de mars 2014 au cours duquel le régiment a été déclaré apte à la projection sans restrictions. Après une relative pause opérationnelle, le régiment est à nouveau entré dans un cycle de projection sur plusieurs théâtres d'opérations majeurs (BARKHANE, SANGARIS, DAMAN) sur le cycle 2015-2016.

L'étendard du régiment a été récemment décoré à deux reprises de la croix de la Valeur Militaire : en 2012, avec citation à l'ordre de l'armée, suite à ses faits d'armes de 2011 en Afghanistan ; en 2014, avec citation à l'ordre de la brigade, suite à son action au Mali, en 2013.



Biographie du lieutenant-colonel Emmanuel RUFFAT

1991 : EAA Draguignan élève-officier
1992 : Chef section instruction 19^e RA Draguignan
1993 : Chef section transport 19^e RA Draguignan
1994 : Élève à la DA du Train Tours
1995 : Chef peloton circu 2^e RCS Versailles
1997 : Chef peloton circu 601^e RCR Arras
1999 : Officier adjoint 601^e RCR
2000 : Commandant d'ECR 601^e RCR
2002 : Off traitant BOI 601^e RCR
2003 : Assistant militaire du général adjoint soutien du GMP
2004 : Chef bureau coordination emploi instruction 2^e BSC Vincennes
2004 : Stagiaire CSEM (119^e promo)
2006 : Stagiaire du CID
2007 : Officier traitant CoFAT Tours.
2009 : Assistant militaire du gal adjoint au général CoFAT
2010 : Chef du BOI du 511^e RT
2012 : Cdt du CFCU, EAT Bourges

OPEX

1996 : Chef peloton circu, opér. SALAMANDRE Bosnie
2000 : Off adjoint opér. SALAMANDRE Bosnie
2005 : Off liaison au sein du bataillon ghanéen ONUCI, opér. LICORNE
2011 : Chef ops BATLOG PAMIR, Afghanistan

Annuaire

Lcl Ruffat
Chef de corps : 42 20

PNIA : 821 212 + 4 chiffres
PTT : 03 80 77 + 4 chiffres
Central : 42 99
Fax : 42 45

Officier supérieur adjoint : 42 22
Président des officiers : 44 40
Président des sous-officiers : 42 25
Président des EVAT : 43 45
Responsable du personnel civil : 43 29
Secrétariat chef de corps : 42 23

Mail : courrier.rt511@rt511.terre.defense.gouv.fr

Adresse : Quartier Bonaparte
BP 44
21130 AUXONNE





515^e RT

«Élégance et rapidité»

Mission majeure

Implanté depuis 1967 en forêt de la Braconne, à 20 km au nord-est d'Angoulême, le 515^e régiment du train regroupe un escadron de commandement et de logistique, un escadron de transport, un escadron de ravitaillement, un escadron de circulation routière et un escadron de réserve. La formation, placée aux ordres du colonel Bruno Depré depuis le 26 juin 2014, compte 794 personnels dont 11 civils de la défense.

Régiment de transport et de soutien de la 1^{re} brigade logistique, le régiment de Charente assure d'une part les transports logistiques en temps de paix :

- il parcourt annuellement 1,6 million de kilomètres et transporte près de 20 000 tonnes.
- il arme en permanence une plate-forme de groupage et de dégroupage à Bruz (35).
- 16 ensembles semi-remorques sont constamment engagés sur les routes de France au profit des transports de surface interarmées (TSIA), 5 ensembles au profit de la MCO.

Il assure d'autre part sur les théâtres d'opérations extérieures, le déploiement d'une zone de soutien logistique au profit des unités de contact. Il achemine les ravitaillements par voie terrestre en assurant simultanément les fonctions liées à la régulation, à la manutention, à la protection de ces opérations et au transport. Participant fréquemment aux exercices nationaux et interalliés, le 515^e RT est présent sur tous les théâtres extérieurs où est engagée l'armée française dont le Mali, le Tchad, le Niger, la Côte d'Ivoire, le Liban, la République Centrafricaine, le Cameroun mais aussi les départements et territoires d'outre-mer. De mai à septembre 2015, le régiment vient de participer à l'opération BARKHANE au Mali en tant que corps leader du BATLOG «Charente».

Pour remplir ses missions, le régiment peut s'appuyer sur une flotte de 307 véhicules majeurs (48 motos, 31 véhicules légers tout terrain, 156 poids lourds et super lourds dont 20 PPLOG et 18 moyens de manutention, 16 petits véhicules protégés et 6 VAB...).



Biographie du colonel Bruno DEPRE

1992 : Élève-officier ESM Saint-Cyr
1995 : Officier-élève DA Train (président)
1996 : chef peloton circulation 6^e RCS/Nîmes
1998 : chef PRCM 121^e RT/Monthéry
1999 : off. adjoint escadron de transport 121^e RT
2001 : commandant d'escadron de ravitaillement
2003 : instructeur log EAT Tours
2004 : chef de brigade DA ELT Tours
2005 : off. adjoint CFCU ELT
2006 : CSEM / CID Paris
2008 : Division Opérations – chef section planification Afghanistan - CFLT Monthéry
2009 : Chef section conduite du soutien Afghanistan - CFT/DIVLOGAMONT/Monthéry
2010 : chef BOI 121^e RT Monthéry
2012 : off. traitant Div Emploi EMA
2014 : chef de corps 515^e RT

OPEX

1996-97 : chef PCR - RCS Mostar/Bosnie
1999 : chef PRCM RCS Mostar/Bosnie
2000 : off. adjoint ECT RCS Mitrovica / Kosovo
2006 : off. log E.M ONU/RCI (ONUCI)
2009-10 : chef Div Log SNF Pamir/Afghanistan
2015 : chef de corps Batlog CHARENTE / Mali

Annuaire

Col Depré
Chef de corps : 86 00

PNIA : 821 162 + 4 chiffres
PTT : 05 45 64 + 4 chiffres
Central : 86 99
Fax : 86 05

Officier supérieur adjoint : 86 02
Président des officiers : 86 01
Président des sous-officiers : 85 51
Président des EVAT : 86 35
Responsable du personnel civil : 86 19
Secrétariat chef de corps : 86 03
Fax : 86 05

Mail : courrier.rt515@rt515.terre.defense.gouv.fr

Adresse : 515^e régiment du Train
CS 12106
16021 ANGOULÊME CEDEX





« Servir »

516^e RT

Mission majeure

Implanté dans le Toulousain depuis 50 ans, le 516^e régiment du Train est un régiment multifonctionnel subordonné à la 1^{re} brigade logistique. Restructuré en 2011 dans un format RT/RS, il assure les missions traditionnelles dévolues aux 5 régiments du Train. Il participe à l'ensemble des actions logistiques tant sur le territoire national que sur les théâtres d'opérations extérieurs. Il conserve néanmoins les savoir-faire tactiques et techniques de l'appui à la mobilité des blindés au travers de ses deux escadrons dédiés et de son centre de formation spécialisé au profit de l'ensemble des formations de l'armée de Terre. Doté des derniers vecteurs de transport logistique (PPLOG, Renault C380, remorque 50T, PVP, moto Yamaha, ...), numérisé, il reçoit pour mission d'armer une zone ravitaillement transport (ZRT) et de commander simultanément un groupement de soutien divisionnaire (GSD). En fonction du besoin, il est en mesure de déployer un Groupement d'Appui à la Mobilité (GAM) et de mettre en œuvre un CRER.

Créé à Rivoli en Algérie, en septembre 1944, le 516^e RT a participé aux campagnes de France et à l'avancée des unités de la 1^{re} armée du général de Lattre de Tassigny jusqu'en Allemagne, avant d'être dissout en 1945. Recréé en 1947, il est engagé pour soutenir les unités durant la campagne d'Indochine. C'est au Tonkin qu'il se couvre de gloire en s'illustrant dans les combats meurtriers de la RC4. Ces faits d'armes lui vaudront 4 citations collectives et la fourragère aux couleurs de la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieurs. Fin 1955, il rejoint le Maroc puis gagne l'Algérie en 1958 où il achemine parachutistes, chasseurs et légionnaires sur les zones de combat. En 1991, le 516^e RT participe à la guerre du Golfe. Depuis, le régiment n'a cessé d'être engagé sur tous les théâtres d'opérations à travers le monde : Cambodge, Bosnie, Kosovo, RCI, Liban, Tchad, Afghanistan, Mali et RCA. Il a participé à l'opération BARKHANE en armant le BATLOG « ALSACE - LORRAINE » d'octobre 2014 à février 2015.

Le 11 juillet 2013, dans la cour des Invalides, le 516^e RT a reçu des mains du CEMAT sa cinquième citation. Cette citation à l'ordre de la division avec étoile d'argent est le résultat de son action et de ses faits d'armes en Afghanistan « BATLOG IX - Voie Sacrée » durant la phase de désengagement des forces françaises. Il obtient ainsi la Croix de la Valeur Militaire et devient de ce fait le régiment le plus décoré de l'Armée de Terre.

Le 516 est engagé, au même titre que les autres régiments de l'Armée de Terre, dans la mission SENTINELLE partout en France. S'appuyant sur sa polyvalence, son interopérabilité et ses 70 ans d'existence, le « glorieux 516 » répond présent à chaque mission, en tous temps et en tous lieux.



Biographie du lieutenant-colonel (TA) Geoffroy PETIT

1991 : élève-officier ESM Saint-Cyr

1994 : officier-élève EAT Tours

1995 : chef peloton circulation 2^e RCS Versailles

1998 : OA 1^{er} ECR puis Cdt 2^e EAM 516^e RT Toul

2002 : adjoint puis Cdt du « groupement lycée » - lycée militaire d'Autun

2005 : CSEM et CID

2006 : officier traitant puis chef de section « entraînement et préparation ops » à l'EM 2^e BL Martignas-sur-Jalle

2008 : assistant militaire du Gal Cdt le JLSG de la force de réaction rapide de l'OTAN

2009 : chef BOI 503^e RT à Martignas-sur-Jalle

2011 : assistant militaire du Cdt du Joint Warfare Centre à Stavanger (Norvège)

2013 : chef bureau « doctrine-RE-TEX » JWC Stavanger

2014 : chef du B.LOG / DEP ETLO aux EMB

2015 : chef de corps du 516^e RT

OPEX :

1996 : chef peloton circulation BFS-IFOR (Croatie)

2004 : chef de quart-opérations de l'EM de la SFOR (Bosnie)

2008 : chef ops du BATLOG « OSTERO-DE » - opération PAMIR (Afghanistan)

Annuaire

Lcl (TA) Petit

Chef de corps : 53 55

PNIA : 821 546 + 4 chiffres

PTT : 03 83 43 + 4 chiffres

Central : 53 99

Fax : 53 96

Officier supérieur adjoint : 53 57

Président des officiers : 53 31

Président des sous-officiers : 54 46

Président des EVAT : 54 46

Secrétariat chef de corps : 53 58

Communication : 54 69

Mail: courrier.rt516@rt516.terre.defense.gouv.fr

Adresse : Quartier Fabvier
(armées) BP 80302

(géographique) 54201 TOUL CEDEX
Avenue du maréchal Joffre
54200 ÉCROUVES





519^e GTM

«Adroit et rigoureux sur terre
comme sur mer»

Mission majeure

Le 519^e GTM conduit et exécute, dans un cadre national ou multinational, en métropole, outre-mer, à l'étranger et sur les théâtres d'opérations, les acheminements stratégiques par voie maritime au profit des organismes et formations de la défense et éventuellement des forces alliées. À cet effet, à partir de 2 plates-formes de projection maritimes métropolitaines (méditerranée et atlantique), il :

- met en œuvre les acheminements stratégiques par voie maritime affrétée (VMA), commerciale (VMC) ou militaire (VMM) à destination des forces stationnées, prépositionnées et en opération extérieure, des organismes de la défense et/ou des alliés ;
- assure le commandement et l'armement des fonctions transbordement maritime et transit, d'un point d'entrée/sortie maritime (SPOD/SPOE) ; dans ce cadre, il met en œuvre selon les hypothèses d'emploi un volume donné de districts de transit maritime (DITIM) et de détachements de transit maritime (DETIM) sous la conduite d'un centre d'opérations (CO) et avec le soutien d'un escadron de soutien (ES) ; il arme ce dernier sur sa substance avec des renforcements selon la taille et le nombre de SPOD à armer ;
- contribue, dans le cadre du processus de montée en puissance d'une force, à la mise en œuvre du dispositif interarmées d'appui à la projection (DIAP) ;
- arme en permanence le DETIM GUEPARD (ENU à 5 jours) ;
- procède au groupage des conteneurs sous douanes et assure la gestion d'un magasin de dépôt temporaire ;
- contribue, en liaison avec la Marine Nationale, aux opérations de transbordement en rade et à quai dans le cadre des opérations de mise à terre et de soutien logistique d'une force amphibie ;
- par délégation du CSOA, assure la représentation locale (métropole ou OME) permettant au ministère d'assurer ses responsabilités en termes d'affrètements maritimes ; il supervise et contrôle en particulier les opérations externalisées en matière de manutention portuaire ;
- participe au transit et au transbordement maritime dans le cadre des exercices d'armée ou interarmées, nationaux ou multinationaux ;
- participe à la formation en matière de transit et de transbordement maritimes des niveaux mise en œuvre et exécution, au profit de l'interarmées ;
- participe à l'armement des cellules « mouvement – transit » des états-majors, nationaux et multinationaux déployés, de niveau théâtre (PCIAT, ASIA) ;
- dans le cadre de l'alerte NRF de l'OTAN, arme le SPOD placé par la France sous l'autorité du module RSOM du JLSG conformément à la génération de force du tour NRF.



Biographie du colonel Laurent FONTAINE

1992 : École Spéciale Militaire de Saint Cyr
1995 : École d'Application du Train
1996 : Chef peloton transport (10^e RCS)
1998 : Chef peloton transport de blindés (517^e RT)
1999 : Officier adjoint Escadron Transport de Blindés (517^e RT)
2001 : Cdt d'unité 2^e Escadron Transport de Blindés (517^e RT)
2003 : Officier traitant au BOI du 517^e RT
2004 : Officier traitant Div MTT CFLT (Monthléry)
2008 : CSEM et CID
2009 : Chef BOI au 519^e RT
2011 : Officier traitant mouvements stratégiques ACT (Norfolk)
2015 : Commandement du 519^e GTM

OPÉRATIONS ET SÉJOURS :

04 - 08/97 : Chef peloton porte-chars RCS SFOR/Mostar
12/98 - 04/99 : Chef peloton transport DETSOUT SFOR/Sarajevo
07 - 10/03 : Chef Opérations DETLOG LICORNE/Abidjan (Côte d'Ivoire)
03 - 09/07 : Inséré ONU Joint Logistic Operations Center FINUL/Nagoura (Liban)

Annuaire

Col Fontaine
Chef de corps : 62 60

PNIA 231 733 + 4 chiffres
PTT 04 22 43 + 4 chiffres

Officier supérieur adjoint : 62 62
Président des officiers : 60 03
Président des sous-officiers : 62 65
Président des EVAT : 62 66
Responsable du personnel civil : 62 79
Secrétariat du corps : 62 67

Mail : 519gtm-toulon@oeat-se.terre.defense.gouv.fr

Adresse : 519^e Groupe de Transit Maritime
BCRM
BP 85
83800 TOULON Cedex 9





« Unis pour Servir »

RSC



Mission majeure

Depuis sa création, le 28 juillet 2011, le RSC a totalement pris en compte ses nouveaux défis liés à la restructuration du domaine « soutien du combattant ».

Régiment unique des forces armées, totalement intégré à la 1^{re} brigade logistique, sa mission majeure est déclinée comme suit : être en mesure d'assurer l'ensemble du soutien nécessaire aux combattants, tant dans le domaine de la vie en campagne, de la distribution d'effets spécifiques liés aux missions ou aux situations rencontrées (effets balistiques, de maintien de foule, de déminage ou encore NRBC), et de la maintenance des matériels majeurs que sont les différentes remorques (UTLC-ETRAC-RD3000), les conteneurs frigorifiques, les différentes citernes,...

Pour y parvenir le RSC s'appuie sur six unités élémentaires dont cinq compagnies de soutien du combattant d'active et une USR qui sont dépositaires de la mission régimentaire. Grâce à leur effectif de 125 militaires, constitué principalement de « gestionnaires des approvisionnements » et « d'électromécaniciens frigoristes » chaque compagnie est en mesure de soutenir une force de plusieurs milliers de combattants. Au total, le RSC est capable d'assurer le soutien de la force quel que soit le théâtre et le niveau d'intervention, de l'entrée en premier à la stabilisation.

Le RSC participe à l'ensemble des opérations extérieures, mais aussi aux différentes projections dans les DOM-TOM et autres forces pré-positionnées. Son taux de projection est l'un des plus forts des forces terrestres.

Conscient de ses missions opérationnelles, le régiment axe, entre autres, ses efforts sur la formation TIOR, IST-C, secourisme, maintenance des matériels métier et armée de Terre... Aussi, par sa mise en alerte permanente, 365 jours sur 365, le RSC est en mesure de réagir à l'attente du commandement. Sa réactivité et sa promptitude à répondre présent ont pu être une nouvelle fois soulignées lors de la projection, sous court préavis, d'un détachement SdC pour le Mali, dans le cadre de l'opération SERVAL. À l'instar de toutes les unités des forces terrestres, le régiment a rempli avec brio les missions annexes qui lui incombaient (VIGIPIRATE, HEPHAISTOS,...), confortant ainsi le personnel dans son statut de soldat professionnel, combattant logisticien.

Le RSC déploie actuellement d'importants détachements pour le soutien des opérations SANGARIS (RCA) et BARKHANE (Mali, Niger et Tchad).

Biographie du lieutenant-colonel Philippe MOISAN

1992 : élève-officier à l'école militaire du corps technique et administratif

1993 : officier-élève à l'école d'application des transmissions

1994 : chef de section raccordement de PC principal de corps d'armée - 51^e régiment de transmissions

1997 : chef de section de centre nodal - 42^e régiment de transmissions

1999 : chef du service restauration loisirs - école supérieure et d'application des transmissions

2001 : commandant d'unité - 2^e groupe logistique du commissariat de l'armée de terre

2003 : Institut des hautes études de la défense nationale - chef d'équipe de marque

2006 : cours supérieur d'État-major puis collège interarmées de défense

2008 : Officier plans - G4 du corps de réaction rapide européen

2010 : chef BMOI - 4^e GLCAT puis régiment de soutien du combattant

2012 : École du train et de la logistique opérationnelle - directeur des études et de la prospective du domaine soutien du combattant

2015 : Chef de corps du régiment de soutien du combattant

OPEX :
1996 : Adjoint compagnie de transmissions divisionnaire SFOR - Bosnie - Herzégovine

2001 : Commandant d'unité - Bosnie - Herzégovine

2003 : Chef de détachement commissariat - République de Côte d'Ivoire

2005 : Officier plans - G35 task force multinationale nord-est - Kosovo

2011 : Officier logistique - OMLT État-major - Afghanistan

Annuaire

Lcl Moisan

Chef de corps : 37 00

PNIA : 821 311 + 4 chiffres

PTT : 05 62 57 + 4 chiffres

Commandant en second : 37 01

Officier supérieur adjoint : 37 02

Président des officiers : 37 40

Président des sous-off. : 36 81

Président des EVAT : 37 51

Cellule personnel civil : 37 32

Secrétariat du chef de corps : 37 06

Fax : 37 07

Mail : rsc.cmi.fct@intradef.gouv.fr

Adresse : Régiment de soutien du combattant
Quartier Pradère
BP 22094 - 102 Chemin de Gabardie
31019 TOULOUSE Cedex 2





BCS BFA

«Acta non verba»

Mission majeure

Le Bataillon de commandement et de soutien de la brigade franco-allemande (BFA) remplit des missions logistiques au profit des unités françaises et allemandes de la BFA. Il comprend 3 compagnies mixtes (FRA/DEU) et 2 compagnies nationales (DEU) :

- **l'escadron de commandement et de logistique** regroupe les moyens nécessaires à la mise en œuvre du PC bataillon (installation, protection et réseaux de transmissions). Par ailleurs, il dispose d'un peloton de circulation routière et, depuis peu, d'un peloton de transport ;

- **la compagnie d'approvisionnement** ravitaille les unités françaises et allemandes de la brigade en articles techniques de toutes spécialités à l'aide d'une section approvisionnement et d'un peloton de ravitaillement. Elle dispose également d'un peloton instruction pour la formation des soldats dans le cadre des FGI et FGE ;

- **la compagnie de maintenance** (unité DEU), stationnée à Donaueschingen, dont la mission est d'assurer le soutien technique de la brigade jusqu'au niveau NTI 3 au profit des matériels allemands. Celle-ci effectue également un soutien technique opérationnel ;

- **la compagnie de transport** (unité DEU), dotée de 70 véhicules de transport de matériel et de carburant, assure le ravitaillement des unités de la brigade ;

- **la compagnie d'état-major**, intégrée au bataillon depuis mai 2007, est chargée de reconnaître, d'installer, de mettre en œuvre les moyens de communication et de sécuriser le PC de la brigade.



