



ARME DU  
TRAIN

LA LOGISTIQUE  
EN MOUVEMENT



ALMANACH DU  
**TRINGLOT**  
2012-2013

TRAIN DES  
EQUIPAGES



# Sommaire

<b>Éditorial</b>	3
<b>Le Train aujourd'hui</b>	4
<b>Les évolutions dans la formation</b> École du Train	6
<b>La voie aérienne</b> 1 <sup>er</sup> régiment du Train parachutiste	14
<b>La voie terrestre</b> 121 <sup>e</sup> régiment du Train	15
503 <sup>e</sup> régiment du Train	16
511 <sup>e</sup> régiment du Train	17
515 <sup>e</sup> régiment du Train	18
516 <sup>e</sup> régiment du Train	19
<b>La voie maritime</b> 519 <sup>e</sup> groupe de transit maritime	20
<b>Le soutien du combattant</b> Régiment de soutien du combattant	21
<b>Les unités de soutien</b> Bataillon de commandement et de soutien de la brigade franco-allemande	22
Bataillon de quartier général du corps européen	23
<b>La 1<sup>re</sup> brigade logistique</b>	24
<b>Un peu d'histoire</b> 1812-2012 : il y a 200 ans, nos anciens se couvraient de gloire dans la campagne de Russie	26
<b>Opérations extérieures, missions de courte durée</b>	30
<b>La ressource humaine</b> Les généraux de l'Arme	32
Effectifs par régiment	34
Les restructurations	36
Avancement 2012 et départs en retraite	37
Les officiers du Train en poste hors de l'Arme	38
<b>Doctrine et équipements</b> Inauguration de la direction des études et de la prospective soutien du combattant	40
Les nouveaux équipements	42
En avoir plein le dos	44
Zone de regroupement et d'attente de Miramas	48
Le 503 <sup>e</sup> RT en marche vers l'amphibie	49
<b>Les associations</b> Fédération nationale du Train	50
Annuaire des amicales et des associations	52
Association des amis du musée et de l'arme du Train	53
<b>Ils ont fait le Train</b> Les 100 printemps d'un lieutenant du Train	54
In memoriam	58
<b>Traditions</b> Communiqué de l'amicale des anciens du 517 <sup>e</sup> RT	60
<b>Le mot de la rédaction</b>	62
<b>Adhérez aux associations</b>	64

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

Directeur de publication  
GBR ETIENNE,  
commandant l'école du Train

Rédacteur en chef  
Lieutenant-colonel GIRAUD,  
officier culture d'arme

Chef de projet  
LTN (F) GANZ,  
officier communication  
information

Conception PAO  
Point de reprographie-PAO  
GSBdD Bourges-Avord

Impression / Diffusion / Routage  
EDIACA ST-ETIENNE

Comité de rédaction :  
Écoles militaires de Bourges,  
école du Train des EMB,  
1<sup>re</sup> BL, 1<sup>er</sup> RTP, 121<sup>e</sup> RT,  
503<sup>e</sup> RT, 511<sup>e</sup> RT, 515<sup>e</sup> RT,  
516<sup>e</sup> RT, 519<sup>e</sup> GTM, BCS BFA,  
BQG-CRRE, RSC, Fédération  
Nationale du Train, AMAT.

Crédits photographiques  
Écoles militaires de Bourges,  
école du Train des EMB,  
1<sup>re</sup> BL, 1<sup>er</sup> RTP, 121<sup>e</sup> RT,  
503<sup>e</sup> RT, 511<sup>e</sup> RT, 515<sup>e</sup> RT,  
516<sup>e</sup> RT, 519<sup>e</sup> GTM, BCS BFA,  
BQG-CRRE, RSC, Fédération  
Nationale du Train, AMAT,  
CFT, SIRPA-Terre, ECPAD.

Ce numéro est également mis en  
ligne sur internet à cette adresse  
[http://www.emb.terre.  
defense.gouv.fr/spip.  
php?article69](http://www.emb.terre.defense.gouv.fr/spip.php?article69)

Ainsi que sur le site intranet  
des EMB à cette adresse  
[http://www.esam.terre.  
defense.gouv.fr/spip.  
php?article640](http://www.esam.terre.defense.gouv.fr/spip.php?article640)

Remerciements :  
Le comité de rédaction  
remercie le musée du Train et  
des Équipages militaires pour  
son aimable collaboration,  
notamment dans la rédaction  
des articles historiques et  
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



**Général de brigade Patrick Etienne**  
commandant l'école du Train

J'ai souhaité que cet almanach paraisse plus tôt pour vous permettre de faire connaissance avec les chefs de corps qui ont pris leur commandement cet été et à qui nous consacrons une nouvelle rubrique. Je voudrais encore une fois remercier tous les acteurs qui ont œuvré pour la réalisation de ce document essentiel à la vie de notre arme, au premier rang desquels les deux personnes du comité de rédaction et de la cellule communication, la cellule reprographie des écoles militaires de Bourges ainsi que tous nos aimables correspondants.

Le 517<sup>e</sup> régiment du Train n'est donc plus décrit à l'ordre de bataille de l'armée de Terre mais son esprit demeure. Tout d'abord dans les régiments que sont les 503<sup>e</sup> et 511<sup>e</sup> régiment du Train qui ont accueilli personnel, matériels et objets de tradition du Régiment du Million d'Éléphants mais également dans notre musée où le conservateur a su mettre en valeur le patrimoine de ce régiment qui a rejoint la longue liste des formations dissoutes.

Notre musée mérite votre visite. Sa mise aux normes pérenne d'établissement recevant du public est un combat de tous les instants et qui n'est pas acquis. Nous sommes donc tous engagés pour que cet objectif se réalise et voit si possible le jour pendant la commémoration du centenaire de la Grande Guerre.