Biographie du colonel Nicolas RIVIÈRE

1991 : ESM Saint-Cyr - diplômé en relations internationales

1994 : officier-élève l'EAT Tours

1995 : chef peloton puis adjoint d'escadron 602^e RCR Fontainebleau

1999 : adjoint puis Cdt ET 121^e RT Monthléry

2002 : instructeur au cours LOG de la DFO-EAT Tours, DEM Compiègne et admission CSEM

2006 : stagiaire CSEM allemand - Hambourg

2008 : chef section MVT-TRP/G4 du QG EUROCORPS Strasbourg

2010 : rédacteur section logistique - EM militaire international au Siège de l'OTAN Bruxelles

2013 : Cdt en second et chef de corps des éléments français du BCS-BFA

2015 : chef de corps du BCS-BFA Müllheim

OPEX :

1996 : chef peloton circulation routière DMNSE Mostar (IFOR)

1998 : officier de quart JOC SFOR Ilidza (Sarajevo)

2005 : officier synthèse G3 EM/ MNTFSE EUFOR ALTHEA - Mostar

2009 : montée en puissance de l'école Log afghane - opération EPIDOTE

2014-2015 : chef du pilier entraînement - EUTM Mali - Koulikoro

Annuaire

Col Rivière

Chef de corps : 20 50

PNIA : 8049 5440

+ 4 chiffres

PTT : 0049 76 31 90

+ 4 chiffres

Col (FRA) RIVIÈRE, Commandant en second : 20 50

Officier supérieur adjoint : 20 53

Président des officiers : 24 71

Président des sous-officiers : 21 72

Président des EVAT : 25 61

Responsable du bureau personnel civil : 21 27

Secrétariat chef de corps : 20 54

Adresse : BCS/BFA

SP 45042

00200 HUB ARMÉES





BQG CRRE

« Bound to succeed »



Mission majeure

Né en 1992 d'une initiative franco-allemande, le Bataillon de Quartier Général est composé de personnels des 4 nations cadres du Corps européen : France, Allemagne, Belgique et Espagne. Le commandement est assuré par les nations cadres par rotation tous les deux ans. Il est stationné au quartier Lizé, à Strasbourg. Depuis l'été 2014, il s'est vu renforcé de personnels en provenance de Pologne, pays qui deviendra la 5^e nation cadre au 1^{er} janvier 2016. Depuis 2001, le bataillon est subordonné à la Brigade d'aide au commandement (MNCS Brigade). Sa mission principale est de soutenir l'état-major du corps européen au quartier, en exercice ou en opération. Le BQG est composé d'un état-major et de 3 compagnies multinationales.

- la **compagnie de quartier général**, dont le commandement est assuré par un officier belge, est chargée du soutien vie courante de l'État-major (alimentation, santé, sécurité, infrastructure). Elle est constituée du cercle mess, du service médical, d'un service général doté d'un groupe cynotechnique, de la station carburant, de la soute à munitions, de la section d'entretien de l'infrastructure et d'un magasin d'équipement multinational.

- la **compagnie de transport**, dont le commandement est assuré par un officier français, assure le transport du personnel, de l'équipement et des approvisionnements ainsi que la maintenance des véhicules, des moyens transmissions et de l'armement. Elle comprend également des moyens de manutention. Lors des déploiements en exercice, elle assure en outre le ravitaillement en carburant. Cette compagnie est composée de 3 pelotons de transport (1 français, 1 allemand, 1 mixte belge et polonais) et d'un peloton de maintenance multinational.

- la **compagnie de montage de poste de commandement**, dont le commandement est assuré par un officier espagnol, est chargée de reconnaître et installer les postes de commandement du corps européen. Elle regroupe également les moyens de protection incendie et les moyens NRBC. Elle est constituée de 6 pelotons : trois pelotons nationaux de montage de PC (1 français, 1 allemand et 1 espagnol), un peloton shelter, un peloton mixte responsable du déploiement des moyens «énergie» (français, belge et espagnol) et un peloton mixte en charge de la prévention incendie et de la protection NRBC (français et espagnol).

Biographie de l'Oberstleutnant (DEU) Oliver WYRWA

1995 : École de formation des officiers
1999 : chef peloton 323^e Bataillon d'infanterie blindé, Schwanewede
2000 : élève (psychologie-pédagogie) - Führungsakademie Hambourg
2004 : chef peloton 351^e Bat de Police Militaire, Brème
2005 : École de Police Militaire, Sonthofen, responsable formation sous-off (domaines OPS et RH)
2006 : Cdt Cie de soutien EM, 351^e Bat de Police Militaire, Leipzig
2009 : École supérieure d'État-major - Führungsakademie Hambourg
2011 : Officier EM / G7 CRRE, Strasbourg, plus cours OTAN de planification d'exercice
2013 : CSEM Paris, école militaire, 21^e promotion École de Guerre
2014 : Cdt BQG CRRE, Strasbourg

OPEX

2008 : Adjoint au chef de la Police Militaire, Prizren, KFOR
2013 : Officier d'EM en environnement OTAN - J35/ FUOPS du RPCS / IJC, Kaboul

Annuaire

Lcl (DEU)

Oliver WYRWA
Chef de corps : 27 99

Représentant français du bataillon
Cne ANDRIOT : 20 30

PNIA : 821 676 + 4 chiffres
PTT : 03 88 43 + 4 chiffres
Central : 20 00
Fax : 26 03
Président des sous-officiers : 26 02
Président des EVAT : 26 73
Secrétariat chef de corps : 26 02
Mail : crrc-bgg.cmi.fct@intradef.gouv.fr

Adresse : BQG CRRE
Quartier LIZE
Rue de SOLIGNAC
BP 60081
67020 STRASBOURG CEDEX 01





Mission majeure

La raison d'être de la 1^{re} brigade logistique est de garantir une capacité d'engagement pour assurer le soutien des forces dans la durée. Sa mission est d'assurer en permanence le soutien logistique des forces en opération extérieure mais aussi dans le cadre des projections intérieures et des grands exercices. Grande unité plurifonctionnelle, interarmes et interservices, elle assure le ravitaillement, le transport, le soutien de l'homme, l'appui mobilité et le soutien santé au profit des unités des forces terrestres. La 1^{re} Brigade Logistique s'impose naturellement comme intégrateur de la préparation opérationnelle des différentes composantes du soutien et de la logistique opérationnelle, en ambiance interarmes, interarmées, interservices et multinationale. Entre 8 et 15 % de la brigade est engagée partout où les forces françaises sont déployées : Mali, Centrafrique, Liban, Kosovo, Emirats Arabes Unis, Tchad, Côte d'Ivoire, Gabon, Sénégal, Djibouti, ainsi que dans les DOM-COM (Martinique, Guadeloupe, Guyane, Réunion, Nouvelle-Calédonie, Polynésie).

Un héritage prestigieux

La brigade logistique de la Force d'Action Rapide (FAR) fut créée en 1984 pour assurer le soutien des formations de cette force lors d'un conflit de haute intensité sur le territoire européen. De 1991 à 1996, la brigade s'est illustrée au cours d'opérations très variées : DAGUET en 1991 dans les sables de la péninsule arabo-persique, ORYX en Somalie en 1992-1993, AMARYLIS puis TURQUOISE au Rwanda et au Zaïre en 1994, ou encore la participation à l'IFOR de 1992 à 1996 sur le territoire de l'ex-Yougoslavie. Elle a acquis lors ces missions une compétence reconnue en matière de soutien d'une force projetée opérant dans un cadre interarmées et multinational. Elle a été dissoute le 30 juin 1998. Créée le 1^{er} juillet 1998 dans le cadre de la restructuration des armées, la 1^{re} Brigade Logistique est l'héritière des traditions et des savoir-faire de la brigade logistique de la Force d'Action Rapide.

Composition

La 1^{re} Brigade Logistique est composée de 9 formations réparties sur l'ensemble du territoire national et représentant près de 8500 militaires d'active et civils :

- 121^e régiment du train de Montlhéry (91)
- 503^e régiment du train de Nîmes (30)
- 511^e régiment du train d'Auxonne (21)
- 515^e régiment du train de Brie (16)
- 516^e régiment du train de Toul (54)
- 519^e groupe de transit maritime de Toulon (83), rattaché à la 1^{re} BL au titre de sa préparation opérationnelle
- Régiment de soutien du combattant de Toulouse (31)
- Régiment médical de La Valbonne (01)
- 24^e régiment d'infanterie, seul régiment de réserve de l'armée de Terre à Vincennes (75).

La 1^{re} Brigade Logistique est également dotée d'un État-major et d'un centre de formation initiale pour les militaires du rang (CFIM) basés à Montlhéry (91) dans le sud de la région parisienne.



Biographie du général de brigade Philippe GUEGUEN

1983 : Élève officier à l'ESM de Saint-Cyr - promotion « Lieutenant-colonel Gaucher », COËTQUIDAN
1985 : Officier élève à l'école d'application du train, TOURS
1986 : Chef de peloton de circulation routière au 27^e régiment de commandement et de soutien, GRENOBLE
1990 : Chef de section d'élèves officiers à l'ESM de Saint-Cyr, COËTQUIDAN
1992 : Commandant d'escadron au 602^e régiment de circulation routière, DIJON
1994 : Chef de brigade d'officiers élèves puis chef du cours de logistique OTAN à l'école d'application du train
1997 : Stagiaire au CSEM puis au CID
1999 : Chef du bureau opérations instruction du 503^e régiment du train, SOUGES
2001 : Chef de section de planification opérationnelle à l'État-major du CFAT
2005 : Chef de corps du 601^e régiment de circulation routière, ARRAS
2007 : Assistant militaire du général commandant le CRR-FR, LILLE
2009 : Chef du G4 à l'EMOT
2011 : Chef du J4 (bureau logistique interarmées) à l'EMA/CPCO
2013 : Chargé d'anticipation opérationnelle et de synthèse pour le territoire national à l'EMA/CPCO
2014 : Adjoint Terre du chef du CPCO
1^{er} août 2015 : Commandant de la 1^{re} BL et DMD de l'Essonne

Annuaire

Gbr Gueguen

Cdt la brigade : 3600

PNIA : 821 910 + 4 chiffres
PTT : 01 64 92 + 4 chiffres

Colonel adjoint : 3603
Chef de cabinet : 3654
Chef du secrétariat : 3664
Chef d'état-major : 3605
Sous-chef d'état-major : 3607

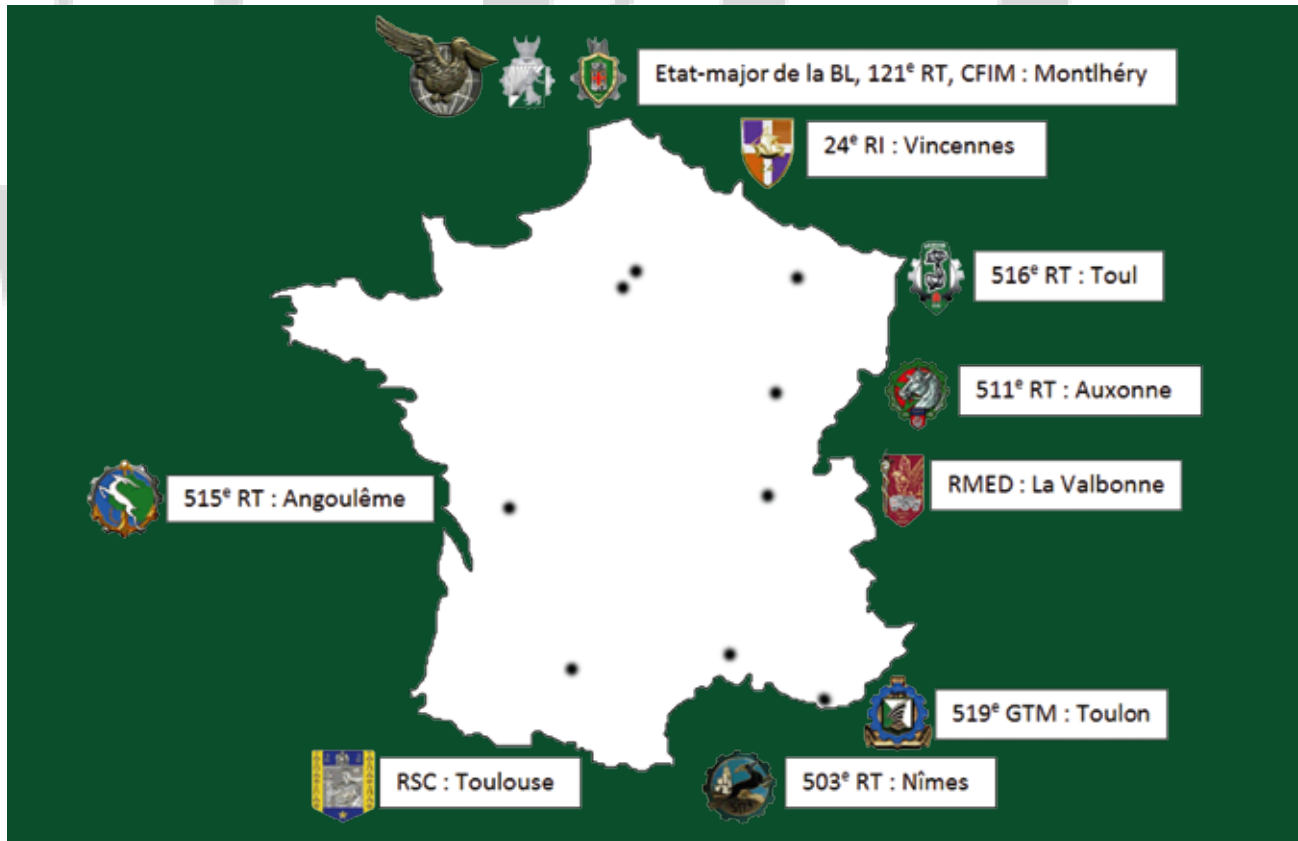
Adresse : quartier Général Picard
BP 25006
91315 Montlhéry cedex





1^{re} BL

Implantation



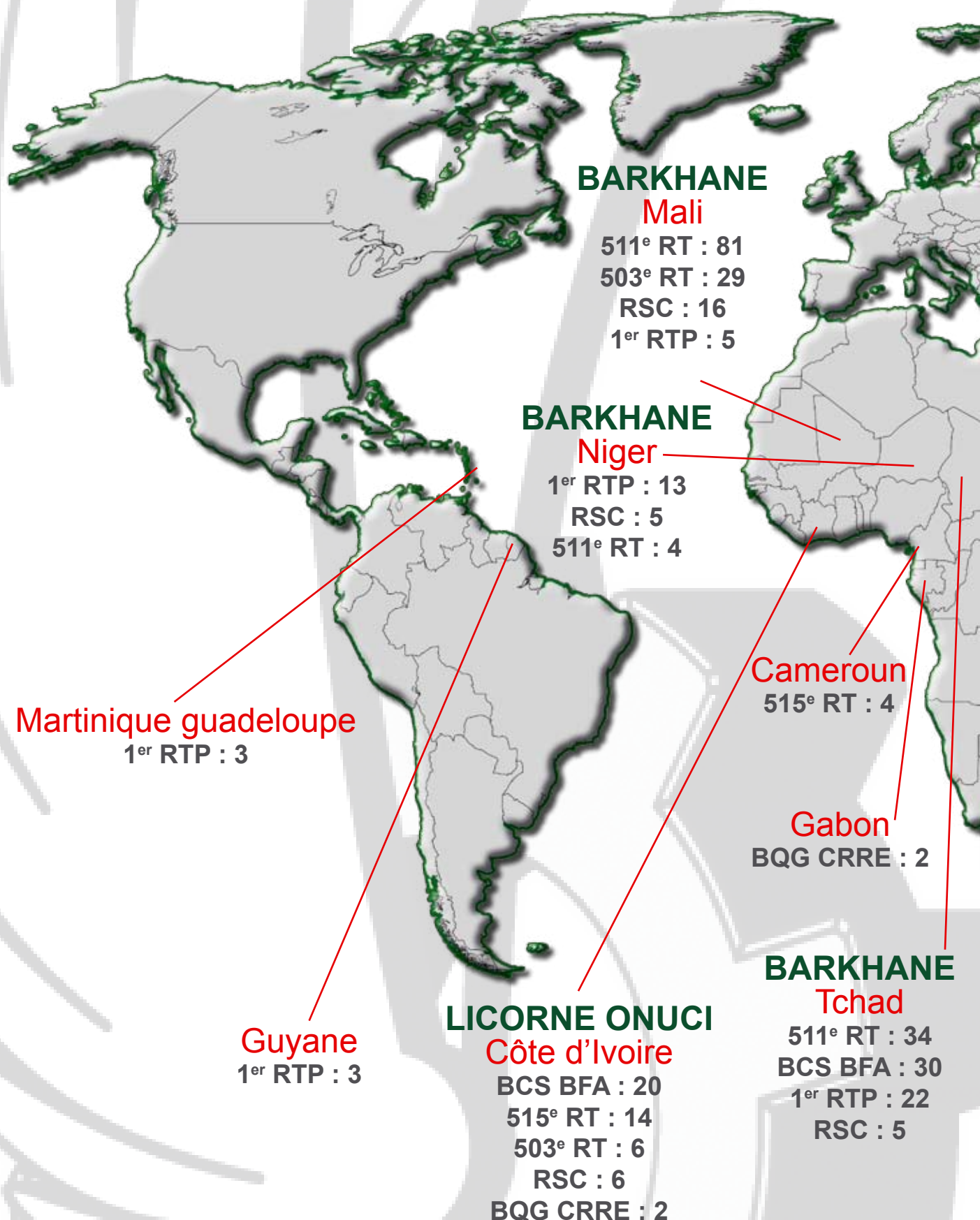
La BL en bref

- Unique grande unité de logistique opérationnelle des forces terrestres, en prise permanente avec l'interarmées.
- Une brigade aux capacités et aux savoir-faire diversifiés, forte de près de 8500 hommes et femmes implantés sur l'ensemble du territoire national.
- Une présence permanente sur tous les théâtres d'opération où se déploient les armées françaises.
- Un soutien assuré au quotidien au profit des armées sur le territoire national.

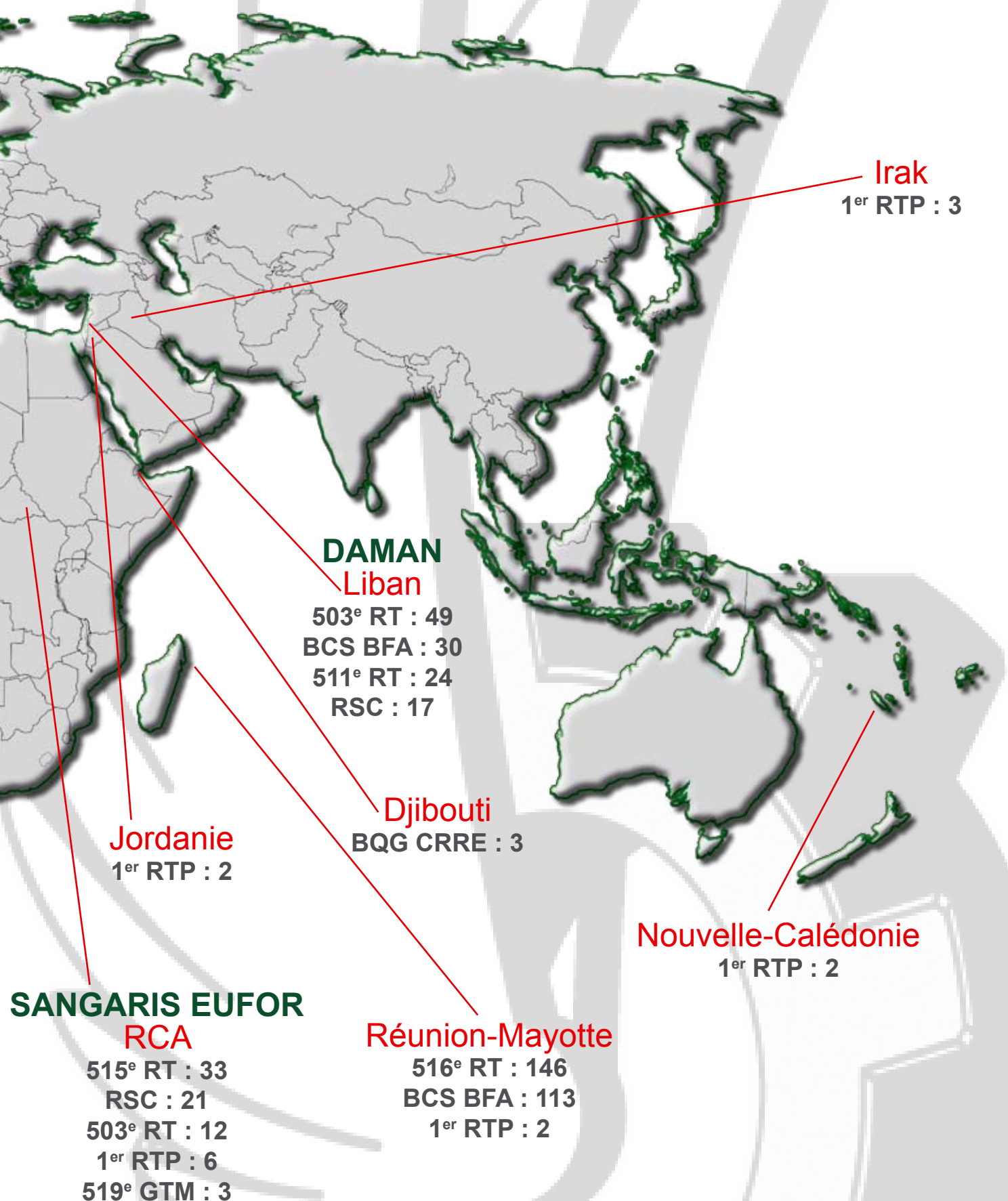


Le Train et la 1^{re} Brigade au 01/10/2015

(hors postes individuels)



Logistique en projection



Les généraux de l'Armée



Général de brigade Jean-Marc BACQUET
Général adjoint environnement logistique
du commandant des forces terrestres
Commandement des forces terrestres
Quartier Kléber - Rue du Pont Neuf - 59041 LILLE Cedex
jean-marc-e.bacquet@intradef.gouv.fr
821 591 24 14 (militaire) - 03 28 38 24 14 (civil)



Général de brigade Bernard BONNET
Commandant les Écoles Militaires de Bourges
Commandant l'École du Train et de la Logistique Opérationnelle
Écoles militaires de Bourges
Avenue Carnot - BP 50709 – 18016 BOURGES Cedex
bernard-m.bonnet@intradef.defense.gouv.fr
821 181 75 10 (militaire) - 02 48 68 75 10 (civil)



Général de brigade Pierre VUILLAUME
Chargé de mission
EMAT / MGAT
pierre.vuillaume@intradef.gouv.fr
821 753 40 60 (militaire) - 01 44 42 40 60 (civil)



Général de brigade Jean-Luc JACQUEMENT
Délégué aux réserves de l'armée de Terre
École Militaire, PARIS
jean-luc.jacquement@intradef.gouv.fr
821 753 36 18 (militaire) - 01 44 42 36 18 (civil)



Général de brigade Philippe GUEGUEN
Commandant la 1^{re} brigade logistique
Quartier général Picard – BP 25006 – 91315 MONTHLERY Cedex
philippe.gueguen@intradef.gouv.fr
821 910 36 00 (militaire) - 01 64 92 36 00 (civil)



Général de brigade Christian BLANCHON
Général Adjoint Engagement
EMIAZD de Metz
1 boulevard Clémenceau - CS 30001 - 57044 METZ Cedex 1
christian.blanchon@intradef.gouv.fr
821 572 20 38 (militaire) - 03 87 15 20 38 (civil)

Des officiers

Des officiers du Train à votre service en dehors des régiments de l'Arme...

Écoles militaires de Bourges

COL	Lecubain	DF ETLO
LCL	Dubost	COORD ETLO
LCL	Guélé	DFCU
CEN	Laprévotte	DA
LCL	Marvier	DSO
LCL	Starck	DFLO
LCL	Drapeau	CPIEC
COL	Santoni	DEP ETLO
LCL	Rohou	DEP/B.MVT RAV
LCL	Friedrich	DEP/B.SDC
LCL	(TA) Millot	DEP/B.LOG
LCL	Pourcel	DEP/PILDOM
LCL	Routier	DEP/B.ORG
CEN	Trunkwald	DEP/B.
		Études Spécialisées
CEN	(TA) Besson	DEP/B. RETEX

Administration Centrale

Cabinet du Ministre Paris

LCL Bailly
LCL Gensel

DICOD Paris

COL Louisfert
LCL Fouilloux
LCL Pons

DRHAT Tours

COL Chapeu
COL Dulou
COL Deroux
LCL Aubriot
LCL Correa
LCL Didierdefresse
LCL Gouzé
LCL Jarno
LCL Lemoine
LCL Loyer
LCL Marquaire
LCL Wendling

DRHAT/SDEP Paris

COL Chatillon

Commandement du SMA Paris

LCL Lapouze

DRM Paris

LCL Maranzana

Grands états-majors et directions interarmées

EMA Paris

COL Meyer
COL St Fort Ichon
COL Ami
COL Deponcelle
LCL de Flaujac
LCL Le Guével
LCL Barbot
LCL Guilbert
LCL Hautoy
LCL Lapacherie
LCL Bardy
LCL de Flaujac
LCL Passier
LCL Morice

EMAT Paris

COL Cambournac
COL Pouret
LCL Passier
LCL Simon (SIRPAT)

EMIAFE Creil

COL Poulette
LCL de Robien (PARIS)
LCL Herveau (PARIS)

CSOA Vélizy Villacoublay

COL André
COL L'Hostis
COL Fauche
LCL Dupuy
LCL Dufosset
LCL Novak
LCL Ramadier
LCL Sudrie
LCL Plantiveau
LCL Le Hasif

COS Vélizy Villacoublay

LCL Marie

CTTS Ollainville

COL Chevalier
COL Patureau-Mirand
COL Lescoffit
LCL Dannet
LCL Testa
LCL Puget
LCL Mouniqua
LCL Dannet
LCL Mouniqua
LCL Martinaud

CFT Lille

COL Barbe
COL Maignon
COL Peltier
COL Vincendet
LCL Chanéac
LCL Collot
LCL Coste
LCL Geay
LCL Kouachi
LCL Poisson
LCL Balga
LCL Guérin

CRR-FR Lille

COL Cabanettes
COL Pinczon du Sel
LCL Cudennec
LCL Fievet
LCL Ledain
LCL Wallner

CRRE Strasbourg

COL Laplace
LCL Scarabin

IGAT Paris

COL Canitrot

CDEF Paris

COL Vélut
COL Letellier
LCL Debeaux
LCL Rouxel
LCL Maroteaux

SIMMT Versailles

LCL Antraygues

SMITer Versailles

CEN de Place

SCA Bagneux

LCL Schwein

Centre National des Sports de la Défense Fontainebleau

COL Morlet

à votre service -

États-majors, formations de soutien et de zones de défense

COM-IAZDS

COL Moores (SUD - OUEST - BORDEAUX)
LCL Da veiga (OUEST - RENNES)
LCL Denis (NORD - LILLE)
LCL Chabas (SUD - EST - LYON)
LCL Garban (IDF - St GERMAIN en LAYE)
CEN Mesnage (SUD - EST - LYON)
CEN Serewa (SUD - EST - LYON)
CEN Rey (SUD - MARSEILLE)
CEN (TA) Forquin (EST - METZ)
CEN Giraud (IDF - St GERMAIN en LAYE)

Bases de Défense

COL Puyo (COMBdDMONTLHERY)
COL Sabia (COMBdD BELFORT)
LCL Roche (C2 COMBdD LILLE)

Groupements de Soutien de Base de Défense

LCL de Belvata Balasy
(Cdt GSBdD VINCENNES)
LCL Ledoux (C2 BESANCON)
LCL Vergé (C2 MONTLHERY)
LCL Buliard (C2 VERSAILLES)
LCL Vigeant (C2 VINCENNES)

Délégués Militaires

Départementaux

LCL Benoit (ESSONNE)
LCL Cian (AISNE)
LCL Collombon (AUBE)
LCL Dommartin (CHARENTE)
LCL Fassy (CORSE DU SUD)
LCL Garban (SEINE et MARNE)
LCL Caléro (MEURTHE ET MOSELLE)
LCL Hemmerlé (DEUX-SEVRES)

États-Majors de Force

EMF1 Besançon

COL Méhu
LCL Jay
LCL de David-Beauregard
LCL Richerme
CNE Marchal (Cdt EQG)

EMF3 Marseille

COL Boulery
LCL Coppolani
LCL Quatrepoint
CNE Barbe (Cdt EQG)

EM ALFAN Toulon

LCL Pataille

Brigades interarmes

2^e BB Illkirch-Graffenstaden

CNE Lesort

6^e BLB Nîmes

LCL Nouaux

7^e BB Besançon

CEN (TA) Chevalier

11^e BP Toulouse

LCL Campagne

27^e BIM Varces

CEN Padeloup

BFA Mullheim

LCL Barthel

Brigades spécialisées

1^{re} Brigade Logistique

COL Prigent
COL Ramasco
LCL Baillot
LCL Grebil
LCL Gignou
LCL Fey
LCL Delavigne
LCL Royal
LCL Boutaud de la Combe (CFIM)

BFST Uzein

LCL Beauchet
LCL Baudry

BSPP

LCL Vilbé

Centres d'entraînement organismes de formation

IHEDN Paris

COL de Moulins d'Amieu de Beaufort

Écoles de Saint-Cyr Coëtquidan

LCL Bodenes
LCL Robert
LCL Seiler

ENSOA St-Maixent

COL Antonelli
LCL Leclainche
LCL Penaud

Écoles Militaires Saumur

CEN Joppé (EEM)
CNE Galland

EA Draguignan

CEN Duvernay

ETRS Cesson Sévigné

CEN Pinel

EALAT Le Luc

LCL Blucke

École FR-ALL du Tigre

LCL Vincent

ESA Bron

CNE Bret

CENTIAL 51^e RI/CENTLOG Mourmelon

LCL Richard

CENTAC 5^e RD Mailly

CNE Bégot

CEPC 3^e RA Mailly

CNE Legrand

1^{er} RCA/DAO Mvt-Log Canjuers

CEN Buc

Lycée militaire Autun

COL Schmitt

Divers

STAT

LCL Sabbagh (VERSAILLES)
LCL Soulat (VERSAILLES)
CEN (TA) Thomas (VERSAILLES)
CEN Guyon (VERSAILLES)
CEN Mollard (VERSAILLES)
LCL Macrez (CUGNAUX)
CEN Calmelet (CUGNAUX)

CIAE Lyon

LCL Duboulet

CICDE Paris

COL Poledri
COL Buttolo

COMIGETRA Courbevoie

COL Clerc
LCL Roussot

DMPA Paris

LCL Puente (PARIS)

Établissement géographique interarmées Creil

LCL Quernet
LCL Le Vouedec

MGAT/DELPAT

GBR (2S) de Guigné

SHD Vincennes

LCL Lahaie

DPSD

LCL Devrière (Dir centrale MALAKOFF)
LCL Lemaitre (LYON)
LCL Louis (ROCHEFORT)
LCL Plin (SENLIS)
CNE Sounad (LILLE)

REG MED Beligneux

LCL Demartelaere-Leroy
CEN Pillard

UFV Creil

LCL Pierson

BRILOM Rennes

LCL Barbier

Avancement 2015

Pour le grade de colonel :

Lcl Thierry LETELLIER
Lcl Jean-Marc DULOU
Lcl Geoffroy PETIT

Lcl Pierre-Ludovic AUGEREAU
Lcl Bruno MILLOT
Lcl Emmanuel RUFFAT

Pour le grade de lieutenant-colonel :

Cen Sébastien BAILLOT
Cen Charles MERCIER
Cen Christophe JAY
Cen Frédéric PRADES
Cen Bruno MARVIER
Cen Alexandre de BAUGRENIER
Cen Yoanne MARTINAUD
Cen Yannick BERTRAND
Cen Mathieu THOMAS

Cen Charles-Marie LUBRANO
Cen Christelle BRISSET
Cen Marc BESSON
Cen Pierre PILLEBOUT
Cen Frédéric BERTRAND
Cen David CHEVALIER
Cen Arnaud MARCOS
Cen Simon CARRIERE
Cen Benoît OLLIE

Cen Laurent JOANCHICOY
Cen Laurent VACCARO
Cen Marc GUILLEUX
Cen Noël GONZALEZ
Cen Romain CASTAING
Cen Marc LIMORTE
Cen Fabrice FORQUIN
Cen Sébastien CABAJ
Cen Frédéric JOUBREL

Pour le grade de chef d'escadron :

Cne Pierre LESCA
Cne Eric LELONG
Cne Christophe ADAM
Cne Farid AIT-CHALLAL
Cne Hermann RICHARD
Cne Olivier SALAT
Cne Benoît BERTIN
Cne Sébastien LE BELLER

Cne Benoît CHEVRIN
Cne Marianne LAUTIER
Cne Tristan TALLUAULT
Cne Philippe GOMEZ
Cne Aymeric ANDRIEU
Cne Jonathan HOUPIN
Cne Sébastien BURETTE
Cne Aymeric ABILLARD

Cne Alexis MUSNIER
Cne Daniel FERMON
Cne Stéphan MACIEJEWSKI
Cne Nicolas VERGOS
Cne Alexis ROUSSEAU
Cne Alexandra JOLY

Départs en retraite

Gbr (2S) Christophe SZOLYGA
Gbr (2S) Philippe VERVAEKE
Col Didier TESSIER
Col Vincent FLEURET
Col Jacques ROMAN-AMAT
Col Éric CARREY
Lcl LUCIANI
Lcl Christophe GOSSET de la ROUSSERIE
Lcl Pierre-Jean MATHIAS
Lcl Rémy BODLENNER
Lcl André BONNET
Lcl Pascal BOUTILLER
Lcl Philippe CAPLIER
Lcl Serge DOUCHET
Lcl Marc ELPHEGE
Lcl Rémi FULPIN
Lcl Alain Le DIABAT
Lcl Christian MORIN
Lcl Patrick MULLER
Lcl Richard NAGY

Lcl Claude NIHOARN
Lcl Pascal ORTIZ
Lcl Dominique ORTIZ
Lcl Philippe SALINGUE
Lcl Jean-Louis TAPRET
Lcl Marc VANCOSTENOBLE
Lcl Jean-Michel CHAPLOTTE
Lcl Éric BUSCH
Cen Antoine FLORES
Cen Lionel RIVET
Cen Thierry PALERMO
Cne Frédéric PORCHER
Cne Jean-Michel DARGASSIES
Cne Richard ROTH
Cne Bernard RADIÈRE
Cne Thierry PLUVINAGE
Cne Marc FLODROPS
Cne Patrick LAFOND
Cne Julien JAUQUEN



Effectifs par régiment

Les chiffres présentés, toutes spécialités confondues, hors compléments et droits à l'instruction non compris, sont basés sur les Référentiels En Organisation (REO) 2015, sous réserve de la LPM en cours dont les mesures continueront à s'appliquer en 2016.

En vert les régiments du chantier Mouvements – Ravitaillements (MVT-RAV), en bleu le chantier Organisme à Vocation Interarmées (OVIA) terre, en gris le chantier Soutien du Combattant (SDC). Un chantier est un sous-ensemble d'organisation correspondant à une fonction opérationnelle. Les chiffres ci-dessous ne prennent pas en compte les droits à l'instruction.

1 ^{er} RÉGIMENT DU TRAIN PARACHUTISTE	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	35	186	365	586	0	1	6	7

121 ^e RÉGIMENT DU TRAIN	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	39	206	580	825	0	1	11	12

503 ^e RÉGIMENT DU TRAIN	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	45	217	645	907	0	1	12	13

511 ^e RÉGIMENT DU TRAIN	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	45	218	673	936	0	1	8	9

515 ^e RÉGIMENT DU TRAIN	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	38	194	530	762	0	1	12	13

516 ^e RÉGIMENT DU TRAIN	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	47	231	747	1025	0	1	9	10

519 ^e GROUPE DE TRANSIT MARITIME	PERMANENTS ⁽¹⁾				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	24	96	208	328	0	2	24	26

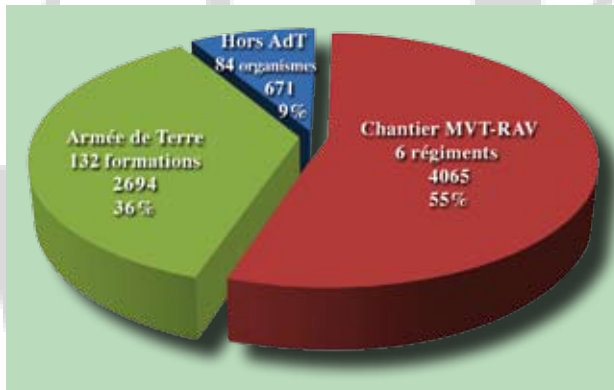
(1) BOP et hors BOP

RÉGIMENT DE SOUTIEN DU COMBATTANT	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	44	215	465	724	0	4	29	33

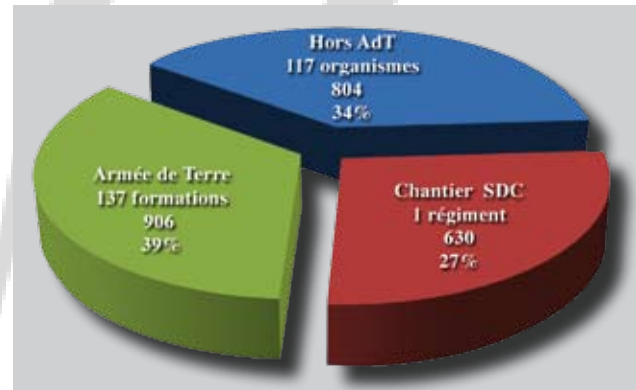
Répartition des effectifs

en 2015

Domaine Mouvements-Ravitaillements



Domaine Soutien du Combattant

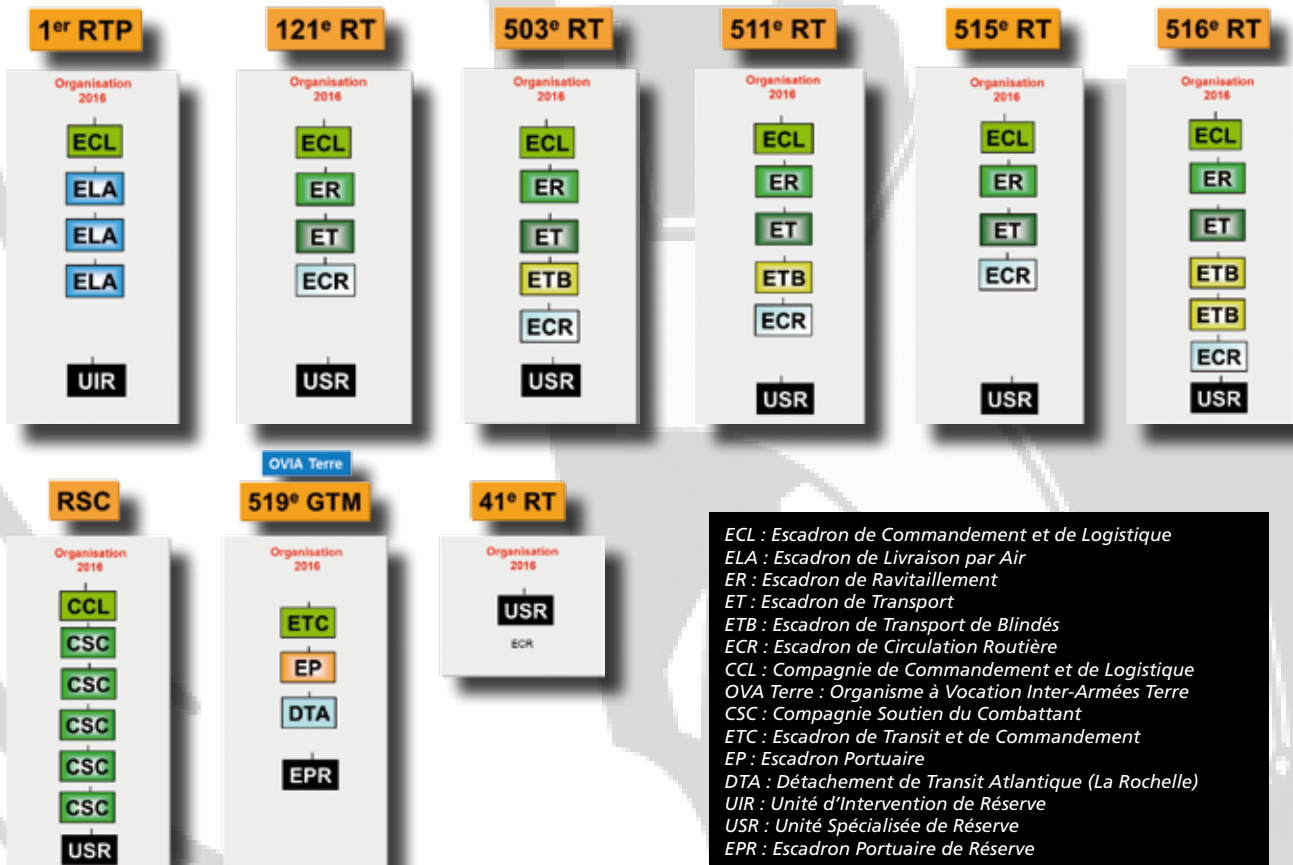


Calendrier des réorganisations

La LPM 2015-2019 est en cours. Le domaine a perdu en 2015 deux escadrons de ravitaillement (ER) aux 121° et 515° RT, mais ces derniers doivent regagner, suite aux récentes mesures, chacun un escadron de circulation en 2016. Tous les ER se restructurent : disparition des PRR et PRG, création d'un nouveau peloton de suivi des flux (PSF) sur la base de l'ancien PR.