Les travaux de la direction des études et de la prospective « mouvements-ravitaillements » continuent sans cesse et nos officiers viennent de terminer la description des documents d'organisation des régiments qui intègrent la prise en compte des engagés volontaires en deuxième partie de carrière. C'est une évolution majeure qui concerne nos engagés et la physionomie de nos for-

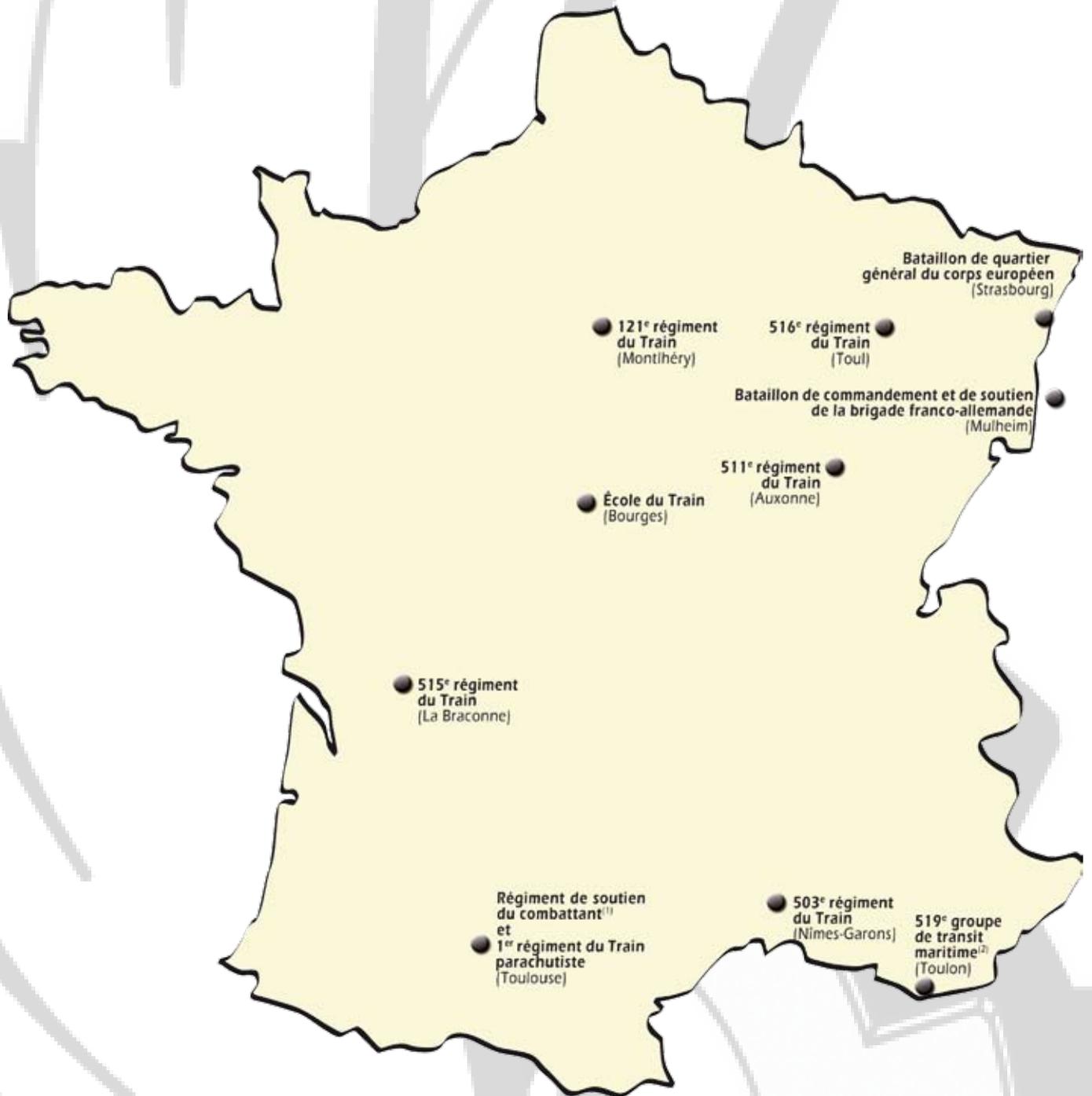
mations. Nous suivrons donc avec une attention toute particulière l'arrivée des EVAT ayant déjà une expérience professionnelle dans une autre arme et que nous devons accueillir, former à nos métiers et à qui nous devons dispenser notre culture d'arme. Par ailleurs, nous avons intégré l'été dernier la DEP soutien du combattant qui a pour mission première de préparer l'arrivée des lieutenants qui rejoindront la division d'application à la rentrée 2013.

Le cycle de formation 2012-2013 a débuté sans difficulté. Les équipes d'instructeurs sont à pied d'œuvre pour inculquer à nos élèves tous les savoir-faire requis pour être immédiatement opérationnels dès leur arrivée dans les corps de troupe. Les programmes ont été adaptés pour tenir compte des enseignements tirés du cycle précédent et des nouvelles directives, en particulier dans la formation de nos cadres au commandement et à la gestion des ressources humaines. Dans le domaine spécifique de l'instruction élémentaire de conduite, nous sommes de nouveau en pleine capacité avec l'ouverture du centre de Castelsarrasin.

Dans quelques semaines, le 22 mars 2013, nous nous retrouverons pour célébrer notre fête d'arme. C'est une occasion unique de marquer notre cohésion et l'attachement à notre arme, de regrouper pour quelques heures la grande famille des tringlots d'active et de réserve, de rencontrer ses camarades de promotion et, pour nos épouses, d'avoir également le plaisir de se revoir. C'est aussi l'occasion d'avoir tous ensemble une pensée pour nos morts, nos blessés et leurs familles. Alors, nous vous attendons nombreux à Bourges pour cette fête du train 2013.

« Et par l'Empereur, Vive le Train »

# Le Train aujourd'hui



(1) : Formation créée le 28 juillet 2011 à partir du regroupement des 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> groupement de soutien du commissariat de l'armée de Terre (GLCAT) dissous. Il appartient à la 1<sup>re</sup> BL.  
(2) : Créé au 1<sup>er</sup> juillet 2011.



1<sup>er</sup> régiment  
du Train parachutiste



121<sup>e</sup> régiment du Train



Régiment  
de soutien du combattant



511<sup>e</sup> régiment du Train



Bataillon  
de commandement et de soutien  
de la brigade franco-allemande



École du Train



Bataillon de quartier général  
du corps européen



516<sup>e</sup> régiment du Train



519<sup>e</sup> groupe de  
transit maritime



515<sup>e</sup> régiment du Train



503<sup>e</sup> régiment du Train



# École du Train

## Les évolutions dans la formation

***Père de l'Arme,  
commandant d'école et pilote de domaine***

### **Le père de l'Arme**

Le général commandant l'école et Père de l'Arme joue un rôle capital de trait d'union entre le passé et le futur et il est un des acteurs qui s'inscrit dans le relationnel entre les régiments et l'administration centrale. Il a hérité d'un rôle central qui consiste à accompagner les réformes et à préserver les intérêts de l'Arme. Il doit permettre à nos unités de vivre au mieux leur quotidien, de faire perdurer l'histoire de l'Arme et de préparer son avenir.

S'il n'a bien entendu aucune prérogative fonctionnelle vis-à-vis des formations, il n'en est pour autant pas moins en liaison permanente et étroite avec ceux qui assument cette charge, à savoir le commandement des forces terrestres et la 1<sup>re</sup> Brigade Logistique, garantissant ainsi une cohérence globale dans le fonctionnement de notre arme.

### **Le patrimoine**

« *Savoir d'où l'on vient pour comprendre qui l'on est et déterminer où l'on va* », telle pourrait être la maxime du « Père de l'Arme ».

Interlocuteur direct du Service Historique de la Défense et du délégué au patrimoine de l'armée de Terre, le général veille à la préservation du patrimoine de nos unités et fait vivre la mémoire des formations disparues.

Il propose et prend avec ces organismes les grandes décisions liées aux dévolutions de patrimoine ou au développement des traditions. Pour cela, il dispose du musée et de ses conservateurs, véritables experts du domaine.

Le musée est l'organe vital pour l'Arme et pour faire vivre sa mémoire. Le musée c'est le cœur de notre histoire et il jouera tout son rôle dans les manifestations organisées pour la célébration du centenaire de la Grande Guerre.

### **La culture d'arme**

Bien entendu, le père de l'arme n'est pas seul dans son action. S'il a en charge la politique de communication du domaine, notamment au travers de la publication des revues de l'Arme, il entretient des liens très étroits avec les associations que sont la Fédération Nationale du Train et



# École du Train

## Les évolutions dans la formation



l'Association des Amis du Musée de l'Arme du Train. Il faut d'ailleurs souligner dans ce cadre l'engagement de certains de nos anciens qui méritent toute notre admiration et montrent aux plus jeunes le chemin à suivre. Chaque année, la commémoration de la création de l'Arme à Bourges doit justement être l'occasion de nous retrouver tous et faire ainsi la démonstration de cette force de cohésion qui doit être la nôtre. C'est aussi une image importante à véhiculer vers l'extérieur.

### **Le commandant d'école et le pilote de domaine**

La notion de « Père de l'Arme » est également associée à commandant d'organisme de formation et « pilote de domaine ».



La vie de nos unités est bien entendu la préoccupation quotidienne du commandant de l'école. Il exerce ses responsabilités au travers de la direction de la formation, des bureaux pilotage du domaine mouvement-ravitaillement et soutien du combattant et du chef de la cellule de pilotage de l'instruction élémentaire de conduite.

Les postes de commandant d'école et de pilote de domaine sont essentiels pour le fonctionnement des régiments puisque, d'une part, l'école forme nos capitaines, lieutenants et sous-officiers et doit répondre à leurs besoins en matière de cursus et parcours professionnels et que, d'autre part, elle est un acteur incontournable en matière d'organisation et d'équipements.



# École du Train

## Les évolutions dans la formation

### La préparation de l'avenir

Le général commandant l'école préside le comité Train et les comités de pilotage et donne les orientations relatives aux différentes études qui font ou feront le Train de demain. Il participe également aux réunions du comité « stratégique ». Autant d'instances qui permettent, après concertation entre les différents acteurs, de proposer ou décider des évolutions structurelles et doctrinales comme de porter la voix de l'Arme dans les décisions qui pourront être prises aux échelons supérieurs de l'armée de Terre.

Notons par ailleurs que le général commandant l'école est président de la commission d'admission des épreuves orales des concours OAEA, OAES et ESP.

Enfin, le général assure la tutelle des centres IEC et dispose à ce titre de la cellule de pilotage de cette forma-

tion spécifique dont on connaît toute l'importance pour notre Arme.

Le futur constitue la véritable interrogation de chacun d'entre nous, que ce soit à titre individuel ou collectif. L'avenir de notre Arme est donc naturellement au cœur de l'action du général.

Dans le cadre de ses différentes attributions, le Père de l'Arme effectue ainsi des visites dans les formations du Train et auprès des associations en vue de leur « prendre le pouls », de prendre en connaissance de cause les décisions engageant l'avenir de l'Arme, d'appréhender in situ la problématique des parcours professionnels et de mieux cibler les besoins en formation des unités. Ces visites sont également les garantes du maintien d'un lien fort entre les formations, les associations et la maison « mère », c'est-à-dire de la cohésion de l'Arme tout simplement.



# École du Train

## Les évolutions dans la formation

### Le cours des futurs commandants d'unité de l'arme du Train

#### Quelques changements dans la continuité...

À l'été 2012, le lieutenant-colonel Emmanuel Ruffat, provenant du 511<sup>e</sup> régiment du Train où il servait en qualité de chef du bureau opérations instruction, a pris la direction du cours des futurs commandants d'unité de l'arme du Train dans les pas du colonel Christophe Barbe affecté à Brie pour prendre le commandement du 515<sup>e</sup> régiment du Train.

Le CFCU Train entame sa deuxième année consécutive dans une architecture à 14 semaines conforme à l'ensemble des CFCU de l'armée de Terre. En dépit de régulières adaptations, le stage reste centré sur la formation opérationnelle des jeunes capitaines puisque celle-ci mobilise près des deux tiers des activités, avec pour finalité la formation de chefs aptes à commander d'emblée leur unité, au quotidien comme en opérations, dans un cadre interarmes, interarmées et multinational.

Ainsi, en pleine adéquation avec les directives du commandement des écoles, la formation est parfaitement adaptée à toutes les dimensions des engagements contemporains, avec un cycle d'exercices en langue anglaise s'appuyant sur les opérations actuellement conduites en Afghanistan, sans pour autant négliger les hypothèses d'un scénario d'engagement haute intensité, avec notamment un exercice numérisé dans le « cœur de métier ». De plus, le CFCU conduit à chaque stage un *staff ride*, ou étude historique sur le terrain, qui offre une façon de faire de la tactique autrement avec une indéniable plus-value en

termes de culture militaire. Les capitaines étudient ainsi alternativement les problématiques logistiques du débarquement en Normandie et des opérations conduites par la 1<sup>re</sup> Armée française dans les Vosges.

Néanmoins, des efforts de rationalisation sont toujours à l'œuvre afin d'optimiser les durées de formation tout en cherchant à préserver la qualité de l'instruction et donc l'atteinte des objectifs. Ainsi, des travaux d'adaptation de l'action de formation sont en cours dans le cadre de « l'algorithme de formation », futur outil de la sous-direction de la formation qui devrait lui permettre de s'adapter plus facilement dans l'avenir.