Organisation des formations du Train et formation rattachée en 2016 :

(Sous réserve des nouvelles mesures à venir de la LPM 2015 – 2019)



Formation et équipements

Une nouvelle moto pour les unités de circulation : la YAMAHA XTZ 660

Par le Lcl (CR) Giraud - Officier culture d'Arme



Un peu « d'histoire » de nos équipements

C'est un modèle éprouvé qui a été choisi pour remplacer la maintenant vénérable CAGIVA 350. Cette dernière avait elle-même été choisie à la toute fin des années 1980 pour remplacer les Peugeot SX 8 et Honda CB 250 qui équipaient alors les unités de circulation routière et certaines unités particulières tel que le 1^{er} RI et ses fantassins aéromobiles. En 1989, le 602^e RCR avait été chargé de mener une expérimentation tactique de la CAGIVA face à un modèle YAMAHA de cylindrée équivalente qui fut à l'époque écarté. C'est ainsi que les 101^e et 102^e Escadrons de portes-chars¹, appuyés par le 3^e Escadron du 602^e RCR, avaient constitué à l'époque un groupement, précurseur des futurs régiments d'appui à la mobilité des blindés, au cours de l'exercice CHAMPAGNE 89. Le 3/602² avait ainsi appuyé tous les mouvements opérationnels de l'exercice ainsi que tous les mouvements de mise en place et de retour sur leurs garnisons des unités blindées participantes, dans ce qui est resté le plus grand exercice effectué en terrain libre par l'armée française³ depuis 1945. Cet escadron comportait un 4^e peloton « moto » expérimental, composé des différentes motos alors en expérimentation au sein du régiment. Ce peloton a rendu d'éminents services grâce à ses nouvelles motos (plus puissantes que les vieilles Honda), qui remontaient enfin aisément le long des très nombreuses colonnes de porte-chars qui ont alors sillonné en tous sens les routes du quart nord-est de la France.

Suite à cette expérimentation, 1450 motos 350 T4E⁴ avaient été commandées à la société italienne CAGIVA. Les toutes nouvelles motos, couleur sable, avaient à l'époque fait forte impression lors de leur premier engagement opérationnel dans les sables de la Guerre du Golfe en 1991 au sein de l'EC2/602 du Cne Jacquement.

La nouvelle moto : la YAMAHA XTZ 660 «TENERE»

C'est un modèle plus puissant qui a aujourd'hui été choisi, qui permettra donc une meilleure sécurité des pilotes au cours des missions d'appui à la mobilité et d'appui aux mouvements. La capacité du réservoir de la XTZ 660 offre une autonomie intéressante de 450 km. C'est en outre un modèle polyvalent aussi bien sur piste que sur route, particulièrement fiable puisqu'il a été repéré dans les conditions d'utilisation extrême du rallye Paris-Dakar.

Le modèle de série a fait l'objet des adaptations et transformations nécessaires aux besoins de la Défense sur le site d'optimisation de YAMAHA-France à St-Ouen l'Aumône : gyrophare incrusté sur un « top case »⁵, deux sacoches noires, un saute-vent, un bouton d'extinction de tous les feux en cas de mission discrète de nuit, une prise allume-cigares pour recharger les appareils électroniques et une sacoche de réservoir en cuir kaki et noir.



Les premières motos sont sorties de la chaîne début juin et les 150 motos ont été livrées avant le 14 juillet, à raison de 28 par régiment⁶ soit 3 pelotons (+) et 8 au BCS-BFA.

1- Implantés respectivement à Toul et Kaiserslautern.

2- Aux ordres d'un certain Cne Giraud.

3- Joueurs : 1^{er} Corps d'Armée au complet avec ses Éléments Organiques, renforcé par la 15^e Panzer Brigade allemande, une Division Blindée comme « plastron » et participation de la FATAC soit un total de près de 30 000 hommes sur le terrain.

4- Produite de 1987 à 1991.

5- Mallette fixée sur le porte-bagages.

6- 30 au 121^{er} RT, en raison de son implication dans l'appui aux mouvements des fêtes nationales à Paris.



Opération BARKHANE

Le 1^{er} Régiment du Train Parachutiste en 1^{re} ligne

Par le Cen (TA) Sébastien CABAJ - Chef BOI du 1^{er} RTP

Historiquement déployé en Afrique, le 1^{er} RTP fait face depuis deux ans à une profonde réorganisation de son dispositif, en cohérence avec la régionalisation des opérations et du dispositif logistique que représente l'opération BARKHANE.



Largage de personnel au Mali

L'appui à la mise à terre joue un rôle clef dans les opérations en bande sahélo-saharienne (BSS). De façon à empêcher la reconstitution de sanctuaires terroristes dans une région particulièrement vaste, il est indispensable pour le chef tactique de pouvoir frapper vite et loin. Tout en conservant l'effet de surprise, l'assaut vertical permet de s'affranchir des élongations. Il constitue une capacité de mise à terre optimisée au profit des unités engagées face à une menace multiforme.

C'est dans ce cadre que s'inscrit pleinement l'action des équipes de livraison par air (LPA) en BSS. Héritière des opérations EPERVIER et SERVAL, BARKHANE s'articule principalement en deux fuseaux (est et ouest) qui disposent tous les deux d'une capacité de ravitaillement par voie aérienne (RVA).

D'abord, les équipes LPA du 1^{er} RTP assurent en permanence le ravitaillement des troupes engagées au sol. À titre d'exemple, ce sont plus de 70 tonnes qui ont été larguées sur le cycle 2014-2015. Puis, lors des opérations aéroportées (OAP), les équipes du 1^{er} RTP larguent simultanément les parachutistes et leurs matériels. 6 OAP ont d'ores et déjà été réalisées lors de l'opération BARKHANE. Celles-ci permettent de conduire des embuscas contre les groupes armés terroristes (GAT).

Si l'opération BARKHANE a été initialement mise en place pour lutter contre les GAT au nord du Mali, du Niger et du Tchad, elle doit maintenant faire face à une menace du groupe Boko Haram au sud en provenance du Nigéria. Le PCIAT doit donc continuer son déploiement au nord en s'appuyant sur la base de Madama, tout en maintenant une capacité d'intervention sur le sud de son dispositif. Ce nouveau contexte devrait donc *in fine* renforcer l'action du 1^{er} RTP au cours de l'année 2015 dans le cadre d'opérations aéroportées ou de RVA.

Les officiers du régiment participent à la conception et à l'exécution de ces OAP, dans lesquelles leur expertise 3^e dimension est reconnue. Enfin, une équipe de largeurs du régiment est spécialement dédiée à la mise à terre des commandos parachutistes.

L'appui à la mise à terre, mission majeure du 1^{er} RTP, demeure donc pertinent et adapté aux engagements opérationnels.



Largage d'approvisionnements au Mali

École du Train et de la logistique opérationnelle

Une nouvelle subordination pour notre École d'Arme

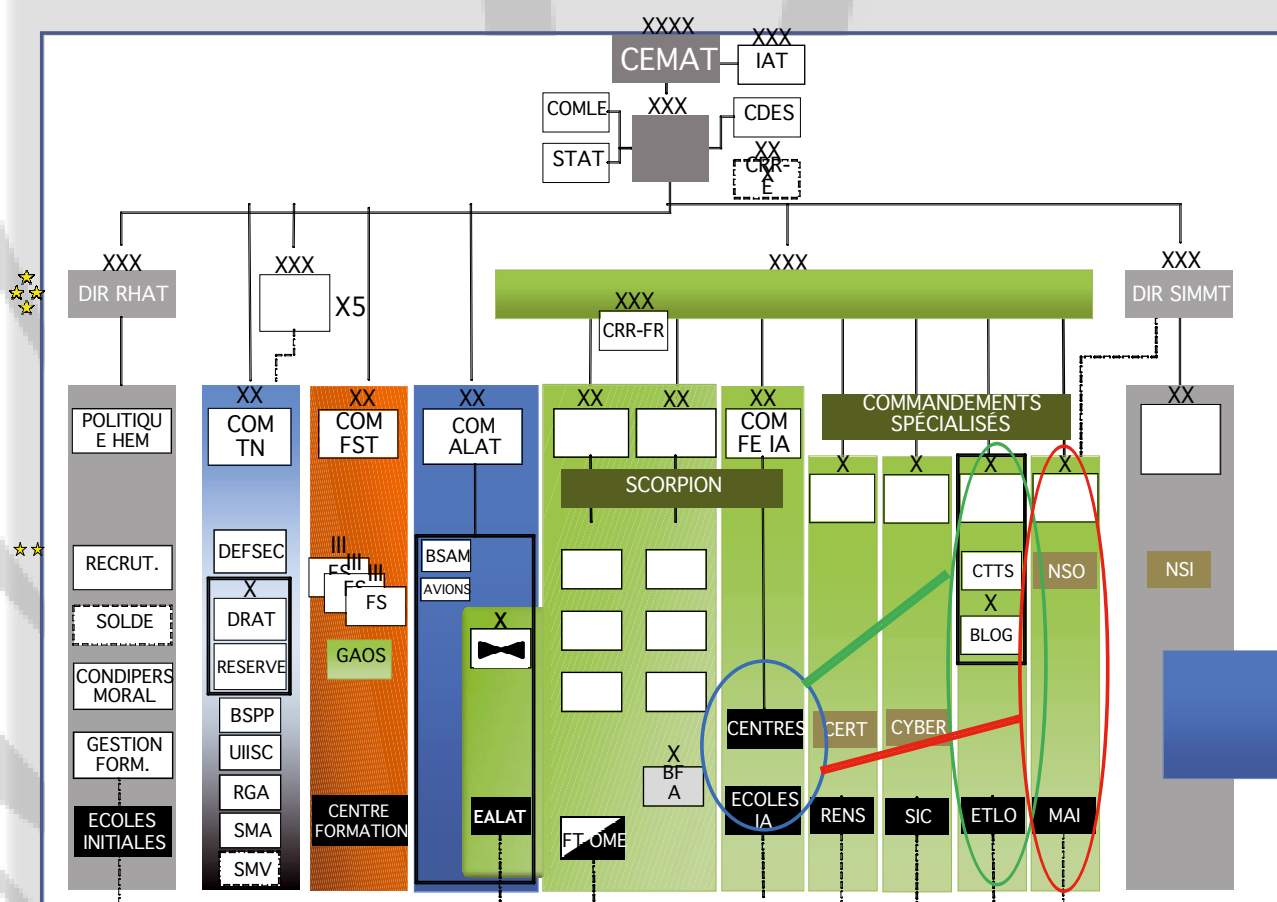
Par le Lcl (CR) Giraud - Officier culture d'arme

Le nouveau plan du CEMAT «Au contact» prévoit la transformation de l'actuel commandement des forces terrestres (CFT). Ce CFT «nouvelle génération» perdra une partie de ses attributions et de ses effectifs¹ actuels au profit de 4 nouveaux «piliers-métiers» placés sous son autorité (renseignement, systèmes d'information et de communication, logistique et maintenance des forces). Parmi ces derniers, le pilier «logistique» pourrait prendre l'appellation de «commandement logistique» (COMLOG) ou bien «commandement logistique des forces (CLF)». Ce nouveau commandement, du niveau divisionnaire, sera placé sous l'autorité d'un général du Train², adjoint logistique du COMFT, et aura ainsi sous ses ordres la 1^{re} Brigade Logistique, le Commandement des Transports et Transits de Surface (CTTS), le 519^e GTM mais aussi notre École d'Arme.

En effet, dans la nouvelle organisation, les organismes de formation spécialisés deviendront les subordonnés des nouveaux piliers du métier dont ils dépendent. Ainsi l'ETLO passera-t-elle aux ordres du nouveau COMLOG et l'École du Matériel passera sous l'autorité du Commandement de la Maintenance des Forces (CMF). Mais ces deux dernières entités n'en conserveront pas moins des liens fonctionnels avec la DRHAT/SDFE³, la répartition des rôles entre COMLOG et DRHAT/SDFE n'étant pas encore précisément définie et devant faire l'objet d'un groupe de travail.

À noter que le 519^e GTM et le CTTS seront également placés sous l'autorité fonctionnelle du CSOA, cette dernière décision étant déjà actée.

Au contact



1- Ne conservant à terme que 285 hommes et femmes.

2- Le Gal Bacquet, actuel Général Adjoint Environnement Logistique (GAEL) du COMFT pourrait être pressenti à ce poste.

3- Sous-Direction Formation Entraînement.

Le 515^e RT arme le BATLOG «Charente» au Mali

Un bilan élogieux
dans des conditions d'exécution extrêmes

135 « tringlots » du camp de Braconnie ont armé de mai à septembre 2015 le Batlog « Charente » du fuseau ouest de l'opération Barkhane sur la plate-forme opérationnelle désert (PfOD) de Gao au cœur du Mali. C'est une opération intense mais enrichissante qui attendait les hommes du Col Dépré : acheminer en toute sécurité pendant 4 mois les approvisionnements nécessaires à la force Barkhane (vivres, eau, carburant, mais aussi le courrier).



Assurer la logistique d'un théâtre d'opération comme celui-ci représente une véritable prouesse. Les conditions climatiques sont extrêmes : en moyenne 50°C sur la PfOD et jusqu'à 68°C dans le désert lors des convois. Des tempêtes de sables violentes et récurrentes réduisent fortement la visibilité et paralysent parfois les convois, quand ce ne sont pas des pluies diluviennes. Mais c'est surtout l'absence de repères qui est problématique : il n'y a pas d'axe logistique. Pour le Col Dépré « le désert ne pardonne rien ni aux hommes ni aux matériels ». Comparant le théâtre malien à ce qu'il a déjà connu, le chef de corps du Batlog « Charente » explique qu'en Afghanistan les convois effectuaient la

route en une journée, partant le matin et rentrant le soir. Au Mali, il faut plusieurs jours pour parcourir des distances 5 à 6 fois supérieures, d'où la nécessité d'anticiper et préparer la mission dans le détail, car le soir les hommes dorment en bivouac et doivent assurer seuls leur sécurité. Le défi consiste donc, dans le cadre d'une véritable opération militaire, à mettre les ressources en mouvement et à les transporter sur des longues distances pour les amener là où la force est déployée « au bon endroit, au bon moment et surtout dans la quantité voulue ».



Cependant, ces conditions difficiles n'ont pas empêché les hommes et les femmes du Batlog de délivrer chaque jour environ 5000 bouteilles d'eau de consommation, 800 m³ d'eau de lavage, 25 M³ de carburant, mais aussi d'approvisionner en vivres l'ensemble d'alimentation qui servait 1900 repas par jour. En moyenne en 4 mois le Batlog a livré plus de 6000 tonnes de fret, tout en assurant seul la sécurité et la protection de ses convois.

La tâche qui attendait le personnel du 515^e RT était donc immense, mais ils jouissaient, à leur grande satisfaction, d'une grande autonomie pour mener à bien toutes leurs missions, s'y étant préparés de manière intensive pendant les 4 mois précédant leur départ.



Le BATLOG « CHARENTE »

Un exploit logistique

Par le Col Depré - Cdt le BATLOG « CHARENTE »
« En avant, sans esprit de recul. »



Un appui mouvement « aquatique »

Guidage des véhicules en zone humide

C'est un véritable exploit logistique qu'a réalisé le Cne Calémard à la tête du convoi logistique qui a atteint le 29 juillet 2015 au soir la plate-forme désert relais (PfDR) de Kidal. Ce fut une victoire du courage, de la détermination et de l'audace.



Le PPLOG ROYAN au franchissement

Personne ne croyait possible le ravitaillement du site isolé, dont les stocks de carburant étaient tombés à 13 M3, bien en deçà du seuil critique, obligeant le PCIAT à réaliser une livraison par air de 7 M3 le 28 juillet, pour permettre le maintien des activités minimales du détachement de Kidal. Le convoi, initialement parti le vendredi 24 juillet, avait été immobilisé au nord de Gao par les sables gorgés d'eau et les lacs naturels qui s'étaient formés avec les premières pluies diluviennes. Le convoi avait dû faire marche arrière et rentrer sur la PfOD de Gao le 25 juillet.

Le convoi est reparti au petit matin du 27 juillet mais il a été rapidement immobilisé car les véhicules ne parvenaient pas à s'extraire de la boue. Le PCIAT à N'Djamena a alors imaginé de faire rentrer à nouveau le convoi, mais le Cne Calémard n'a pas renoncé et a décidé d'emprunter un nouvel itinéraire. Il a osé et malgré les difficultés, est parvenu à se frayer un chemin. Pour progresser, les véhicules ont été tirés par le treuil des camions lourds de dépannage, un à un. Le convoi s'est installé en base opérationnelle avancée temporaire (BOAT) le 27 juillet soir à 20 km au Nord de Gao.

Le 28 juillet à 14h00, le convoi a atteint Almoustarat et a dû s'installer en BOAT au sud de la zone dangereuse Almoustarat-Anéfis, d'autant que cette journée-là, les forces partenaires étaient attaquées par IED dans Kidal où une opération de capture d'individus soupçonnés de poser des engins explosifs improvisés était menée. Il était donc nécessaire d'attendre un peu et le convoi en a profité pour faire reposer les équipages et réparer les véhicules qui avaient souffert.

Le 29 juillet à l'aube, le convoi a repris sa progression vers Kidal et atteint la PfDR en milieu d'après-midi, délivrant ainsi 124 M3 de carburant, permettant au site isolé de reprendre les opérations (notamment celles des forces partenaires) pendant plus de 40 jours.



À gauche un circulateur les pieds dans l'eau

Fédération nationale du Train

Par le général (2S) MALLET, vice-président de la FNT



Le bureau 2015 de la FNT :
- M. Boutillier, chargé de mission
- Lcl Levé, porte drapeau
- Col Béry, chargé de mission
- Mme Gilbertas, trésorière
- Gdi Rémondin, président
- Gbr Daunay, secrétaire général
- Gbr Mallet, vice-président



Composition du bureau

La fédération est administrée par un conseil d'administration de 60 membres au plus et de 20 au moins. Il élit en son sein un bureau de bénévoles purs, qui comprend :

Un président :
Général de division (2S)
Daniel RÉMONDIN
daniel.remondin@wanadoo.fr

Un 1^{er} vice-président :
Général (2S)
Denis MALLET
malletbfr@yahoo.fr

Un 2^e vice-président :
Lieutenant-colonel (ESR)
Patrick GASCON
patrick.gascon@orange.fr

Un secrétaire général :
Général (2S) Thierry DAUNAY
tdaunay@yahoo.fr

Un trésorier :
Claudine GILBERTAS
crg15@hotmail.fr

Un chargé de mission :
Colonel (H) Pierre BERY
pierre.bery@free.fr

Un chargé de mission :
Georges Boutillier
aubry.cecile@free.fr

Un porte-drapeau :
Lieutenant-Colonel (H)
Philippe LEVE
leve.philippe@neuf.fr

Historique de la Fédération Nationale du Train

La FNT, dont la dénomination actuelle remonte à 1967, a pour origine deux sociétés d'anciens : l'une « l'Amicale des Officiers du Train de France et des Colonies » (AOTFC), remonte à 1891, l'autre, inspirée de l'UNOR créée en 1919, s'appelait Union Nationale des Officiers de Réserve du Train (UNORT). Elle apparaît vers 1930 et absorbe l'AOTFC ainsi que l'École de Perfectionnement des Officiers de Réserve (EPOR). En 1952, la Fédération Nationale des Cadres de Réserve du Train (FNCRT) succède à l'UNORT et donne naissance en 1957 à la Fédération Nationale du Train de France métropolitaine et d'Outre-mer, dont la dénomination perdurera jusqu'en 1967. Le Gal Boucaud est élu président national. Régie par la loi de 1901 sur les associations, la FNT se compose d'un bureau, des associations et amicales des formations de l'arme du Train, anciennes ou d'active, ayant adhéré à ses statuts, ainsi que de membres à titre individuel et de membres d'honneur.

Buts de la FNT

La FNT a pour buts, selon l'article 12 de ses statuts, actualisés en 2007 :

- de favoriser la connaissance de l'Arme du Train et son évolution ainsi que celle des armes et services concourant à la logistique de l'armée de terre ;
- de développer la cohésion et la solidarité entre toutes les associations adhérentes et leurs membres ;
- d'entretenir et de promouvoir parmi ses membres l'esprit de défense en perpétuant les valeurs et l'esprit de l'arme ;
- de constituer un lien avec les fédérations ou associations d'armes ou services et de cadres de réserve, ainsi que les associations d'Anciens Combattants.



Coordonnées de la FNT

FÉDÉRATION
NATIONALE
DU TRAIN
16 - 18 place DUPLEIX
75015 Paris

Mail : fedarmetrain@yahoo.fr

Site : www.emb.terre.defense.gouv.fr
Onglet : ETLO - Sous-onglet : Associations
Puis : Fédération Nationale du Train
(mise à jour en cours)

Actions de la FNT

Soucieuse du devoir de mémoire, elle commémore chaque année la Grande Guerre au mémorial du Train de la Voie Sacrée, monument dont elle est propriétaire. À la date anniversaire de la création de l'Arme, elle ravive fin mars la Flamme sous l'Arc de Triomphe en souvenir de ceux qui nous ont quittés. Elle organise, quand c'est possible, un voyage à Osterode en Pologne pour célébrer avec les autorités polonaises la création des Équipes du Train et se recueillir sur des tombes des soldats de la Grande Armée.

Allocution du Gdi (2S) Rémondin au monument de la Voie Sacrée.



Vivant au présent et ouverte sur l'avenir, la FNT veut entretenir des relations fortes avec l'École du Train et de la Logistique Opérationnelle implantée au sein des Écoles Militaires de Bourges, et avec les unités d'active de l'Arme. Elle a à cœur de faire vivre les valeurs de l'Arme (courage, solidarité, engagement, sens du devoir), de participer au maintien de la cohésion entre les associations d'anciens du Train, et de faire vivre la solidarité entre les anciens et les plus jeunes de nos régiments du Train, la nouvelle génération du feu.

Le bureau lors de l'AG 2015 à Paris.



Ayant la volonté de représenter le Train auprès du secrétariat d'état, des associations nationales d'anciens combattants, et des hautes instances de l'Armée de Terre, elle fait en outre partie de la Fondation Nationale André Maginot (FNAM GR 262) et du Comité d'Entente. Celui-ci, sous la présidence du général de corps d'armée (2s) Dominique Delort, président de la Saint-Cyrienne, a pour objet la défense des valeurs des armées, de l'esprit de défense et de la solidarité intergénérationnelle.

Par ailleurs, pour permettre de resserrer les liens et de faire vivre une information mutuelle entre l'active et les vétérans, elle participe à l'élaboration des revues de l'Arme du Train et à la diffusion des informations destinées à tous les Tringlots, anciens comme jeunes (bulletin logistique de la 1^{re} BL ou autres revues régimentaires ou associatives). Elle se présente aussi annuellement à Bourges, aux promotions de stagiaires, lieutenants, capitaines et chefs de corps, afin de les sensibiliser à l'avenir. Enfin, elle réalise son assemblée générale annuelle de façon décentralisée, soit dans un régiment, à tour de rôle, soit dans un lieu en mesure de rassembler le maximum de membres.

Elle est présidée depuis mars 2010 par le général de division (2s) Rémondin.

AG 2015 à Paris : les participants.





Liste des présidents successifs de la FNT

- 1956 à 1967 : Gal Boucaud, fondateur de la FNT et à l'initiative de la réalisation du Mémorial du Train de Moulin Brûlé.
- 1967 à 1976 : Col Hanseler, élaboration de la revue « l'Arme du Train ».
- 1976 à janv 1983 (date de son décès) : Lcl Martin, créateur du bulletin d'information de la FNT.
- Fév à nov 1983 : le Cne Etienne assure l'intérim.
- Nov 1983 à nov 1994 : Col Villemain.
- Nov 1994 à mars 2006 : Gal Courtois, aménagement du Mémorial du Train avec mise en place d'une table d'orientation.
- Mars 2006 à mars 2010 : Gal Farbos, actualisation des statuts en 2007.
- A/c de mars 2010 : Gal Rémondin (mandat en cours), rénovation du mémorial du Train et participation à l'aménagement de l'espace mémoriel de Moulin Brûlé en liaison avec l'AMAT et la communauté de Communes de la Meuse.

FNT

Le mot du président

Par le Général de division (2S) Rémondin, Président de la FNT

Une Arme ne vit que si elle repose sur trois piliers : une école, des régiments et une fédération, regroupant tous les tringlôts. La Fédération Nationale du Train est donc bien ce trait d'union fédérateur, indispensable et privilégié, qui relie les gens d'active aux vétérans d'aujourd'hui.

La FNT continue de porter et de faire perdurer les valeurs du Train: celles, humaines, de fraternité, de cohésion et d'amitié au travers des associations et des amicales ; celles, militaires et historiques, via ses actions traditionnelles et mémorielles ; celles, toutes simples mais importantes, de dévouement au pays et de confiance en l'avenir.



Le Gdi (2S) Rémondin
président de la FNT

La FNT n'ignore pas en effet les difficultés actuelles, tant dans les forces d'active que dans les amicales. Mais la foi qui l'anime est intacte. Elle participe à son niveau à cette grande chaîne d'amitié, au-delà des générations, qui unit ses adhérents en un sentiment fort d'appartenance à une Arme, peut-être modeste, mais vivante et active, partout au service de la France.

Nous, tringlôts, tenons nos valeurs de la volonté de l'Empereur, qui voulait des soldats dévoués, à la hauteur des capacités et des besoins de sa Grande Armée ; des soldats pour lesquels, soutien et ravitaillement étaient le cœur de leur métier d'hommes et de combattants.

Je remercie sincèrement les chefs de corps et les présidents d'amicales pour l'action qu'ils mènent en ce sens et je les assure de toute ma confiance pour que vivent le Train et la FNT.

Par l'Empereur, « vive le Train »
et que Saint-Christophe veille sur vous !

La Fédération Nationale du Train a besoin de vous

D'accord avec ses buts et son action, je veux rejoindre la FNT.
Je reproduis le bulletin d'adhésion ci après et y fais figurer :

- Nom, Prénom :
- Adresse :
.....
.....
- Téléphone :
- Adresse mail :@.....

- Si j'adresse ma demande au président de l'association/amicale la plus proche (ou de mon choix, cf page suivante), cela revient pour l'association/amicale à 3 euros par membre, avec un forfait de 100 euros par association/amicale (*prendre contact avec le président concerné*).

- Si j'adresse ma demande directement à la FNT, le chèque d'adhésion directe est de 25 euros. Il est à envoyer, libellé à l'ordre de la FNT, à Mme Claudine Gilbertas, Trésorier FNT, 19 Rue de Dantzig, 75015 Paris.

- Si je veux recevoir en outre les 2 revues annuelles du Train, Train Magazine (1^{er} semestre) et l'Almanach du Tringlot (2^e semestre), je joins à mon chèque d'adhésion (à mon association/amicale de rattachement ou directement à la FNT) 12,50 euros pour l'abonnement à ces revues et je le spécifie dans l'envoi de mon chèque global.



Les autorités lors du ravivage
de la flamme 2015 à l'Arc de Triomphe

Annuaire 2015-2016 des Amicales et des Associations

AMICALE BOMAP - 1^{er} RTP Gal (2S) R. PETER 81 avenue des Pins - 31470 Fontserbes 06 95 27 97 31 Siège : BP 40036 Quartier Col Edmé - 31270 Cugnaux amicale.1rtp@neuf.fr	AMICALE DE L'ARME DU TRAIN DU LANGUEDOC ROUSSILLON Gdi (2S) Christian MARCEROU 122 impasse des Bergeronnettes - 30900 Nîmes 06 86 68 09 24 christian.marcrou@hotmail.fr
AMICALE NATIONALE DES ANCIENS ET AC DU GRAND 14 Cdt (H) Pierre-Jean RODIER 15 rue des Pyrénées - 31670 Labège Siège : Quartier Balma Ballon BP 45017 - 31032 Toulouse Cedex 5 amicale14@free.fr	AMICALE DES ANCIENS TRINGLOTS DU COBRA ET DES HAUTS DE FRANCE Adc (ER) Jean-Raymond LEBFEVRE 2 rue Robert Clipet - 62000 ARRAS 06 70 83 19 19 jeanraymond.lebfevre@sfr.fr lestringlotsducobra@laposte.fr
AMICALE DES CASERNES D'AUXONNE ET DU TRAIN DU VAL DE SAONE Maj (ER) Denis BOUILLLOD 16 route de la Chapelle - 21130 Tillynay 03 80 37 40 06 denis.bouillaud@orange.fr	AMICALE DU 516 ET DU TRAIN DU TOULOIS Adc (ER) Jean-Claude BEN TRIKI 5 rue de Naglemont - 54200 Dommartin les Toul 03 83 64 34 23 - 06 83 17 19 34 jc.bentriki@hotmail.fr
AMICALE DE L'AUBE DES ANCIENS DU TRAIN M. Jean Claude CHABIN 1 rue des Vergers - 10120 Saint André des Vergers 06 07 94 25 93 chabin.jeanclaude@dartybox.fr	AMICALE DES ANCIENS DU GT 510 M. Guy CONTINHO 80 rue du bord de Marne 51000 Chalons en Champagne 03 26 21 01 37
AMICALE DES ANCIENS DU TRAIN ET DES FORMATIONS DE SOUTIEN DE MIDI PYRÉNÉES Lcl (H) Christian DUBOIS 2 impasse Krafft - 31270 Villeneuve Tolosane 06 69 18 14 15 Siège : 6 rue Lcl Pélissier - Case 17 - 31000 Toulouse amicaletrainsoutien.midipyrenees@laposte.net	ASSOCIATION DU TRAIN ET DES FORMATIONS DE SOUTIEN DE LYON M. Maurice VAUCHEZ - 06 03 23 59 75 366 avenue Jean Goujon - 69620 Le Bois d'Oingt Siège : Cercle mixte de Garnison 22 avenue Leclerc - 69363 Lyon Cedex 07 maurice.vauchez@sfr.fr
AMICALE DES ANCIENS DU 584^e BATAILLON DU TRAIN M. Michel PETESSIAN 12 rue Vauvenargues - 75018 Paris Siège : 4 rue Joseph Granier - 75007 Paris 06 10 29 51 54 metcpetessian@hotmail.com	ASSOCIATION DES OFFICIERS ET SOUS-OFFICIERS DE LA REGION DE PARIS Lcl (CR) Patrick GASCON - 06 23 90 40 51 20 rue des Prunelles - 91 540 Mennecy patrick.gascon@orange.fr
AMICALE DES ANCIENS DU TRAIN DE LA MAYENNE Monsieur Gérard LEZE 18 rue de la Motte - 53230 Cosse Le Vivien 06 48 06 20 80 gerard.leze@wanadoo.fr	AMICALE DES ANCIENS ET AMIS DU 1^{er} TRAIN M. Jean-François JOBEZ Siège : 23 rue des Dames - 75017 Paris Georges Boutiller - 06 75 66 45 29 aubry.cecile@free.fr
CERCLE DU 505 ET DES AMIS DU TRAIN Adc (CR) CRISTIN 10 allée des lauriers - 42500 Le Chambon-Feugerolles Siège : Espace St-Germain Bât Le Thémis 30 avenue Gal Leclerc - 38200 Vienne cercle.505.rt.vienne@gmail.com	AMICALE DU TRAIN DE LA SARTHE Cen (H) Michel POCARD - 06 89 09 22 09 31 rue Edgar Degas - 72100 Le Mans Siège : chez M. Francis FERRON 40 rue Béranger 72000 Le Mans michel.pocard@neuf.fr
AMICALE DES ANCIENS DU TRAIN DE LA HAUTE MARNE M. Paul ANDRE 18 rue du clos Adonis - 52000 Chaumont 03 25 31 46 79 cchaillaud@laposte.net	AMICALE DES CADETS DU TRAIN Adc (ER) Jean DALIDEC - 02 98 27 44 84 38 route Fraternité - 29570 Roscanvel jean.dalidec29@orange.fr
AMICALE DU TRAIN ET DU LIMOUSIN Gal (2S) Claude MONDY - 05 55 00 36 15 La Marchaderie - 87 440 Saint Mathieu Siège : chez monsieur Michel Saumon Les Taubayes - 87220 Feytiat claudemondy@aliceadsl.fr	AMICALE DES ANCIENS DU TRAIN DE LOIRE ATLANTIQUE Adc (ER) Pascal PIROUD 49 ter rue de Carquefou - 44470 Thouaré-sur-Loire 06 46 30 11 23 p.piroud@hotmail.fr
AMICALE DU TRAIN ET DE LA LOGISTIQUE DE CORSE Cen (H) Jean-Claude GAMBINO - 06 70 42 42 41 Vallé della grotta - 20167 Afa Siège : Maison du Combattant - 1 boulevard Sampiero - 20 000 Ajaccio jean-claude.gambino@hotmail.com	AMICALE DES ANCIENS DE L'ARME DU TRAIN DE VERDUN ET DE MEUSE Col (H) Christian NOEL 1 impasse de la Dieue - 55320 Dieue sur Meuse 03 29 86 24 75 - 06 63 01 47 50 christian.noel22@orange.fr
AMICALE DE L'ARME DU TRAIN DE LA RÉGION DIJONNAISE M. Roger CHAPOTOT 1 rue général Delaborde - 21000 Dijon 03 80 72 17 47 rogerchapotot@sfr.fr	AMICALE DU TRAIN TOURAIN VAL DE LOIRE Ltn (H) Gilbert PEBORDE Siège : DMD 37- RD 910 - 37036 Tours Cedex 2 les.zouzes@wanadoo.fr
AMICALE DES ANCIENS DU TRAIN DE LA MOSELLE CNE (H) Jacques Lefèvre 4 rue Notre Dame - 57050 Metz 06 85 54 81 86 jacques.lefevre@neuf.fr	AMICALE DES ANCIENS DU TRAIN DE MEURTHE ET MOSELLE M. Pierre COISCAUD 48 avenue de Washington - 54130 Saint Max pierre.coiscaud@orange.fr
AMICALES RÉGIMENTAIRES : 121^e RT - 511^e RT - 515^e RT	

Journée du souvenir 2015 au monument de la Voie Sacrée

Par le général (2S) MALLET, vice-président de la FNT

Le 30 juin 2015, la FNT et l'ETLO ont célébré leur journée annuelle du souvenir au lieu-dit Moulin Brûlé. La présence des lieutenants de l'Arme, avec l'étendard de l'école et ceux de la 1^{re} BL, a rappelé l'attachement de l'Arme aux valeurs de dévouement et d'abnégation que symbolise la Voie Sacrée. Organisée avec le soutien indéfectible de l'Amicale des Anciens de l'Arme du Train de Verdun et de la Meuse, la journée s'est déroulée en 4 temps :

- Un **office religieux** à 9h30, en mémoire de nos morts en l'église de Blercourt. L'aumônier Bourguin, de la BDD de Verdun, comparant les rôles du militaire et du chrétien, y a fait une homélie intransigeante, prônant les valeurs d'exemplarité, de responsabilité et d'action pour tout « vrai » chrétien. La belle chorale des « Chanteurs de la Paix » de Verdun était là, ainsi que tous les chefs de corps du Train ou leur représentant, les portes drapeaux et les amis du Train venus de partout.

- Une **cérémonie militaire au monument du Train**, à 11h30, imposante par le nombre de participants et des spectateurs. Sous un soleil resplendissant et dans ce cadre grandiose, le Gdi (2s) Rémondin fit une allocution remarquable sur les Anciens de la Voie Sacrée, leur abnégation à défendre la Nation et l'exemple qu'ils ont montré aux jeunes d'aujourd'hui.



Hommage à nos morts
en l'église de Blercourt

Monument de la Voie Sacrée :
honneur des autorités à l'Étendard de l'École



Extraits de l'allocution prononcée par le Président de la FNT

Allocution du Gdi (2S) Rémondin face aux Étendards de l'Arme

« Nous sommes aujourd'hui au pied du mémorial de la Voie Sacrée, pour témoigner de notre respect à tous ceux du Train qui nous ont précédés et guidés et affirmer notre confiance dans l'avenir.

Jour après jour ces conducteurs, nos grands anciens, ont arpenté sans peur et sans reproche la Voie Sacrée qui serpente à nos pieds. En 1916, pendant 300 jours et 300 nuits, ils ont permis aux combattants des premières lignes de vivre et de combattre pour la défense et l'honneur de la France.

Cette Voie Sacrée c'est le symbole :

- du triomphe de l'intelligence :
mise en œuvre du concept des ravitaillements
et de la logistique à grande échelle...

- du triomphe de la volonté et de la ténacité...

- du triomphe du courage :
de l'abnégation, du dévouement,
de l'amitié et de la fraternité...

Que
l'esprit de
la Voie Sacrée
continue de vous
guider... Nous voyons
en vous, avec fierté et
bonheur, le magnifique
présent du Train et aussi
son futur que nous voulons
chargé d'espoir... Avec des
hommes et des femmes comme
vous, qu'importe les situations.
Le Train toujours passera pour
tendre la main à ses frères d'armes
pour le succès des armes de la France. »

Par l'Empereur
« Vive le Train »,
et que Saint Christophe
veille sur vous !

Deux dépôts de gerbe (Souvenir Français et « Père de l'arme » avec président FNT) ont alors été effectués. Le président Rémondin remet ensuite la croix du combattant, au titre des Opérations Extérieures, au Col (H) Noël, président de l'Amicale locale. Parmi les autorités, les généraux Bonnet (ETLO), Jacquement (DRAT) et Baquet (1^{re} BL) côtoyaient Mr Nahan (Pdt CODECOM) ; Mme Habart et M. Vautrin (maires de Souilly et de Nixeville) ; le Gdi (2s) Etienne (Pdt Meuse du Souvenir Français) ; M. Artisson (directeur mission histoire au conseil départemental de la Meuse) ; Mme Roy (directrice ONAC Meuse).

Des spectateurs venus nombreux...malgré la chaleur



- **Un déjeuner de l'amitié** pris au Restaurant du Centre à Bras sur Meuse (localité qui a été en 1916 le premier poste de secours descendant de la bataille de Verdun), apprécié pour son environnement, son service rapide et agréable, sa convivialité et le menu présentant un excellent rapport qualité/prix. Malgré la « canicule », les tablées ont été à l'évidence très heureuses de partager ce moment privilégié.

- Enfin à 16h00, **une émouvante et majestueuse prise d'armes**, organisée par le « Père de l'Arme », en contrebas de l'Ossuaire de Douaumont, a marqué l'adieu aux armes du Gca Rivault, adjoint du CFT, qui est allé s'incliner devant les drapeaux français et allemand du BCS/BFA dont il a été chef de corps.

De nombreuses délégations ont assisté à ces cérémonies : SMLH Meuse, UNC, Médailleurs Militaires Meuse, de nombreux porte-drapeaux et surtout des représentants de nombreuses amicales de la FNT (Meuse, 1^{er} Train, 584^e BT, Loire-Atlantique, 516^e RT et Toulais, Aube, Mayenne, Sarthe, Haute Marne, Moselle, etc...).



Dépôt de gerbe par les généraux Rémondin, Bonnet et Jacquement



Le Gdi Rémondin décore le Colonel (H) Noël de la croix du combattant



De joyeuses tablées au restaurant de Bras sur Meuse



De nombreuses amicales de la FNT entourent leur président

Biographie du général de corps d'armée Joël Rivault

Par le lieutenant-colonel (CR) Giraud, officier culture d'arme

Le Gca Rivault,
commandant en second
des forces terrestres



Marié et père de 2 enfants, Joël Rivault est né le 7 mars 1957 à Mamers (72).

- Saint-Cyrien de la Promotion Maréchal Davout (1977-79), il choisit l'Arme du Train. À sa sortie d'application à Tours en 1980, il est d'abord affecté au Groupement d'Instruction du 14^e Régiment Parachutiste de Commandement et de Soutien à Bayonne, avant de rejoindre la portion centrale du régiment à Toulouse pour y servir en tant que chef de peloton de circulation. Il effectue alors sa première OPEX au sein du 420^e DSL à Naqoura au sud Liban.
- En 1982, il est affecté au 1^{er} Régiment Parachutiste d'Infanterie de Marine à Bayonne en tant que chef de section commando puis adjoint au Cdt de compagnie. Il effectue plusieurs missions en Afrique et est promu capitaine en août 1984.
- En 1985, il rejoint le 135^e RT à Karlsruhe pour y prendre le commandement du 3^e Escadron de Transport. En 1988, il est ensuite affecté comme instructeur à l'École d'Application du Génie à Angers où il est nommé chef d'escadron en août 1989.
- Admis à l'enseignement militaire supérieur en 1990 avec la 104^e promotion de l'École Supérieure de Guerre, il effectue sa scolarité au sein de la Führungsakademie d'Hambourg, puis de la 105^e promotion de l'ESG. Promu lieutenant-colonel le 1^{er} août 1993, il rejoint en tant que commandant en second le BCS/BFA de Müllheim, unité dont il prend le commandement en 1995 et à la tête de laquelle il est déployé en Bosnie au sein de la SFOR.
- À l'issue de son temps de commandement, il est affecté comme chef de section au bureau soutien de l'EMAT, au sein duquel il est promu colonel le 1^{er} octobre 1999. En 2001, c'est au sein du Commandement des Forces Terrestres de Lille qu'il occupe la fonction de chef du bureau logistique. Il est alors projeté au Kosovo en tant que commandant du soutien des éléments français.
- En 2003, il suit la scolarité de la 53^e promotion du CHEM et de la 56^e promotion de l'IHEDN, avant d'être affecté en 2004 comme adjoint du général sous-chef soutien (DCOS Support) du Corps de Réaction Rapide France à Lille.
- En 2006, nommé général de brigade, il est le premier DCOS Support du Corps Germano-Néerlandais de Münster.
- En 2008, il est affecté au CFAT de Lille en tant que général adjoint transition, avant de rejoindre en 2007 l'Inspection de l'Armée de Terre à Paris. En 2010, il est muté au NATO Force Command de Madrid en qualité de chef d'état-major de l'élément d'état-major déployable (DJSE). A ce poste, il rejoint Naples au sein du Joint Force Command pour occuper les fonctions de chef d'état-major du commandant de l'opération « Unified Protector » (Libye).
- En août 2013, il regagne Lille en qualité de commandant en second des forces terrestres, poste dans lequel il est promu général de corps d'armée le 1^{er} septembre 2014.
- C'est au sein de la communauté des tringlots qu'il a effectué ses adieux aux armes le 30 juin dernier, dans le lieu hautement symbolique de la Nécropole de Douaumont.