Enfin, bien implanté au sein des écoles militaires de Bourges, le CFCU TRAIN « mutualise » une bonne part de la formation avec le CFCU du Matériel, puisque près de huit semaines font l'objet d'une formation commune, en particulier par le biais du tout nouveau module « ressources humaines » bâti avec le concours déterminant de l'école d'administration militaire et qui permet aux futurs commandants d'unité de maîtriser toutes les techniques RH d'un commandement de leur niveau. Par ailleurs, deux exercices tactiques sont conduits avec les lieutenants de la division d'application qui prennent ainsi contact avec leurs futurs commandants d'unité par le biais de séquences permettant de réaliser des cycles de diffusion d'ordres de CDU et de chefs de peloton s'appuyant sur des séries de *briefings* et de *backbriefs* très constructifs pour nos deux populations d'officiers.



# École du Train

## Les évolutions dans la formation

### Présentation de la DA 2012-2013

La division d'application 2012-2013 est composée de 34 stagiaires :

- ✓ 10 lieutenants issus de l'École spéciale militaire,
- ✓ 6 de l'école militaire interarmes,
- ✓ 7 officiers sous contrat de la filière encadrement,
- ✓ 7 officiers d'active des écoles d'arme,
- ✓ 4 officiers des pays alliés et amis :
  - un capitaine algérien de l'arme du Matériel,
  - un lieutenant de l'armée de l'air camerounaise,
  - un lieutenant de la gendarmerie royale marocaine,
  - un lieutenant togolais ayant suivi sa scolarité à l'École spéciale militaire.

Le cœur de la formation repose sur l'apprentissage métier et se focalise sur le premier emploi tenu en régiment suivant le triptyque cours théoriques - exercice de simulation - exercice sur le terrain. Quatre exercices ponctuent ainsi le tronc commun :

- ✓ l'exercice **Figueras** où les stagiaires occupent principalement des emplois de niveau 7 (chef de patrouille et chef d'escouade)
- ✓ l'exercice **El Parras** où les emplois tenus correspondent au niveau 6 (chef de peloton de circulation routière),
- ✓ l'exercice **Voie Sacrée** où les stagiaires évoluent dans un environnement escadron,
- ✓ l'exercice **RC4** centré sur les apprentissages relatifs aux convois (chef d'escorte et chef de convoi).

En période de spécialisation, les stagiaires restituent les savoir-faire propres à leur premier emploi au cours du CIADA (camp interarmes des divisions d'application).

En complément de cette formation métier, les lieutenants sont également instruits dans deux domaines particuliers : gestion-administration de la ressource humaine et culture d'arme.

L'acquisition des connaissances en matière de RH s'effectue à l'aide de cours théoriques mais également par le biais d'un peloton de ravitaillement virtuel. En effet, les stagiaires se voient attribuer en début d'application l'ensemble des fiches de renseignement correspondant à l'armement de ce peloton.

Régulièrement, ils reçoivent des fiches de situation RH et des fiches d'ambiance qui leur permettent de faire évoluer ce peloton tout au long de l'année à travers des rédactions d'avis motivés, de sanctions, de notations et des prises de décision de commandement.

En ce qui concerne la culture d'arme, l'acquisition se fait tout au long de l'année au cours de la visite du musée, des visites en régiment, de la fête du train et d'une étude historique sur le terrain le long de la Voie Sacrée et autour de Verdun.



# École du Train

## Les évolutions dans la formation

### La division sous-officiers

La division sous-officiers de l'école du Train réalise l'ensemble des formations de cursus au profit des sous-officiers du domaine mouvement-ravitaillement. Ainsi, dès sa sortie de Saint-Maixent, le jeune sous-officier (direct ou semi-direct) se rend à Bourges afin de suivre sa formation de spécialité dans la filière régulation des ravitaillements ou appui-mouvement. Nous n'oublions pas nos camarades parachutistes qui suivent le module commun à Bourges puis sont formés en parallèle directement à Toulouse.

Plus tard, l'ensemble de ces sous-officiers reviendra à la maison mère afin de suivre la formation de 2<sup>e</sup> niveau qui, en cas de réussite, permettra à chacun de se voir attribuer le brevet supérieur de technicien de l'armée de Terre.

Mais ce n'est pas tout... Véritable couteau suisse au sein de l'école, la DSO dispense également l'ensemble des formations d'adaptation ou complémentaires pour des sous-officiers du domaine mais également pour le personnel civil de la Défense ou nos camarades des autres armées. Ainsi, tous nos spécialistes en matière de transit, de transport par voie ferrée, de documentation douanière ou de transport de matières dangereuses sont formés au sein de la division. Nous suivons également à distance la formation, très technique, du personnel du 519<sup>e</sup> GTM de Toulon.



L'Adjudant Morel, chef de brigade REG-RAV, avant une phase de restitution avec des stagiaires CT1 au camp du Ruchard.

Tout cela représente chaque année un flux de plus de 700 stagiaires. Bien évidemment, tout cela n'est possible qu'avec une équipe de cadres très qualifiés et expérimentés chacun dans leur domaine. L'emploi du temps de la DSO est donc bien rempli car s'ajoutent à ces stages inscrits au CAF, des missions d'expertises ou des opérations extérieures plus variées les unes que les autres : participation aux essais de chargement de nouveaux matériels à Mourmelon, formation du personnel de l'agence du service civique d'action pour le développement à Conakry ou encore renfort transit au CCITTM de Kaboul.

En perpétuel mouvement, la division sous-officiers s'adapte en permanence et a également retoqué l'ensemble de ses dossiers d'exercice avec partenariat afin d'être en mesure de mener ces phases de restitution sur tous les camps nationaux.

Ainsi, désormais bien installée dans un bâtiment entièrement rénové, la division sous-officiers prodigue une instruction de qualité à des stagiaires toujours plus nombreux, dans un cadre interarmes ou interarmées.



L'adjudant-chef Biteau, transitaire et adjudant de division, a renforcé pendant 4 mois le CCITTM de Kaboul qui procède au rapatriement de la force.

# École du Train

## Les évolutions dans la formation

### **Transfert du CIEC de Châteauroux et création du CIEC de Castelsarrasin**

#### **1. Phase préparatoire :**

La dissolution du 517<sup>e</sup> régiment du Train est actée en 2008. Privé de son corps d'adossement, le Centre d'Instruction Élémentaire de Conduite (CIEC) de Châteauroux doit s'installer dans une autre garnison. Le site de Castelsarrasin est retenu car, outre le fait de se situer dans le sud de la France dépourvu de centre, il a l'avantage de disposer d'un ancien CIEC régional mis en sommeil. De nombreux acteurs publics ou privés sont mis à contribution : État-Major de Soutien et de Défense de Rennes ou de Bordeaux, Base de Défense de Bourges-Avord et de Montauban-Agen, ESID ou USID, CMG, DIRISI, entreprises de déménagement..., la liste est longue. En plus d'un dialogue permanent, trois réunions interservices coordonnent l'ensemble des intervenants. Les fiches d'expression de besoin (FEB) se succèdent à un rythme soutenu sur l'utilisation de l'espace existant ou sur la construction des nouveaux bâtiments. Trois bâtiments doivent sortir de terre, la surface bitumée est augmentée. Un chantier de 11 millions d'euros est mis en place sur cette ancienne dépendance du 31<sup>e</sup> régiment du Génie depuis début 2011.