Le Gca Rivault passe son ultime revue des troupes
en compagnie du COMFT et du Père de l'Arme.



Joël Rivault évoque sa carrière
devant le COMFT et tous les invités
dans la salle des fêtes de Thierville sur Meuse.

Le mot du président

Par le Colonel (h) Daniel Labbé



Le Col (H) Labbé,
président de l'AMAT

L'AMAT signifie : Association des Amis du musée et de l'Arme du Train. Cela veut dire que notre raison d'être essentielle est de soutenir notre musée par la participation à l'enrichissement de ses collections, et de contribuer au rayonnement de l'Arme. Les moyens d'action pour atteindre ces objectifs sont simples et chacun d'entre nous, d'active ou de réserve, détient une part de responsabilité pour faire fructifier notre patrimoine et mieux faire connaître le Train.

Quels sont ces moyens ?

- adhérer et faire adhérer à notre association ;
- participer aux cérémonies traditionnelles de notre Arme ;
- s'abonner aux deux revues du Train : l'almanach et le magazine ;
- effectuer au musée des dons en nature ou en espèces ;
- témoigner par écrit de son vécu, de ses expériences (articles dans les revues).

Nos finances demeurent saines, le nombre de nos adhérents augmente, le livre sur l'histoire et les traditions du Train se vend bien. Pourtant nous regrettons vivement que trop de sociétaires, par négligence ou apathie, omettent de renouveler le règlement de leurs cotisations alors que nous avons maintenu cette somme au plus bas. Mais au total, le bilan reste positif et l'aide que nous pourrions apporter au musée sera exclusivement consacrée à son redéploiement au cours des deux prochaines années. Notre musée assure la permanence du souvenir, l'AMAT participe à l'organisation de son avenir.

Le Train peut être fier à juste titre de son histoire et de ses traditions. Nous devons tous manifester notre attachement à notre musée et à notre Arme et donner ces signes tangibles d'une fidélité et d'un soutien indispensables à son devenir.



Le mousqueton de cavalerie à tringle,
à l'origine du surnom de « tringlot »

Adhérer à l'AMAT, c'est :

- soutenir notre musée en participant à l'enrichissement, la conservation et la promotion du patrimoine historique et culturel de l'Arme du Train ;
- contribuer au rayonnement de l'Arme en perpétuant en particulier le souvenir de nos anciens et en faisant connaître notre histoire par le biais de conférences, d'expositions ou d'ouvrages historiques ;
- développer les liens Armées-Nation, en offrant via notre musée, une fresque de notre histoire militaire, une documentation et des archives pour les personnes intéressées par ce sujet.

Pour rejoindre l'association, remplissez le bulletin ci-dessous et adressez-le, accompagné de votre règlement par chèque à :

AMAT - Écoles militaires de Bourges
Musée du Train et des équipages militaires
BP 50709
18016 BOURGES CEDEX

Nom, prénom :
Adresse :
.....
Téléphone :
Adresse mail :

Tarifs d'adhésion et d'abonnement :
Individuels : 8 €
Associations ou amicales: 30 €
Abonnement revues du Train: 12,50 €
Abonnement de soutien :

Dernières nouvelles de l'AMAT et de notre musée

Par le lieutenant-colonel (CR) Giraud, secrétaire-adjoint de l'AMAT

L'AMAT se porte bien avec un nombre d'adhérents (304) en augmentation, dont des promotions entières de lieutenants de la DA et de capitaines du CFCU qui nous rejoignent. Ce soutien est absolument vital en vue du transfert prochain de notre beau musée dans un nouveau bâtiment. En vue de ce transfert qui mobilisera toutes les moyens disponibles, aussi bien humains que financiers, l'association a peu fait d'acquisitions pour enrichir nos collections et a voté en assemblée générale et à l'unanimité, l'augmentation des cotisations à 10 € (au lieu de 8) en 2017. En effet, si la Défense prend à sa charge les travaux d'infrastructure et si la DELPAT attribuera quelques modestes subventions, l'essentiel du financement de la muséographie restera à la charge de l'AMAT.

Transfert du musée

Le Col (H) Labbé, président de l'AMAT, est associé à toutes les réunions du comité de pilotage traitant de la montée en puissance du musée futur.

Les membres d'une équipe de marque (Col Lecubain, Lcl Giraud, Cdt Récamier, Maj Jeanselme) se sont déplacés sur le site d'autres musées de l'Armée de terre à la muséographie récente (musées du Génie et des Troupes de montagne), en vue de s'en inspirer. Les travaux du comité ont pour l'instant validé jusqu'à la muséographie de la salle 14-18, mais que les admirateurs des collections de notre beau musée se rassurent : si le musée futur permettra un bon qualitatif certain, il n'en conservera pas moins le fil conducteur historique et l'âme que nous lui connaissons et à laquelle nous sommes très attachés.

Positionnement du musée futur au sein des EMB



Peinture de B. Pizon - Musée du Train



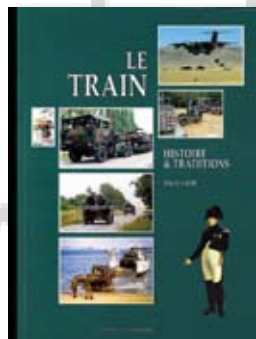
Salle OPEX



La vitrine avec figurines des « Étains du Prince » offerte par M. Ledoux



Publications de l'Arme



Le livre du Col (H) Labbé, Histoire et Traditions de l'Arme, se vend bien (environ 500 ex vendus au 1^{er} octobre pour un montant de 8775 €). L'investissement de l'AMAT pour financer cet ouvrage étant de 12614 €, il reste un petit effort à réaliser pour atteindre l'équilibre financier (il reste environ 400 ex à vendre). Daniel Labbé ayant réalisé cet ouvrage à titre totalement bénévole, les excédents seront à disposition de l'association pour aider au financement du musée futur.

L'appel à l'abonnement pour nos publications du Train a été entendu puisqu'après être retombés à 352 abonnés, nous sommes remontés à plus de 390. Cet effort doit être poursuivi.

Un immense merci à notre secrétaire général, le Maj Jeanselme qui, dans l'ombre, tient à jour les listes d'abonnés et d'adhérents, expédie par la poste les livres commandés ou les convocations à l'assemblée générale.

PRINCIPAUX DONS FAITS AU MUSÉE EN 2015

- L'AMAT a reçu cette année de 40 généreux donateurs la somme de 932 €. En outre, le Col Serramoune a fait don d'un fanion du 406^e BS d'Haguenau qu'a commandé son père de 1963 à 1965. Le Gal Bourillot, quant à lui, a offert divers ouvrages, insignes et planches historiques.
- Enfin, M. Ledoux a légué une magnifique vitrine avec des figurines « Étains du Prince » qui a merveilleusement trouvé sa place dans le hall d'entrée du musée. Alain Ledoux est un ancien EOR du Train qui a servi en 1970 comme chef de peloton de circulation routière à l'ECR 230 à Tours, puis a effectué une carrière d'ORSEM en parallèle d'un parcours qu'il a terminé comme cadre dans l'entreprise Renault.
- Que tous ces généreux donateurs en soient chaleureusement remerciés.

RAPPEL : ÉCHÉANCIER DES PRINCIPALES COMMÉMORATIONS 2016

Les principales dates

- 04 février : colloque de l'arme du Train à l'École Militaire à Paris.
- 23 mars¹ : fête du Train du centenaire avec baptême de la promotion du CFIM.
- 29 mars : ravivage de la flamme à l'arc de triomphe organisée par la FNT.
- 16 Juin 2016 : cérémonies commémoratives à Douaumont (ETLO) et Nixéville (FNT).



Conférences à Bourges dans l'amphithéâtre Louis Gentil

- 11 février : Col Michel Goya / les transformations de l'armée française de 1914 à 1918
- 19 avril : Col (H) Daniel Labbé / la Voie Sacrée (journée des Officiers Traditions)
- 12 mai : Lcl Rémy Porte / la montée en puissance du Service Automobile
- 15 septembre : Jean - Claude Auriol / les camps de prisonniers en Allemagne
- 13 octobre : Père Vénard / le sens du sacrifice du combattant
- 15 décembre : Lcl (CR) Giraud / l'évolution de la fonction mouvement-transport pendant la Grande Guerre

Conseil d'administration de l'AMAT

Président :

Col (h) Daniel Labbé
(depuis janvier 2014)

Vice-président :

Gal (2s) Michel Bourgin

Secrétaire général :

Maj Brigitte Jeanselme

Secrétaire général adjoint :

Lcl (cr) Jean-Pierre Giraud

Trésorier :

Jean Lamandé

Trésorier adjoint :

Lcl (h) Jacques Rossi

Vérificateur aux comptes :

Lcl (h) Max Clicquot de Mentque

Administrateurs :

Gdi (2s) Paul Farbos

Gdi (2s) Daniel Rémondin.

Cotisations à l'AMAT

8 € (adhésion individuelle)

30 € (régiments ou associations)

Annuaire

Écoles militaires de Bourges
Musée du Train et
des équipages militaires
AMAT

BP 50709

18016 Bourges Cedex

Tél. : 02 46 08 81 10

Fax : 02 46 08 81 09

brigitte.jeanselme@indradef.gouv.fr



La garde à l'Étendard
de l'École
(fête du Train 2014)

1- Et non le 24/03 comme indiqué dans le Train Magazine précédent

25^e anniversaire de la dissolution du 505^e Régiment du Train

Par l'adjudant-chef (ER) Jean-Marc Cristin, Président du Cercle du 505 et des Amis du Train



Ltn Chinazzo porte-Étendard
et Lcl Forrer chef de corps du 505 de 1977 à 1979



L'entrée de l'ex-Quartier St-Germain aujourd'hui



Les jeunes de la PMM de Vienne

Le 1^{er} novembre 1943 à Aumale en Algérie est créé le GT 505. En janvier 1957, il prend garnison à Vienne jusqu'à sa dissolution le 30 juin 1990. Le Lcl Burger fut son dernier chef de corps. Le 6 juin 2015, nous avons commémoré le 25^e anniversaire de cette dissolution.

Cette cérémonie a été présidée par M. Curtaud, Vice-Président du Conseil Départemental de l'Isère¹, représentant le Président du Conseil Départemental, par M. Engrand Conseiller départemental de l'Isère, par M. Kovacs Maire de Vienne et Président de Vienne-Agglomération et par M. Ruzalski, Président National des Sous-Officiers en Retraite.

Cette cérémonie a été particulièrement porteuse d'émotion lors de la montée des couleurs devant le fanion du 505 porté par M. Escoffier, montée effectuée par deux jeunes de la Préparation Militaire Marine de Vienne au son du clairon de M. Munoz de la PMM de Lyon. Les Sous-Officiers de Réserve étaient représentés par M. Volfart, Président régional, accompagné des présidents de Lyon et de Saint-Chamond. Mes amis cadres de carrière et de la réserve opérationnelle ont montré par leur présence l'attachement qu'ils portent au 505.

C'est sur cette place d'Armes où nous avons participé à tant de cérémonies et qui nous est si chère, que M. Kovacs nous a assuré au cours de son allocution qu'elle garderait son mat des couleurs. Sa rénovation sera terminée en 2017 où elle retrouvera sa vocation de place d'Armes. Il a souligné que le 505 avait certes disparu mais que l'Espace Saint-Germain² ayant pris le relais avec de vastes projets, l'esprit du régiment y sera toujours présent.

Au cours de cette cérémonie, de nombreux présidents d'associations patriotiques de Vienne, de l'Isère, du Rhône et de la Loire nous ont fait l'honneur de leur présence. Ils étaient accompagnés de leur porte-drapeau, pour rendre les honneurs aux soldats du 505 tombés lors des différents conflits. Une importante délégation de parachutistes de Vienne et sa région est venue nous accompagner pour cette journée du souvenir.

Les autorités de gauche à droite :

M. Ruzalski Président National de l'UNSOR, M. Engrand Conseiller Départemental de l'Isère, M. Curtaud Vice-Président du Conseil Départemental, M. Kovacs Maire de Vienne, Mme Boisaubert Maire de Bellegarde-Poussieu, Adc (ER) Cristin, Maj (ER) Dexpert ancien du 505.





Dépôt de gerbe par les autorités



Enfin, les anciens du régiment sont très nombreux à avoir répondu à notre appel, venus parfois de très loin : La Rochelle, Belfort, Carcassonne, Nîmes, Tours, etc..., de toutes les époques du 505 : M. Tatge de retour d'opérations a rejoint Vienne en 1957, M. Paillon en 1960, 25 cadres des années 1980 représentant tous les services du régiment, et tant d'autres que je ne peux citer tant ils étaient nombreux.

Nous étions ainsi environ 180 personnes à assister à la cérémonie et 81 ont participé au « repas de corps », au restaurant le « Maxtroquet » situé au sein-même de l'Espace Saint-Germain. Il y a régné une super ambiance grâce à l'animation apportée par Kadide Bouchaud, Félix Danican et leur bande, ...dans la plus pure tradition du 505.

Après le repas, le Major Dexpert³ nous a présenté un montage vidéo sur le 505 d'hier et d'aujourd'hui et sur les unités qui se sont succédées dans ce quartier jusqu'au 30 juin 1990. Le Col Labbé nous a présenté son livre sur l'Histoire et les Traditions de l'Arme du Train qui a remporté un vif succès.

C'est dans la Salle Félix Martial, siège du Cercle du 505^e RT, que s'est achevée cette journée. Nous nous sommes rappelés les bons moments passés ensemble et nous nous sommes séparés en nous donnant rendez-vous pour le 50^e anniversaire !!!

L'équipe et les adhérents du Cercle du 505^e RT ont fait honneur à la devise du régiment : « *Point ne faillira* ».

1- Ancien du 505^e RT

2- Du nom de l'ancien Quartier du 505

3- Qui fut longtemps la cheville ouvrière du fameux carrousel moto du 505

Le dynamique « Cercle du 505 et des Amis du Train », présidé par Jean-Marc Cristin, compte une cinquantaine de membres. Il se réunit mensuellement, effectue deux sorties de cohésion par an et organise trois journées d'information au siège. En association avec les Sous-Officiers de Réserve de la Loire et du Rhône, il participe à des marches et des tirs mensuels au stand de Baulieu (43).

Contact : Espace St-Germain, 30 Avenue Gal Leclerc 38200 Vienne - jmcristin@orange.fr

Une exposition sur le 505 sera mise en place à la médiathèque de Vienne pour les Journées du Patrimoine. Elle y restera visible 1 mois. Le Président Cristin a reçu, à l'issue de cette belle journée, d'émouvants témoignages de reconnaissance d'anciens y ayant participé. Il nous a paru intéressant de publier celui de M. Canet, ainsi que des extraits du discours du Maire de Vienne, qui met en évidence la formidable implication du 505 dans sa ville.

Lcl Giraud – Officier culture d'Arme



Photo souvenir avec le fanion de l'Amicale

Témoignage de Monsieur Patrick Canet, ancien sous-officier appelé du 505

« Je suis bien rentré en Nord Isère. Revenons sur l'évènement majeur de la journée : la cérémonie quartier Saint Germain. Ce fut une bien belle journée, organisée de main de maître. J'ai eu le plaisir de retrouver un camarade Aspirant au GI avec qui j'étais, moi-même Maréchal-des-Logis. J'ai également retrouvé des amis qui étaient au 505 à la même époque. Les échanges furent nombreux et les moments de grande convivialité quasi permanents. Le repas était parfait et l'ambiance fraternelle. Retrouver les souvenirs exposés dans notre local fut aussi un moment privilégié. Bref tout fut à la hauteur de l'attendu. Félicitations, cher Président et merci aux camarades qui ont participé à tes côtés à cette splendide réussite.

Pour terminer, j'ai eu l'honneur de saluer un officier du grade de lieutenant à l'époque, devenu colonel. Il était au GI. Tout le monde le connaît et par pudeur je tairais son nom⁴. Je me souviens de cet homme dont les qualités humaines reconnues m'avaient interpellé. Il avait constaté que je ne rentrais pas toujours chez moi le week-end (je demeurais en caserne avec mes amis maréchaux-des-logis engagés pour cause d'ambiance là encore fraternelle). Il m'avait discrètement demandé si tout allait bien chez moi, si je ne rencontrais pas de difficultés, en bref s'inquiétait de ses hommes. Toute ma vie, je me suis souvenu de cet officier attentif et profondément humain. J'ai bien entendu eu l'occasion de lui en parler hier. J'étais véritablement heureux de le revoir accompagné de sa charmante épouse. Près de 40 années après je me souviens toujours de cet instant précis et de cette attention. Les occasions de constater que l'Armée était une très grande famille furent par la suite nombreuses au sein du 505. J'ai appris beaucoup durant cette année et à l'évidence tous ces fondamentaux ont influencé ma vie future.

Hier j'avais revêtu quelques attributs du Régiment : mon béret et mon insigne. J'étais fier d'être avec mes Frères d'Armes sur la place d'Armes justement. Grand moment !!! Alors tout simplement merci à la grande Famille du Train des Équipages...Vive l'Empereur...Vive le Train...Vive le 505.

A bientôt. Soyons forts. »



Discours de M. Kovacs, Maire de Vienne

Extraits de l'allocution de M. Thierry Kovacs, Maire de Vienne

« Il y a tout juste une semaine jour pour jour, je remettais ici même sur cette ancienne place d'armes du quartier St Germain les diplômes aux 23 jeunes matelots de la Préparation Militaire Marine de Vienne.

J'ai rappelé à cette occasion combien notre ville pouvait s'enorgueillir d'une riche histoire militaire, d'un passé pas si lointain finalement où notre ville comptait trois casernes, ici à St Germain, à Garigliano ou encore dans la caserne Rambaud qui n'existe plus aujourd'hui, où se sont succédés bon nombre de régiments que je ne peux tous citer, mais rapelons-nous des spahis et bien entendu, le 99^e régiment d'infanterie de Sathonay, qui avant la Grande Guerre, était stationné en partie ici.

Vienne a été longtemps une ville de garnison, une ville où le lien « Armée-Nation » si cher à l'esprit républicain, s'est tissé durablement. Au final c'est le 505^e RT du Train qui a été le dernier régiment à entretenir ce lien durant 33 ans.

Mais avant d'arriver à Vienne en 1957, le 505 a joué un rôle important dans la libération de notre pays. Après avoir débarqué en Provence, il a participé à la libération de Lyon puis à la reconstruction de Paris après la guerre. Il sera encore engagé en Égypte durant l'affaire du canal de Suez en 1956 et participera à la guerre d'Algérie.

Puis ce sera l'arrivée à Vienne en 1957. Jusqu'à sa dissolution en 1990 et durant 33 ans, 600 militaires et leurs familles ont activement participé à la vie de la cité. Les anciens du régiment peuvent encore en témoigner : durant toutes ces années, combien de fois ils furent appelés en renfort pour aider les services techniques de la ville pour déneiger les routes, aider les personnes victimes d'inondations... Il y avait également les tournois régimentaires de foot, de rugby, les cross organisés par le régiment, les portes ouvertes pour les Viennois, les concerts de musiques militaires au Théâtre Antique. Bref une vie associative, sportive, culturelle et rajoutons une vie économique soutenue par la présence du 505. Je voulais saluer cette implication, cet engagement citoyen de nos militaires du 505 qui étaient là pour servir leur pays bien entendu mais qui servaient aussi leur ville et c'est important de le rappeler aux jeunes générations.

À propos des jeunes, je rappelle que le régiment formait 30 conducteurs poids lourds chaque mois parmi les appelés. Vous imaginez combien cela représente de personnes qui, grâce aux formations reçues par les cadres du 505, ont pu ensuite rentrer directement dans la vie active.

On ne refait pas l'histoire, la caserne est devenue aujourd'hui un pôle tertiaire où l'on compte un IUT, la médiathèque, le siège de Vienne-Agglomération et plus de 150 entreprises qui représentent plus de 1 000 salariés. D'autres bâtiments vont sortir de terre dont un hôtel à deux pas d'ici, sans oublier le Manège qui va devenir une vraie salle de spectacle et de congrès.

Une autre vie donc, mais l'Espace St Germain doit à mes yeux conserver son héritage militaire et je peux vous garantir que ce pôle économique conservera cette place d'armes pour permettre justement à des manifestations comme la vôtre de pouvoir se dérouler dans la solennité qui sied à l'Armée et à ceux qui servent ou qui ont servi sous l'uniforme, et enfin pour rappeler aux générations futures qu'ici, des milliers de jeunes ont servi leur pays et participé à la vie de notre cité.

Comme « Pégase », l'animal mythologique qui ornait l'insigne du régiment, je souhaite que l'âme du 505 plane encore longtemps ici. »

4- NDLR : la modestie bien connue de l'intéressé risquerait d'en souffrir...

In memoriam

Général Cazenave de Lacaussade

Par le GBr (2s) Mallet Vice président de la FNT



*Guidé en
permanence
par une
haute
conception
de son
métier
d'officier...*

Marie-Jacques Cazenave de Lacaussade est né le 3 octobre 1929, à Paris XVI^e. Il devance la fin de son sursis et est appelé à effectuer son service militaire en octobre 1951. Il est incorporé à l'EAT Tours, puis rejoint la 41^e compagnie de QG en Allemagne, où il sera nommé Brigadier-chef. Libéré des obligations militaires en octobre 1952, il est alors promu aspirant de réserve, puis Slt de réserve en novembre 1953.

Rappelé individuellement et sur sa demande en mai 1956 au GT 523 pour la CCR 259, il rejoint Orléansville via Alger pour 6 mois. Promu Ltn de réserve en juillet 1956, il est prolongé en Algérie 6 mois supplémentaires jusqu'en juillet 1957. Une nouvelle prolongation lui est accordée, mais ayant demandé son intégration dans l'armée d'active, il rentre en métropole (EAT) pour y suivre le stage d'épreuve d'octobre 1957 à juillet 1958. En septembre 1958, il est stagiaire au Centre de pacification et de contre guérilla (CPCG) d'Arzew (AFN).

Intégré dans l'armée d'active, il rejoint à nouveau la CCR 259 et est promu Ltn en octobre 1958. En mars 1960, il est mis à la disposition du Service des Affaires Algériennes, secteur Orléansville/Miliana. Son comportement et son efficacité dans le domaine du renseignement opérationnel lui valent alors 2 citations à l'ordre de la Division, comportant toutes deux l'attribution de la Croix de la valeur militaire avec étoile d'argent. En septembre 1961, il est affecté à la compagnie des Services n°1 à Paris, puis promu capitaine le 1^{er} avril 1963.

Admis sur titres à l'EMSST, il est successivement élève à l'Institut d'études politiques et à la faculté de droit (1964), stagiaire au Contrôle Général des Armées (1965) et élève à l'École d'Etat Major (1966). Muté en décembre 1966 au CIT 151 de Montlhéry, il y effectuera son temps de commandement de capitaine à la tête de 2^e compagnie, avant de rejoindre en janvier 1969 le 89^e Bataillon des Services à Paris, comme officier rédacteur. Auditeur à l'IHEDN en octobre 1970, il est promu chef d'escadron en juillet 1971 et fait partie de l'encadrement de l'IHEDN jusqu'en septembre 1974.

Réaffecté au 89^e BS, il est chef du B.Ops à la section renseignement jusqu'en juillet 1976. Il rejoint alors le 1^{er} RT où il est promu lieutenant-colonel en octobre 1976. Il prend le commandement du 19^e Groupe de Quartier Général de l'Administration Centrale (76/78). Il est ensuite rédacteur (section législation) à la DPMAT études générales (78/79), officier d'Etat-major à l'Inspection du Train (79/82), chef de bureau à la Division des affaires civiles de défense du SGDN (82/84) et enfin, ayant été promu colonel en octobre 1984, adjoint au général commandant la 23^e D M T de Rouen (84/86). Il est admis en octobre 1986 dans la 2^e section du cadre des officiers généraux.

Homme de cœur et de devoir, particulièrement sensible à la qualité des relations humaines, guidé en permanence par une haute conception de son métier d'officier, Marie-Jacques Cazenave de Lacaussade a donné dans tous les postes de responsabilité qui lui ont été confiés la pleine mesure de ses remarquables capacités. Marié et père de 2 enfants, le Gal Cazenave de Lacaussade était officier de la LH et de l'ONM, chevalier des Palmes Académiques et Croix de la valeur militaire avec 2 citations. Il nous a quittés le 20 juin 2015.

In memoriam

Lieutenant-colonel (H) Clicquot de Mentque

Par le lieutenant-colonel Giraud, Secrétaire adjoint de l'AMAT



Né le 21 août 1932 à Boulogne-Billancourt (92), fidèle ami de l'Arme du Train, Max Clicquot de Mentque nous a quittés le 23 juillet. Marié à Marie-José, avec laquelle il a eu 4 enfants et 16 petits-enfants, il a effectué dans le civil une brillante carrière d'ingénieur agronome. Inlassable artisan du lien Armée-Nation, il a déroulé en parallèle un remarquable parcours militaire qui lui a valu de très nombreux et élogieux témoignages de satisfaction de ses autorités d'emploi.

D'abord officier de réserve dans l'infanterie, il sert en particulier en AFN de 1954 à 1955, séjour opérationnel au cours duquel il obtient un Témoignage de Satisfaction du Cdt supérieur des troupes en Tunisie. Diplômé du Service d'État-Major (ORSEM) en 1968, il œuvre également et en particulier au sein de l'IHEDN dont il sera auditeur (1978), puis rapporteur de la commission « Service National, Service Civique et emploi des réserves (1992) ».

Il poursuit ses activités volontaires d'ORSEM jusqu'en 1993 mais ne cessera jamais par la suite d'apporter sa contribution au lien Armée-Nation. Réserviste-citoyen auprès du DMD de Charente-Maritime (correspondant défense auprès des élus), chargé de mission du Centre d'Information Civique, membre fondateur de l'association « Civisme, Défense - Armées - Nation », il reste également administrateur puis vice-président d'associations régionales de l'IHEDN. De surcroît, il s'investit dans divers postes de responsabilité dans le milieu associatif militaire : Association Nationale des Officiers Honoraires, ANORI (officiers de réserve d'infanterie), UNOR, UNC,...). Descendant de Charles Clicquot, 2^e Inspecteur du Train sous Napoléon 1^{er} et Cdt du Train sous la Restauration, Max était surtout pour nous le fidèle et dévoué vérificateur aux comptes de l'AMAT depuis 10 ans.

Le Lcl (H) Max Clicquot de Mentque était Officier de l'Ordre National du Mérite, titulaire de la Croix du Combattant AFN et de la Médaille d'Or des Services Militaires volontaires. À titre civil, il était Officier du Mérite Agricole.

*Fidèle et
dévoué
vérificateur
aux comptes
de l'AMAT...*

Hommage aux bénévoles de nos associations

Par le Lcl (CR) Giraud

*Il n'est pas tringlot :
il est aviateur
mais il mérite bien
un coup de chapeau.*

Il est malheureusement quelquefois difficile de trouver des volontaires pour les fonctions de président de catégorie ou bien pour porter le drapeau et participer au bureau de nos belles associations, comme le faisait Max. Plusieurs présidents se sont ouverts de leur souci pour trouver un successeur. Mais sans ces bonnes volontés pour les faire « tourner », que deviendraient nos associations ?

J'ai rencontré René Billotet à la Base Aérienne 942 de Lyon Mont-Verdun, à l'occasion d'un audit réalisé dans d'autres fonctions. Il m'a accueilli dans le hall du PC avec beaucoup de gentillesse. Il n'est pas tringlot : il est aviateur mais il mérite bien un coup de chapeau. Le sergent-chef Billotet, évadé de France, est un ancien mécanicien navigant qui s'est illustré au sein du groupe de bombardement « Lorraine » des Forces Aériennes Françaises Libres. Ayant entamé après la guerre une seconde carrière dans le civil mais profondément attaché à l'institution, il rejoint l'Association Nationale des Sous-officiers de l'Armée de l'Air dont il sera porte-drapeau pendant 38 ans, tout en participant activement comme réserviste aux activités de la BA 942.

Aujourd'hui encore, en tant que réserviste-citoyen, il vient chaque semaine donner bénévolement de son temps au centre d'instruction et d'information des réserves de l'Armée de l'Air. René Billotet, véritable « mascotte » de la BA 942, a fêté en avril 2015 ses 90 ans au milieu de ses jeunes camarades.



Passations de commandement

du RSC place du Capitole à Toulouse

Par le GBr (2s) Mallet, Vice Président FNT

C'est sur la prestigieuse place du Capitole de Toulouse que près de 500 militaires se sont réunis, le 16 juillet 2015, pour la passation de commandement du chef de corps du Régiment de Soutien du Combattant.

La cérémonie a débuté à 11h00, en présence de M. de Scorraille, représentant la municipalité de Toulouse. Le Gbr Bacquet qui présidait la cérémonie, a procédé à la passation de commandement du régiment entre le colonel Stéphane Lescoffit (quittant le commandement) et le lieutenant-colonel Philippe Moisan (recevant le commandement).

Un défilé militaire aux abords de la place du Capitole clôtura cette manifestation particulièrement bien accueillie par la population Toulousaine, renforçant ainsi le lien Armée-Nation.



à Neuf-Brisach pour le BCS de la BFA



L'OTL Bischoff, quittant son commandement



Le Col Rivière et son second, L'OTL Paulus

La passation de commandement du BCS-BFA se déroule alternativement en France et en Allemagne. Cette année, c'était le 16 septembre 2015, de ce côté ci de la frontière à Neuf-Brisach, que le général commandant la BFA procédait à l'échange des fanions de commandement. Cette année était originale puisque d'une part le général était allemand (Brigade General Albl), d'autre part il est issu des Nachschubtruppen (Train/Logistique), ce qui n'est pas banal dans le contexte outre Rhin, enfin il a été en son temps chef de corps du BCS/BFA.

Tout le bataillon était ainsi rassemblé pour dire au revoir à l'OTL Bischoff, muté à Berlin, et bienvenue à l'OTL Paulus, nouveau commandant en second, et au Col Rivière, nouveau chef de corps, déjà présent depuis 2 ans selon la tradition française. La cérémonie, binationale, était rehaussée par les accents musicaux de la Heeresmusik korps.

De nombreux invités et amis des 2 nations étaient présents, parmi lesquels, côté allemand, le maire de Breisach-am-Rhein; côté français le maire de Neuf-Brisach et ses adjoints. Les généraux (2s) Pflimlin et Mallet (anciens chefs de corps et représentant la FNT pour le second) étaient présents, ainsi que des figures emblématiques des premiers instants du BCS (1989) : M. Schiffman, secrétaire appelé du chef de corps à cette époque, aujourd'hui personnel civil, toujours au secrétariat du chef de corps, témoin de la fidélité au poste, au travail et au chef, ainsi que l'Adc Brejot qui a été décoré de la médaille militaire.



au 503^e RT à Nîmes-Garons

Par l'Adc Fraissard, sous-officier traditions du 503^e RT

Nouveau baptême pour le quartier

Afin de souligner l'appropriation du site par l'armée de terre depuis l'arrivée du 503^e régiment du Train en 2011, la base de Nîmes-Garons a été baptisée officiellement du nom de la bataille d'El Parras le 25 juin 2015, en préambule à la cérémonie de passation de commandement du chef de corps. Ce fait d'armes qui associe tringlots et légionnaires s'inscrit naturellement dans le paysage mémoriel de la garnison de Nîmes où ces deux armes sont particulièrement représentées.

Depuis son indépendance en 1821, le Mexique libéré du joug espagnol voit deux partis rivaux se disputer le pouvoir en une lutte sans merci. L'Europe s'inquiète de ces désordres qui mettent en cause ses intérêts économiques et la sécurité de ses ressortissants. De janvier 1862 à mars 1867, la France envoie un corps expéditionnaire de près de 30 000 hommes, en vue d'établir et soutenir un régime monarchique conforme aux vœux du parti conservateur local.

C'est à El-Parras que le Train des équipages se distingue tout particulièrement au cours d'un combat qui, pour être moins connu que Camerone, n'en constitue pas moins un fait d'armes exceptionnel. En février 1866, bivouaque dans cette ville un détachement de la 4^e Compagnie bis du 5^e Escadron qui ren-

force la garnison du 4^e Bataillon du Régiment Étranger aux ordres du chef de bataillon de Brian de Foussières. Dans son ordre du jour du 10 mai 1866, le maréchal Bazaine s'exprime ainsi sur l'héroïque défense d'El-Parras :



Passation de commandement entre le Col Renault et le Col Crépin



Le Gal Bacquet félicite le Col Crépin



Le Col Crépin défile pour la 1^{re} fois à la tête du « fier 503 »

« Le 28 février au soir, le commandant de Brian apprend qu'un fort parti rebelle a pris position à 11 km d'El-Parras, au Rancho Santa-Isabel. Il décide de sortir et de l'attaquer avec 3 compagnies du 4^e bataillon et 100 cavaliers mexicains fidèles. L'ennemi occupait une grande hacienda et avait pris position sur un mamelon qui la dominait où il avait établi son infanterie derrière des retranchements en pierres sèches. Sa cavalerie nombreuse s'étendait dans la plaine. Voulant dissimuler son infériorité numérique, le commandant de Brian résolut de profiter de la nuit pour attaquer et enlever la position.

Le 1^{er} mars à 4 heures du matin, il se lance à l'assaut du mamelon, clef de la position, avec la compagnie de voltigeurs seulement. Mais cette petite troupe, exposée à un feu qui partait des retranchements et de l'hacienda, fut bientôt décimée. Le Cdt de Brian tomba un des premiers. Les deux compagnies et les Mexicains arrivèrent au secours mais succombèrent aussi, faisant payer cher à l'ennemi un succès qu'il ne devait qu'à la position et au nombre.

L'ennemi, tout exalté de ce succès, marche alors sur El-Parras pour s'en emparer. Le commandement de la place a été laissé au lieutenant Batiston de la 5^e compagnie du 4^e bataillon avec 44 légionnaires et le détachement de 28 tringlots commandé par le sous-lieutenant Dode. Les deux officiers organisent aussitôt la défense, se retranchant dans l'église. Alors commence un combat furieux à 1 contre 30 qui dure 3 jours sans que l'ardeur des défenseurs ne faiblisse un seul instant. Sommée 3 fois de se rendre, la garnison française rejette l'ultimatum. Au lieu de se rendre, le sous-lieutenant Dode répond à l'ennemi : « Pourquoi une capitulation ? Si vous êtes certains de nous vaincre, venez nous chercher. »

Ils se défendirent vaillamment contre plus de 2000 mexicains.

Mais manquant de vivres et surtout de munitions, les assiégés allaient succomber, lorsque le 5 mars au matin, le bataillon Saussier, venu à marches forcées transporté par les voitures de la compagnie d'équipages du Capitaine Bugros de la Chaltière, fait lâcher prise aux assaillants. »

Par le Lcl Bourillet, Cdt en second le 503^e RT

Un nouveau chef de corps pour le « fier 503 »

Présidée par le Gal Bacquet, Cdt la 1^{re} BL, la cérémonie de passation de commandement du 503^e RT entre le Col Éric Renault et le Col Thierry Crépin s'est déroulée le 25 juin au quartier El Parras.

Le Col Éric Renault, arrivé au terme de ses deux années de commandement est muté à l'état-major de l'Union Européenne à Bruxelles, en qualité de chef de la branche « Ressources ». Durant son commandement, le régiment a notamment participé aux opérations Serval 3 et 4 au Mali et à l'opération Sangaris 7 en Centrafrique. Le Gal Bacquet a souligné dans son discours l'action déterminée du Col Renault qui a été marquée par cet engagement opérationnel très fort et l'ancrage du fier 503 dans sa région, valant à celui-ci le beau nom de « régiment de Camargue ».

Le colonel Thierry Crépin était jusqu'alors officier correspondant d'état-major au bureau Plans de l'état-major de l'EMAT à Paris. À l'issue de son investiture, il a défilé à la tête des troupes qui ont formé un seul bloc sur 8 colonnes.

Outre les autorités civiles et militaires de la garnison, cette passation a permis de réunir les anciens chefs de corps du régiment. Manifestant l'attachement du régiment à sa région, une délégation d'arlésiennes et de manadiers était présente tandis que des grenadiers en tenue 1^{er} Empire évoquaient la riche histoire de l'arme du Train.

Du nouveau pour les officiers traditions

Par le Lcl (CR) Giraud, officier culture d'arme



Le Gal Bonnet remet son insigne de fonction à l'officier traditions du RSC

Le 15 avril dernier, s'est déroulée à Bourges la journée annuelle des officiers traditions des régiments du Train et du Matériel. Cette activité poursuit le double but d'assurer, d'une part la formation des officiers traditions prenant leur fonction, d'autre part de faire le point sur les dossiers en cours. Sur ce dernier point, le dossier le plus marquant (et en bonne voie), concerne la demande d'attribution de la Croix de Guerre 1914-1918 au 121^e RT dont l'Étendard pourrait se voir décoré à l'occasion des cérémonies commémoratives de la Voie Sacrée qui se dérouleront à Verdun le 16 juin prochain.

Mais la grande nouveauté 2015 concerne tout le personnel de la chaîne « Patrimoine » et en particulier tous les officiers traditions de nos beaux régiments, qui occupent bien souvent cette fonction en « double ou triple casquette ». Passionnés par leur travail, agissant dans l'ombre, ces jeunes officiers se sont vus attribuer un insigne particulier qui rendra plus lisible leur fonction au sein de leur unité.

Trois insignes matérialisent les différentes fonctions de la chaîne patrimoine de la Défense :

- échelon or pour les officiers conservateurs diplômés ;
- échelon argent pour les officiers et sous-officiers autodidactes en poste dans les musées d'arme ;
- échelon bronze pour les officiers traditions ou culture d'arme en poste en école ou en régiment.

Les titulaires sont autorisés au port permanent de leur insigne de fonction.



Insigne de fonction échelon bronze

Un carnet de traditions pour l'Arme du Train

Par le lieutenant Malirat, DA 2014-2015



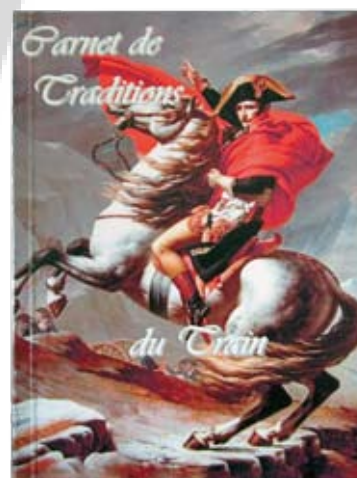
Le Ltn Malirat :
l'Empereur lors de la fête du Train 2015

Créée en 1807, l'arme du Train aura patienté 208 longues années pour se doter d'un carnet de traditions. Pourtant, plus de deux siècles après sa création, l'arme du Train, digne héritière de ses premiers bataillons, continue de défendre et de célébrer ses traditions plus de deux fois séculaires. Il y avait donc largement matière à réaliser un carnet de traditions, carnet qui a vu le jour le 30 juin 2015.

Initié plus particulièrement par les lieutenants Neau et Mackowiak, ce carnet de Traditions a pour vocation de rassembler dans un même ouvrage au format de poche, dans un style synthétique et compréhensible par tous, l'ensemble de l'histoire et des traditions du Train.

Documenté et illustré, ce carnet s'articule en quatre parties principales : un historique du Train de ses origines à nos jours, une explication de ses traditions, étendards et symboles qui font l'identité des tringlots, un descriptif des unités actuelles du Train en 2015, et enfin un carnet de chants et le règlement de popote.

Présenté lors de la cérémonie à l'ossuaire de Douaumont le 30 juin 2015 en présence de l'ensemble des principaux acteurs de l'arme, ce carnet a ensuite été ventilé dans les différents organismes de formations (CFIM, DSO, DA) ainsi que dans l'ensemble des régiments du train.



Petit par sa taille, mais grand par son utilité, ce carnet illustre surtout la prise de conscience du besoin que nous, tringlots, avons de nous rassembler derrière des valeurs et un passé communs. Dépositaires et gardiens des traditions de nos grands Anciens, il nous appartient de les faire connaître, de les faire vivre et de les transmettre à notre tour aux générations futures.

Ce carnet n'est pas un ouvrage de référence sur l'histoire de l'Arme mais un outil de cohésion, précieux pour l'ensemble des soldats du Train, du conducteur au général.

Amis tringlots, il vous appartient désormais de faire vivre ce carnet, de le tacher, de corner ses pages, remplissant ainsi la mission qui lui est désormais confiée : rendre vivantes nos belles traditions.