Le CIEC de Châteauroux prépare son déplacement dès juin 2011 en procédant au reclassement progressif de ses ouvriers d'état et en affinant les mutations de l'année suivante. Il ne cessera ses activités de formation que le 1<sup>er</sup> juin 2012. Commence alors la phase de transfert du centre.



# École du Train

## Les évolutions dans la formation

### 2. Transfert du centre :

Le CIEC dispose d'un mois pour déménager ses matériels et son mobilier, transférer ses véhicules d'instruction et rendre l'infrastructure en état. Plusieurs colonnes de véhicules d'instruction et de camions de déménagement se sont succédées pour être stockées ou vidées dans une zone tampon à Montauban, car le nouveau centre n'est pas encore disponible. Le 29 juin 2012, le CIEC de Châteauroux ferme définitivement ses portes.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2012, le CIEC est officiellement installé à Castelsarrasin, au quartier ARSEGUET. Le premier bâtiment (d'instruction) sera livré au chef de centre le 30 juillet 2012. C'était le seul bâtiment déjà construit. Il a été mis aux normes de sa nouvelle fonction : recevoir un CIEC national. Le 1<sup>er</sup> Escadron d'Instruction Élémentaire de Conduite (EIEC) prend ses quartiers le même jour dans des conditions spartiates. Après six semaines d'effort, d'installation et de vérification il forme ses 10 premiers stagiaires à partir du 17 septembre 2012. Ce nombre augmentera sans cesse jusqu'au 18 janvier 2013 date du dernier stage « régional ». En effet, seules les unités environnantes bénéficient de ces formations car les bâtiments d'hébergement et de restauration ne seront livrés qu'au début de l'année 2013. Le 1<sup>er</sup> EIEC a mis à profit cette période de montée en puissance pour augmenter ses capacités et sa polyvalence : CTE « IEC », formations d'adaptations diverses, brevets militaires de conduite et page blanche. Il a également envoyé des moniteurs en renfort des autres CIEC nationaux.

### 3. Un CIEC national :

Le 7 janvier 2013, le reste de l'emprise sera livré au ministère. Installé dans le quartier ARSEGUET (23 hectares), il accueillera une section de formation professionnelle du Centre Militaire de Formation Professionnelle (Fontenay-le-Comte) ainsi qu'un groupe de restauration. Entièrement autonome, il comprend un bâtiment d'instruction remis aux normes, un bâtiment d'hébergement neuf (204 places sur deux étages) et un bâtiment de restauration neuf (150 couverts). Le reste du mobilier et des matériels stocké à Montauban sera alors transféré. Le 31<sup>e</sup> régiment de génie est son corps d'adossement, nécessaire à tout CIEC. Stationné au quartier MARESCOT (à 4 km), ce régiment est installé à Castelsarrasin depuis 41 ans (1971). Il a chaleureusement accueilli cette nouvelle unité et compte un nouveau BCC construit pour l'occasion. Le 20 janvier 2013, le CIEC de Castelsarrasin a accueilli les premiers stagiaires de sa première session nationale. Il permettra d'atteindre, avec les 4 autres centres nationaux, l'objectif de 13 000 permis par an.





# 1<sup>er</sup> RTP

« Par le ciel, partout, pour tous »

## Mission majeure

Fier héritier de l'arme du Train et appartenant à la 11<sup>e</sup> brigade parachutiste (11<sup>e</sup> BP), le 1<sup>er</sup> régiment du Train parachutiste (1<sup>er</sup> RTP) offre des capacités significatives pour gagner des délais dans sa double mission :

### 1- L'appui à la projection des forces par voie aérienne :

- appuyer la mise à terre d'un élément interarmes parachutistes (opération aéroportée) ;
- participer au transit aérien dans le cadre des acheminements stratégiques et opérationnels ;
- participer à l'entraînement aéroporté de la 11<sup>e</sup> BP.

### 2- Le soutien logistique par voie aérienne des forces (parachutistes ou non) :

- ravitailler par voie aérienne une unité déployée en zone d'opération, isolée ou non, de l'armée de Terre ou d'une autre armée ;
- ravitailler par voie aérienne des populations dans le cadre d'une action humanitaire, permettant de larguer 100 tonnes de ravitaillement ; ce lot de matériel, conditionné sur 4 palettes, est projetable en un seul C130 ou 2 C160 ;
- participer à l'entraînement des forces à la réception des ravitaillements par voie aérienne (RVA).

Le 1<sup>er</sup> RTP est idéalement situé dans la région de Toulouse. Résolument tourné vers l'avenir, ses principaux enjeux sont d'être au rendez-vous du décollage de l'A400M et de devenir un pôle d'expertise LPA/3D. La cravate de l'étendard porte la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures avec 3 étoiles de vermeil et la barrette gravée au sigle du RLA, et porte dans ses plis les inscriptions AFN 1952-1962.



## Spécificités

La devise du régiment incarne parfaitement ses spécificités :

### « Par le ciel ...

Ancré dans la 3D, le 1<sup>er</sup> RTP travaille en étroite collaboration avec les équipages navigants de l'armée de l'Air, dans le cadre des missions de ravitaillement par voie aérienne et des mises à terre de personnels et/ou de matériels.

### partout ...

Le 1<sup>er</sup> RTP est présent sur tous les théâtres d'opérations (en permanence dans une quinzaine de pays), au travers d'une multitude de petits détachements.

### pour tous » :

Le 1<sup>er</sup> RTP travaille au profit de tous, dans un cadre interarmes et interarmées.