Le Ltn Neau
au centre au premier plan de la Garde à l'Étendard



La ville de Lyon à l'origine de l'immatriculation des automobiles

Par le Lcl (CR) Giraud, officier culture d'arme

Le tringlot est par définition un professionnel de la route. À ce titre, l'École Du Train et de la Logistique Opérationnelle a naturellement reçu pour mission de former dans ses 5 Centres d'Instruction Élémentaires de Conduite (Castelsarrasin, Montlhéry, La Valbonne, Mourmelon et Sissonne) et sous la direction de la cellule de pilotage implantée à Bourges, tous les conducteurs de l'Armée de Terre, y compris ceux affectés dans les GSBdD et au 25^e RGA, les gendarmes pour le SPL et les militaires du SEA pour le PL et le SPL. L'histoire de la réglementation du transport automobile entre par conséquent dans le périmètre de la culture d'arme.

C'est dans le magnifique parc lyonnais de la Tête d'Or, sur les bords du Rhône, qu'est né le premier système au monde d'immatriculation des véhicules.

1^{re} voiture produite en série en 1901

Credit photo le Figaro



Vis à vis de Dion Bouton

En effet, les premières voitures sans chevaux qui traversaient ce magnifique parc, roulaient parfois trop vite (pour l'époque) et couvraient de poussière les promeneurs qu'ils mettaient parfois en danger. En vue de permettre leur verbalisation (déjà !), le docteur Gailleton, maire de Lyon, décida en 1900 de faire remettre par un garde aux dif-

férentes entrées à chaque conducteur traversant le parc, un gros numéro qui devait être fixé à l'arrière du véhicule et restitué à la sortie. Le 31 juillet suivant, le conseil municipal du nouveau maire, Victor Augagneur, décida d'étendre en permanence ce système à tous les véhicules circulant dans la ville et dont le propriétaire résidait à Lyon. Les conducteurs non-lyonnais se le voyaient également appliquer pendant leur séjour dans la ville.

Bien évidemment, nous étions en France et la presse parisienne, en particulier, fustigea aussitôt la municipalité lyonnaise qui avait imposé une mesure aussi impopulaire. Malgré tout, cette mesure fut généralisée à toute la France par décret du Président de la République Émile Loubet, en date du 10 septembre 1901. Le premier système national d'immatriculation était né.

La mise en oeuvre de ce système fut confiée aux Ingénieurs des Mines des 15 arrondissements ou régions minéralogiques de France, d'où l'appellation de « plaques minéralogiques ». Le système français fut ensuite rapidement copié dans les pays voisins puis étendu au monde entier.



L'une des entrées du parc de la Tête d'Or

Le parc de la Tête d'Or

Crée sous l'impulsion du préfet Vaïsse : le « Haussmann » lyonnais, ce parc de 117 hectares, ce qui en fait un des plus grands parcs urbains de France, fut inauguré en 1857, la même année que le Central Park de New-York. Véritable poumon vert de l'agglomération de Lyon, il comportait 8 entrées, un plan d'eau de 16 hectares auxquels ont été adjoints par la suite un parc zoologique, un jardin botanique, un vélodrome et enfin une magnifique roseraie de 30 000 rosiers.

La légende veut que des croisés aient enfoui là un trésor comportant une tête de Christ en or.

Panorama du parc de la Tête d'Or



Combats de la libération : le défi tactique et logistique de la 1^{re} Armée

École de la logistique oblige, le dossier du prochain Train Magazine portera sur les formations logistiques dispensées au sein de l'ETLO et sera comme à notre habitude, clos par un article historique. Il a beaucoup été écrit sur la logistique des opérations du débarquement en Normandie, mais assez peu de choses concernant celles du débarquement en Provence. Concernant ce dernier théâtre d'engagement, nous nous intéresserons en particulier au problème majeur : celui des difficultés d'approvisionnement en carburant. Si les unités des deux fronts, Normandie et Provence, avaient disposé de davantage de carburant pour prendre de vitesse les unités allemandes, la fin de la guerre aurait certainement été avancée et combien de vies auraient-elles été épargnées ? Longueur de l'article oblige, celui-ci sera scindé en deux parties.

1^{re} PARTIE

Une planification logistique en amont défectueuse



L'imposante logistique américaine, improvisée lors du premier conflit mondial, a permis de projeter et de soutenir magistralement fin 1918 un corps expéditionnaire de 2 millions d'hommes. Elle s'appuyait en particulier sur l'acheminement de l'essentiel des moyens humains et matériels par voie ferrée depuis les ports et les dépôts de la section de base¹ jusqu'aux dépôts de l'avant de la section avancée. Des voies étroites permettaient ensuite d'acheminer les approvisionnements jusque vers l'arrière des divisions. Ce mode d'action, s'appuyant essentiellement sur le transport par voie ferrée, adapté au soutien d'un front pour l'essentiel statique, prévalait encore au début du second conflit mondial.

Déploiement logistique et principales lignes de communication US par voie ferrée en 1918

1- La dénomination exacte des 3 sections est : base section, intermediate section et advanced section.

11- Une doctrine dépassée, largement héritée du premier conflit mondial



La mise en place du « dispatching system » a permis d'augmenter considérablement le rendement du réseau VF.

La section intermédiaire en 1917-18 : celle qui fera également défaut en 1944

La section intermédiaire englobait en effet un certain nombre de dépôts intermédiaires mais aussi et surtout les systèmes de transport, essentiellement ferroviaires. Les arrières de la partie nord du front allié (Nord, Somme) étant saturés par les éléments logistiques français et anglais, les troupes américaines engagées entre l'Argonne et la Lorraine (au nord-est de Nancy), devaient donc faire transiter au sud de Paris tous leurs renforts et approvisionnements.

Il était de plus très difficile de relier les ports de débarquement aux bases avancées. Le réseau ferroviaire français était organisé en étoile autour de Paris, qu'il était d'autant moins question de traverser que les réseaux des différentes compagnies privées, parfois d'écartements différents, étaient indépendants les uns des autres. À partir de Bourges, il fallait donc utiliser les rares voies transversales qui cisaillaient le réseau principal via Nevers et Chagny, déjà surchargées par le trafic français. Les américains procèdent donc à des travaux d'aménagement considérables.

Le principal axe logistique reliait St-Nazaire à Is sur Tille via Tours, Bourges, Nevers et Dijon. Se greffait sur cet axe une ligne Brest-Tours et une Rochefort- La Rochelle-Tours. Au sud, une autre grande ligne partait de Bordeaux pour rejoindre Bourges via Limoges. Après une phase de montée en puissance d'un an, il était prévu qu'en rythme de croisière les ports français recevraient chaque jour 8000 hommes et 20000 tonnes de matériel. Ce plan nécessiterait la mise en place de 1700 locomotives, 26000 wagons (dont 1000 frigorifiques et 1000 citernes), 2500 wagons-ambulance, armés par 25000 cheminots. **Mais ce plan ne donna sa pleine efficacité qu'à l'été 1918.**

Les voies ferrées placées furent donc placées sous contrôle américain dès août 1917. Mais d'emblée les difficultés à surmonter furent légion. En effet, les trains français circulaient « en faisant l'heure », maintenant entre chaque rame des distances de sécurité importantes, ce qui limitait le trafic. Par nécessité, les ingénieurs américains, qui ne cesseront d'innover au cours des deux conflits, inventent le « dispatching system » qui sera appliqué ensuite dans le monde entier. Une ligne téléphonique unique reliait toutes les gares de la ligne. Un tableau lumineux enregistrait la position de chaque train, ce qui permettait de serrer davantage les rames entre elles. La coordination des mouvements était assurée par un puissant réseau téléphonique et télégraphique installé par les **12000 spécialistes américains des constructions de voie ferrée amenés en France.**

C'est ainsi qu'à force d'innovation et à l'aide de moyens colossaux, **les américains ont mis plus d'un an** pour mettre en place les moyens de transport par voie ferrée nécessaires au soutien logistique de leur corps expéditionnaire de 2 millions d'hommes qui va définitivement faire pencher la balance en faveur des alliés. Malheureusement, à l'été 1944, sur les deux fronts, les infrastructures et le matériel ferroviaire sur lesquels la logistique alliée comptait tant, feront gravement défaut.

Une des 1700 locomotives
et quelques-uns des 25000 cheminots US
qui circulent sur le réseau français
en 1918.



La blitzkrieg de 1940 fait réfléchir les stratèges américains

La démonstration réalisée par les Panzerdivisions allemandes lors de la Blitzkrieg fit certes réfléchir outre-atlantique où l'on décida de développer le concept de la division blindée, avec ses Combat-Commands (CC), outils interarmes qui feront en 1944 la preuve de leur redoutable efficacité. Cependant, les combats menés en Afrique du Nord et surtout en Italie en 1943, où les forces allemandes font payer très cher chaque pouce de terrain conquis, n'incitent guère les américains à envisager une logistique en mesure de soutenir un combat mobile dans la profondeur.

C'est ainsi que la planification du soutien des débarquements en Normandie et en Provence prévoit des combats acharnés, soutenus par des acheminements des approvisionnements depuis les plages et dépôts portuaires à l'aide des voies ferrées du réseau français existant, que le Génie américain aurait largement le temps de remettre en état. Il n'est pas envisagé l'effondrement subi du front allemand, fin juillet 1944 à l'issue de la percée d'Avranches, qui va conduire à une folle chevauchée des unités blindées alliées, parties à la poursuite des unités allemandes en repli stratégique.

Il n'était envisagé d'utiliser la route qu'entre les dépôts aménagés à proximité des terminaux ferroviaires sur les arrières du front et les divisions elles-mêmes. A cet effet, les américains avaient prévu pour réaliser cette boucle avant une armée de camions de transport tactiques, à la motricité tous chemins, pour être en mesure de se déplacer dans une zone dont les routes ont été forcément malmenées par les combats âpres qui y ont été menés².

C'est ainsi que la formidable logistique de projection, magistralement mise en œuvre par-delà l'océan Atlantique puis la Manche pour soutenir les opérations de débarquement, a été prolongée par une logistique de théâtre défaillante. Cette dernière s'est rapidement épuisée à soutenir les opérations de poursuite de l'ennemi, aussi bien dans la moitié nord de la France que dans la vallée du Rhône. Le maillon de la chaîne logistique se situant entre stratégie et tactique manquait car il avait été en grande partie fondé sur le transport par voie ferrée qui s'est révélé défaillant. Les unités du Génie américain chargées de remettre les voies ferrées en état n'ont pu suivre le rythme de la manœuvre. Les destructions opérées par les alliés et la résistance en vue d'entraver les mouvements des unités allemandes ne les y ont certes pas aidés. Qui plus est, une fois les rails remis en état, le matériel français et allemand ayant été en grande partie détruit, le matériel ferroviaire disponible s'est révélé gravement insuffisant, malgré les importations de matériel américain.

12- De mauvais choix en matière de moyens matériels

Les moyens de transport

La voie routière étant privilégiée pour effectuer la boucle de ravitaillement avant, l'effort est mis sur la production des GMC 2,5 tonnes, camions 6X6 tous chemins qui vont armer les compagnies de transport « légères » (light trucks companies) comprenant chacune 48 camions attelés de remorques 1 tonne. On prévoit également des GMC citerne de 750 gallons³ (2,8 m³).

Certes, il est prévu que dans certaines situations, entre les dépôts de l'arrière et ceux de l'avant, la route devra doubler ou pallier les déficiences éventuelles du rail, mais on sous-estime dangereusement le nombre de compagnies de transport lourd (heavy trucks companies, également de 48 camions) nécessaires à cet effet. La production de tracteurs 4X4 de marques diverses, tirant tous types de remorques allant d'une capacité de transport de 6 jusqu'à 36 tonnes pour les remorques porte-char modifiées, reste donc très limitée. Pour le transport du carburant, des citernes de 2000 gallons (7,5 m³) sont prévues. Ces véhicules disposent certes d'une motricité inférieure à celle des GMC 6X6, mais d'une part l'état des routes du réseau français a été sous-estimé, d'autre part les avantages tirés de ces véhicules (grande capacité d'emport et rapidité de chargement par simple échange de la remorque par le tracteur) n'ont pas été pris en compte.



Le GMC « bête de somme » du ravitaillement allié en 1944.



Les semi-remorques 7,5 m³
qui feront cruellement défaut en section intermédiaire.

2- Là encore prévalent les enseignements des combats de 1917-18 sur le front français et de 1943-44 en Italie.

3- 1 Gallon US = 3,785 l.

Le GMC 6X6, véhicule de transport « standard » est certes plus simple à produire en grande quantité, mais il n'a pas été prévu comme moyen de transport stratégique et va s'épuiser à cette tâche sur tous les fronts et en particulier en Normandie, dans le cadre de la fameuse « Red Ball Express », formidable noria de camions improvisée par les alliés pour pallier l'absence du rail. Qui plus est, il encombre les axes par le nombre qu'il nécessite pour transporter les énormes quantités d'approvisionnements, nécessite davantage de temps pour ses opérations de chargement et déchargement et bien souvent surchargé, peine à la tâche et encombre les ateliers de campagne.

Près de 12 000 GMC (240 compagnies) avaient été évalués comme nécessaires au transport des tonnages énormes évalués pour le soutien des opérations à J+90. Devant l'énormité de ce tonnage, il fut préconisé de faire largement appel à des compagnies de transport lourd et par conséquent de produire les véhicules correspondants (dont des citernes de 2000 gallons), mais les commandes tarderont trop à être passées à l'industrie. Qui plus est, malgré sa puissance, l'industrie américaine peinait à satisfaire à toutes les commandes, si bien que les moyens logistiques étaient loin de passer en priorité dans les productions. Ce ne sera qu'en période critique que la priorité leur sera accordée, trop tard compte tenu des délais de production et d'acheminement nécessaires. Au moment où le front enfin enfoncé, les unités alliées entameront la poursuite des unités allemandes, leur dotation en véhicules de transport sera largement insuffisante avec seulement 7 500 camions, pour la plupart des GMC 2,5 tonnes.

Les moyens de ravitaillement en carburant : le jerrycan



Le jerrycan US estampillé QMC (Quarter Master Corps). On remarque la soudure entre le corps et la coiffe.



Le bouchon à vis source de tant de problèmes de remplissage.

Pour assurer l'approvisionnement en carburant de ses véhicules en campagne, la Wehrmacht lance en 1937 la production d'un réservoir doté de poignées pour faciliter sa manutention et son transport par un homme seul. D'une contenance de 20 litres, sa forme et sa dimension facilitent le transport et le stockage dans un volume restreint. Une ou plusieurs de ces nourrices fixées sur un véhicule rallongent sensiblement l'autonomie d'une unité dans le cadre d'une blitzkrieg, sans qu'un camion-citerne ne la suive de près.

Ce réservoir appelé « kanister », doit également être de fabrication simple et peu coûteuse. Il est donc constitué de deux demi-coquilles rigidifiées par une croix, embouties et soudées, sur lesquelles étaient fixées une poignée à 3 barreaux et un bouchon à bec verseur.

Ce « kanister » est découvert par les troupes françaises et anglaises lors de la campagne de France en 1940. Ils en transmettent un exemplaire aux Américains qui utilisaient auparavant pour ravitailler leurs véhicules des bidons nécessitant l'emploi d'une pompe. Ces derniers s'empressent de le produire dès 1941. Mais cette pâle copie, appelée jerrycan⁴ (bidon boche), a subi de désastreuses modifications: fabriqué à partir d'une simple tôle d'acier emboutie puis soudée, formant le corps, sur lequel sont soudés un fond plat⁵, une coiffe à 3 poignées et un bouchon à vis⁶. Peu pratique et mal utilisé, ce dernier a généré la perte de quantités de carburant importantes répandues maladroitement sur le sol.

Prévu initialement comme réserve de précaution pour chaque véhicule et bien qu'il ne contienne que 5 gallons (18,9 litres), le jerrycan fait l'unanimité dans les unités qui l'emploient largement en Afrique du nord et en Italie. On en prévoit donc plusieurs par véhicule mais les pertes prévisibles, le délai de retour à vide vers les dépôts et donc les besoins de production sont largement sous-estimés en vue de faire des économies.

Qui plus est, entre juin et l'automne 1944, des millions de jerrycans mis en service disparurent. Les soldats américains les conservaient vides par précaution quand ils ne leur réservaient pas une utilisation toute autre. Trop souvent, ils les jetaient après les avoir vidés et les civils français s'empressaient de les récupérer⁷. Il fut même fait appel à la population pour les rapporter dans des centres de collecte d'où il fallait les transporter vers des centres de remplissage.

La relance prioritaire de cette production nécessitera de longs mois et ne produira son plein effet qu'au début de l'année 1945. En attendant, on privilégie l'utilisation des jerrycans dans la zone des combats. En zone arrière, on préconise l'utilisation des bidons de 200 litres, la remise en état des stations d'approvisionnement civiles ou bien le plein effectué auprès des oléoducs dont le rythme de construction par des unités du Génie spécialisées devrait suivre l'avancée des troupes. Malheureusement là encore, l'adéquation rythme de manœuvre tactique suivi des flux logistiques ne pourra pas se faire.

4- Jerry : en anglais, surnom populaire donné aux Allemands – Can : récipient.

5- Trop de soudures, sources de fuites.

6- Les trappes de réservoirs des chars US de 1941 interdisent l'emploi des bacs verseurs du modèle allemand.

7- L'auteur a retrouvé 3 de ces jerrycans dans les dépendances de la maison familiale située à 3 km du parcours emprunté par le pipe-line dans la vallée de la Saône.

Suite de cet article
dans le Train Mag n°20.

Les dramatiques évènements du 13 novembre dernier sont survenus au moment où les dernières touches étaient apportées au présent almanach. D'autres soldats du Train sont immédiatement partis rejoindre leurs nombreux camarades déjà déployés, pour renforcer le dispositif SENTINELLE qui participe à la protection de nos concitoyens. Ainsi, deux compagnies du Régiment Médical de La Valbonne sont venues épauler une 3^e déjà déployée sur Lyon depuis le 25 octobre.

La rédaction se devait de rendre hommage à tous, morts et blessés, victimes innocentes de la barbarie. Elle le fait par l'intermédiaire d'un document qui a circulé sur internet, témoignage bouleversant d'un jeune père qui a perdu son épouse au cours de cette tragique soirée.

Lcl (CR) Giraud

« Vous n'aurez pas ma haine »

Vendredi soir, vous avez volé la vie d'un être d'exception, l'amour de ma vie. Mais vous n'aurez pas ma haine. Je ne sais pas qui vous êtes et je ne veux pas le savoir. Vous êtes des âmes mortes. Si ce Dieu pour lequel vous tuez aveuglément nous a fait à son image, chaque balle dans le corps de ma femme aura été une blessure dans son cœur.

Alors non, je ne vous ferai pas ce cadeau de vous haïr. Vous l'avez bien cherché pourtant, mais répondre à la haine par la colère, ce serait céder à la même ignorance qui a fait de vous ce que vous êtes. Vous voulez que j'aie peur, que je regarde mes concitoyens d'un oeil méfiant, que je sacrifie ma liberté pour la sécurité. Perdu.

Je l'ai vue ce matin. Elle était aussi belle que lorsqu'elle est partie ce vendredi soir, aussi belle que lorsque j'en suis tombé éperdument amoureux il y a douze ans. Bien sûr, je suis dévasté par le chagrin. Je vous concède cette petite victoire, mais elle sera de courte durée. Je sais qu'elle nous accompagnera chaque jour et que nous nous retrouverons dans ce paradis des âmes libres auquel vous n'aurez jamais accès.

Nous sommes deux, mon fils et moi, mais nous sommes plus forts que toutes les armées du monde. Je n'ai d'ailleurs plus de temps à vous consacrer car je dois rejoindre Melvil qui se réveille de sa sieste. Il a 17 mois à peine. Il va manger son goûter comme tous les jours, puis nous allons jouer et toute sa vie ce petit garçon vous fera l'affront d'être heureux et libre. Car non, vous n'aurez pas sa haine non plus.

Antoine Leiris

L'Aigle d'Osterode

Grenadier de l'Empire ou de la République
Parti combattre au loin avec armes et bagages
Tu as toujours aimé dans les moments critiques
L'Honneur et l'Amitié du train des Équipages.

Refrain :

Entre Osterode et nous, la souffrance et la Gloire
L'Aigle a pris son envol les ailes chargées d'espoir
Puis s'est venu poser sur les bords de la Loire
Pour orner à jamais le pli des étendards, le pli des étendards.

Des déserts de l'Afrique aux plaines de Russie
Des rives du Mexique aux pays des moussons
Le train chargé d'histoire et présent sans répit
A payé son tribut et peut lever le front.

Refrain

Aujourd'hui les blindés remplacent les chevaux
Les ailes des avions frôlent celles des aiglons
Transporter dans les airs, sur la terre, et sur la mer
Et pousser vers les lignes, ce sont là nos missions.

Refrain

Si un jour le pays doit faire appel à nous
Pour sauver ses enfants, la France et ses amis,
Au-delà du tourment, soyons au rendez-vous
Tringlots et Combattants, mourrons pour la Patrie.

Refrain