## Annuaire

Col Fauche,  
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 : 42 15  
Président des sous-officiers : 42 29  
Président des EVAT : 43 14  
Responsable du personnel civil : 42 17  
Secrétariat du corps : 42 04

Mail : [1rtp.osa@orange.fr](mailto:1rtp.osa@orange.fr)

Adresse : 1<sup>er</sup> régiment du Train parachutiste  
Quartier colonel EDME  
BP 40036  
31270 CUGNAUX





# 121<sup>e</sup> RT

« Transporte et combats »

## Mission majeure

Implanté dans le sud de la région parisienne, au cœur de la base de Montlhéry, sur un domaine de 560 hectares, le 121<sup>e</sup> régiment du Train (régiment de Mayence) dispose d'un panel de compétences varié qui lui permet de couvrir un large spectre de missions.

**Régiment de la 1<sup>re</sup> brigade logistique** : il assure à ce titre l'ensemble des missions dévolues à un RT/RS (régiment du Train/régiment de soutien). Les hommes et les femmes du régiment sont successivement ou simultanément engagés dans le cadre des transports de surface interarmées, au sein de la plate-forme interarmées de Bretigny-sur-Orge, en soutien des forces et dans le cadre du commandement d'une base logistique ou d'une zone fonctionnelle. En 2012, au terme de l'exercice Cortina, la numérisation de la chaîne de commandement des niveaux 3 à 5 a été validée.

**Régiment au cœur des engagements opérationnels** : en 2011 et 2012, en plus des projections en Afghanistan, au Liban, au Kosovo et en République de Côte d'Ivoire, il est en permanence en alerte dans le cadre du centre de regroupement et d'évacuation des ressortissants (CRER). En appui de l'état-major de la 1<sup>re</sup> BL, il a ainsi participé à l'évacuation des familles françaises en RCI et au Japon en 2011. Enfin, depuis 2009 il dispense le « Pack Vital » d'instruction au profit du personnel projeté en mission de courte durée en Afghanistan, donnant ainsi, de l'officier général au simple soldat, le « minimum vital » de la sauvegarde du soldat.

**Régiment au service des citoyens** : il est non seulement engagé en métropole dans le cadre des plans de sécurité générale ou de souveraineté outre-mer, mais également dans le cadre de missions de service public comme le plan « paille » en 2011 au profit des éleveurs ou encore lors des chutes de neige ayant paralysé en partie l'Île-de-France en décembre 2010.

**Régiment unique** : le 121<sup>e</sup> RT est le seul à disposer de la capacité et des savoir-faire pour armer un centre de mise en œuvre appui mouvement, ce qui le destine tout naturellement à commander depuis 2009 le groupement de circulation routière chargé de l'appui des troupes défilantes pour les cérémonies du 14 juillet à Paris.



Le régiment de Mayence est bien « le 1<sup>er</sup> de l'Arme » tant par son numéro unique que par sa situation de dernier régiment en région Île-de-France, mais aussi de part les missions particulières qu'il remplit toujours avec la conviction de sa devise : « transporte et combats ».



## Biographie du colonel Eric Vincendet

1989 : entrée à Saint-Cyr  
1993 : 2<sup>e</sup> RH chef de peloton AMX 10 RC puis MILAN  
1996 : ENSOA instructeur EVSO  
1998 : 501-503<sup>e</sup> RCC OA puis CDU escadron LECLERC  
2001 : CoFAT, officier rédacteur  
2003 : EMSST puis CID mastère « logistique des grands systèmes » à SUPELEC puis officier stagiaire au CID  
2005 : EMA, officier rédacteur  
2007 : 503<sup>e</sup> RT chef de BOI  
2009 : EMBL1 chef du bureau EMPLOI

## OPEX

1994 : CdS protection DETALAT FORPRONU  
1999-2000 : CDU escadron LECLERC KFOR  
2008 : Chef OPS BATLOG EUFOR Tchad

## Annuaire

Col Vincendet  
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 : [alexandra.joly@intradef.gouv.fr](mailto:alexandra.joly@intradef.gouv.fr)

Adresse : Route de Limours  
B.P. 60068  
91315 Montlhéry Cedex





# 503<sup>e</sup> RT

« Labor omnia vincit »

## Mission majeure

Héritier des escadrons hippomobiles du Train du Maroc, régiment d'Afrique, le 503<sup>e</sup> groupe de transport (GT 503) est mis sur pieds en octobre 1943 à Fès. Affecté en mai 1944 au corps expéditionnaire français en Italie, il est mis à disposition de la V<sup>e</sup> armée américaine puis rejoint la 1<sup>re</sup> 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 reçoit l'ordre de rejoindre l'Indochine en février 1947. De juillet 1949 à juillet 1950, le GT 503 intègre même 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 rejoint 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. Le dernier peloton rentrera en 1968. Son étendard est décoré de la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures avec 2 étoiles d'argent.

Le « fier 503 », composé de combattants du domaine logistique, participe, en temps de paix comme en opérations, au ravitaillement opérationnel, à l'appui-mouvement et à l'appui à la mobilité des forces. En temps de paix, le 503<sup>e</sup> RT participe aux missions régulières des transports de surface interarmées, appuie les mouvements des unités militaires, fournit des moyens d'appui à la projection, participe au plan 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, dans le domaine logistique. En temps de guerre, le régiment, disposant de moyens importants de transmissions, notamment dans le cadre de la numérisation de l'espace de bataille, armerait et commanderait 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 10000 h). Dans les opérations actuelles, comme en Afghanistan, le régiment arme tout ou une partie du bataillon logistique (BATLOG), prenant alors dans le premier cas le commandement organique des fonctions logistiques diverses 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, sur ordre, un centre de groupement et d'évacuation des ressortissants (CRER), apte à intervenir au profit des citoyens Français sur les territoires en crise.



## Spécificités

Sur le couloir rhodanien, le 503 présente la particularité d'être idéalement situé, au cœur des grands axes logistiques, entre les plates-formes aéroportuaires d'Île-de-France et la base navale de Toulon ainsi qu'à proximité de la ZRA de Miramas dont il a la charge.

La proximité de Toulon et de la 6<sup>e</sup> BLB lui permet par ailleurs de développer sa préparation opérationnelle du domaine amphibie.

Mais la spécificité majeure du 503 demeure sa grande capacité d'adaptation que son histoire ancienne comme récente n'a pas démenti !

## Annuaire



**Col Santoni**  
Chef de corps : 88 00

PNIA : 831 734 + 4 chiffres  
PTT : 04 11 83 + 4 chiffres  
FAX : 88 06

Commandant en second : 88 01  
Officier supérieur adjoint : 88 03  
Président des officiers : 88 12  
Président des sous-officiers : 88 41  
Président des EVAT : 88 76  
Secrétariat du corps : 88 05  
Communication : 88 09

Mail :  
Intradef : [sec.em@rt503.terre.defense.gouv.fr](mailto:sec.em@rt503.terre.defense.gouv.fr)  
Internet : [com.503rt@terre-net.defense.gouv.fr](mailto:com.503rt@terre-net.defense.gouv.fr)

Adresse : 503<sup>e</sup> régiment du Train  
Route de Saint Gilles  
BP 49100  
30972 NÎMES cedex 9





# 511<sup>e</sup> RT

« 511 passe toujours »

## Mission majeure

Le 511<sup>e</sup> 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 jusqu'aux premières lignes. Composé de cinq unités d'active et d'une unité de réserve, il dispose de compétences en transport, ravitaillement, circulation routière et appui-mobilité des blindés.

L'escadron de transport assure les approvisionnements nécessaires aux forces (munitions, vivres, eau, habillement, modules 150, etc) en temps, en quantité et en qualité voulus. Cette rigueur, indispensable au succès des forces engagées, nécessite un savoir-faire particulier en raison des contraintes particulières du terrain et de la nature de la mission (phase d'intervention, de stabilisation ou de normalisation).

Le transport s'effectue en TRM10000 (principalement pour la livraison de munitions de 155 mm) et 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 citernes 10 m<sup>3</sup> Scania, éventuellement équipés de cabines blindées. Il dispose également de canons de 20 mm pour la protection antiaérienne.

Créé le 1er juin 2012, l'escadron de transport de blindés hérite doublement du 1<sup>er</sup> escadron de transport de blindés du 517<sup>e</sup> régiment du Train dissous au printemps 2012 et du 3<sup>e</sup> escadron de transport mis en sommeil à l'été 2011. Armé par 130 personnels en charge de la fonction « appui à la mobilité des blindés », il met en ligne des ensembles TRM 700-100 capables de transporter les chars lourds de la classe Leclerc et leurs dérivés jusqu'à une masse roulante de cent tonnes et des attelages SISU d'une capacité d'emport nominale de 50 tonnes.

L'escadron de circulation routière agit dans l'ensemble de la zone : il 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 le Génie et l'escorte des convois aux côtés des armes de mêlée. Désormais équipé de VAB et de PVP, sa capacité de combat sous blindage en fait l'atout maître d'une chaîne logistique performante même en zone d'insécurité.

L'application de la numérisation de l'espace de bataille (NEB) au travers du système d'information régimentaire (SIR) est une dominante dans les missions majeures du régiment. Elle sera évaluée en vraie grandeur lors de l'Antarès régimentaire d'octobre 2013.



## Biographie du colonel Jean-Louis Vélut

1990-93 : élève de l'ESM de Saint-Cyr  
1993-94 : stagiaire de la DA de l'école d'application du Train  
1994-97 : chef de peloton au 511<sup>e</sup> RT  
1997 : stagiaire du CFCU de l'école d'application du Train  
1997-98 : officier adjoint au 519<sup>e</sup> RT  
1998-2000 : CDU au 519<sup>e</sup> RT  
2000-04 : officier traitant au commandement de la force d'action terrestre  
2001 : stagiaire de l'École d'État-major  
2004 : stagiaire du Cours Supérieur d'État-major  
2004-05 : stagiaire du CID  
2005-08 : chef de la section MVT-Transport à l'état-major de l'Eurocorps  
2008-10 : chef du bureau opérations instruction du 511<sup>e</sup> RT  
2010-12 : officier traitant à la division emploi de l'EMA

### OPEX

1995 : Bosnie-Herzégovine, chef de peloton de transport au sein de la Force de Réaction Rapide.  
1996 : Bosnie-Herzégovine, chef de peloton de transport, mandat IFOR IV  
1997 : Congo-Brazzaville, adjoint de cellule désengagement dans le cadre de l'opération Pélican.  
2004 : Bosnie-Herzégovine, chef de cabinet du général adjoint pour les affaires militaires et la reconstruction.  
2007 : Afghanistan, assistant militaire du Senior National Representative français.  
2009 : Tchad, chef de corps du Détachement Logistique de la MINURCAT.

## Annuaire

Col Vélut,  
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](mailto:courrier.rt511@rt511.terre.defense.gouv.fr)

Adresse : Quartier Bonaparte  
BP 44  
21130 AUXONNE





# 515<sup>e</sup> RT

«Élégance et rapidité»

## Mission majeure

Implanté depuis 1967 en forêt de la Braconne, à 20 km au nord-est d'Angoulême, le 515<sup>e</sup> régiment du Train regroupe un escadron de commandement et de logistique, un escadron de transport, deux escadrons de ravitaillement, un escadron de circulation routière et un escadron de réserve. La formation, placée aux ordres du colonel Barbe depuis le 3 juillet 2012, compte 986 personnels dont 13 civils de la défense.

Régiment de transport et de soutien de la 1<sup>re</sup> brigade logistique, le régiment de Charente assure d'une part les transports logistiques du 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<sup>e</sup> RT est présent sur tous les théâtres extérieurs où est engagée l'armée française dont le Kosovo, l'Afghanistan, la Côte d'Ivoire, le Liban, mais aussi les départements et territoires d'outre-mer.

Pour remplir ses missions, le régiment peut s'appuyer sur une flotte de 307 véhicules majeurs (24 motos, 78 véhicules légers tout terrain, 163 poids lourds et super lourds et 17 moyens de manutention, 18 petits véhicules protégés et 7 VAB...).



## Biographie du colonel Christophe Barbe

1989 : élève officier, École Spéciale Militaire de Saint-Cyr.  
1992 : officier élève, École d'application de l'ABC.  
1993 : chef de peloton, 1<sup>er</sup> régiment de cuirassiers (Allemagne).  
1995 : chef de peloton, OA puis CDU au 1<sup>er</sup> régiment étranger de cavalerie.  
2001 : officier traitant au commandement de la doctrine et de l'enseignement supérieur de l'armée de Terre.  
2004 : stagiaire de l'enseignement militaire du 2<sup>e</sup> degré au cours supérieur d'état-major.  
2005 : stagiaire de l'enseignement militaire du 2<sup>e</sup> degré au CID.  
2006 : chef du BOI du 601<sup>e</sup> RCR.  
2008 : officier traitant à la DEP des écoles de la logistique et du Train.  
2009 : commandant du CFCU de l'école du Train.  
2012 : chef de corps du 515<sup>e</sup> RT.

### OPEX

1994-1995 : observateur des Nations-Unies – Sahara occidental (MINURSO).  
1996 : chef de peloton - Cameroun (opération ARAMIS)  
1996 : chef de peloton - RCA (opération Almandin 2).  
1999 : officier maintenance - Guyane (MCD).  
2000 : capitaine commandant de l'escadron blindé - Tchad (EPERVIER)  
2004 : assistant militaire du général Rep France - Kosovo (KFOR)  
2007 : chef opération - Liban (FINUL)  
2008 : chef d'OMLT - Afghanistan (ISAF)



## Annuaire



Col Barbe,  
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](mailto:courrier.rt515@rt515.terre.defense.gouv.fr)

Adresse : 515<sup>e</sup> régiment du Train  
CS 12106  
16021 ANGOULEME CEDEX



« Servir »

# 516<sup>e</sup> RT

## Mission majeure

Régiment multifonctions appartenant à la 1<sup>re</sup> brigade logistique, le 516<sup>e</sup> régiment du Train est soutenu par la Base de Défense Interarmées de Nancy. Profondément enraciné dans le Toulois, il entretient des liens étroits avec les nombreuses associations patriotiques et élus locaux.

Installé depuis 1964 à Écrouves, le 516 est l'unique héritier de tous les régiments qui furent stationnés au cours des siècles dans la garnison de Toul. Doté de plus d'une soixantaine de porte-engins blindés lourds ou moyens, le régiment participe à la mobilité des forces en renforçant la capacité de projection des grandes unités blindées, tout en économisant le potentiel humain et technique.

Poursuivant sa diversification, il a été doté de moyens de maintenance et de camions citernes polyvalents Scania (dont un blindé à venir), ainsi que des véhicules les plus récents (PVP, Renault PREMIUM). Sa nouvelle structure permet au régiment de diversifier ses missions ; en plus de celle spécifique de transport de blindés, il effectue du transport de fret et des missions PROTERRE, tant en métropole que sur les départements et collectivités d'outre-mer ; à chaque fois, la composante réserve y est étroitement associée. De plus, il doit acquérir la capacité à armer une zone ravitaillement transport et commander en simultanée un groupement soutien divisionnaire. Par ailleurs, il est le référent armée de Terre dans le domaine de l'appui à la mobilité des blindés en devenant centre de formation unique de cette spécialité. Parfaitement intégré dans la Base de Défense Interarmées de Nancy, le régiment est en pleine mutation. Après une première phase de restructuration interne, c'est un nouvel escadron de transport qui a été créé en 2011 tandis que l'escadron de circulation passait à 4 pelotons.

Créé en 1944, à Rivoli, en Algérie, le 516<sup>e</sup> RT a participé aux campagnes de France et d'Allemagne avant d'être dissous en 1945. Recréé en 1947, il est engagé dans la campagne d'Indochine, il acquiert ses titres de gloire et écrit ses plus belles pages d'histoire en s'illustrant plus particulièrement au Tonkin et dans le delta du fleuve rouge. Fin 1955, il rejoint le Maroc puis gagne l'Algérie en 1958. Depuis 1991, le régiment n'a cessé d'être engagé sur tous les théâtres d'opérations du monde : guerre du golfe, Cambodge, Bosnie, Kosovo, RCI, Liban, Tchad...

2012 restera une année particulière pour le « glorieux 516 », de retour en Asie. Bénéficiant d'une mise en condition avant projection hors du commun, projeté en Afghanistan en avril 2012, le régiment a reçu pour mission d'armer l'ossature du bataillon logistique 9 appelé « Voie Sacrée ». Le contexte particulier du désengagement, issu de la volonté

du chef des armées, aura donné au régiment l'occasion d'écrire l'une des plus belles pages de la logistique depuis la guerre d'Algérie. Tour à tour, le bataillon aura désengagé l'intégralité du district de Surobi et une partie de la Kapisa avec la Forward Operating Base (FOB) Tagab.



## Spécificités

Le 516<sup>e</sup> RT est l'une des unités les plus décorées de l'arme du Train. Portant l'inscription « Indochine 1947-1954 », son étendard est décoré de la Croix de Guerre des théâtres d'opérations extérieures avec 2 palmes et 2 étoiles d'argent et trois fanions d'unité élémentaire sont décorés individuellement.

Les hommes et les femmes du régiment s'enorgueillissent de porter la fourragère aux couleurs du ruban de la Croix de Guerre des Théâtres d'Opérations Extérieures.

Les soldats du régiment honorent tous les jours en France et jusqu'aux confins de l'Asie la devise du régiment : « Servir ».

## Annuaire

Col Lecubain,  
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 : 54 66  
Président des sous-officiers : 54 47  
Président des EVAT : 54 46  
Secrétariat chef de corps : 53 58

Mail : [courrier516@rt516.terre.defense.gouv.fr](mailto:courrier516@rt516.terre.defense.gouv.fr)

Adresse : Quartier Fabvier  
(armées) BP 80302  
54201 TOUL CEDEX  
(géographique) Avenue du maréchal Joffre  
54200 ECROUVES





# 519<sup>e</sup> GTM

«Adroit et rigoureux sur terre  
comme sur mer»

## Mission majeure

Le 519<sup>e</sup> 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, il :

- met en œuvre les acheminements stratégiques par voie maritime affrétée, commerciale ou militaire 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 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 CMT, 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, CJTF/MJLC, JLSG) ;
- assure l'exécution des acheminements permettant la continuité territoriale entre la France continentale et la Corse, en priorité par voie maritime.

## Spécificités

Créé à Toulon le 1<sup>er</sup> juillet 2011, le 519<sup>e</sup> Groupe de Transit Maritime, organisme à vocation interarmées (OVIA) Terre, est l'outil capacitaire décisif qui confère à la France sa vocation à entrer en premier sur un théâtre d'opérations.

Il est de ce fait, l'unité d'appui à la projection et de soutien aux ravitaillements par voie maritime des armées.

Sous l'autorité d'emploi du centre multimodal des transports (CMT), il est rattaché organiquement à la 1<sup>re</sup> brigade logistique (BL1) qui est en charge :

- de l'instruction, de l'entraînement et de la préparation opérationnelle de l'unité ;
- du contrôle de l'application des mesures de sécurité spécifique relatives aux opérations de manutention portuaire ;
- de la réalisation des besoins à satisfaire dans tous les domaines qui concourent au maintien de la capacité opérationnelle de l'unité.

Il est composé d'un escadron de transit et de commandement, d'un escadron portuaire, d'un détachement de transit Atlantique et d'une unité spéciale réserve portuaire.



## Annuaire

Col Gilistro,  
chef de corps : 62 60

PNIA 831 733 + 4 chiffres  
PTT 04 22 43 + 4 chiffres

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

Mail : [519gtm-tln@eat-se.terre.defense.gouv.fr](mailto:519gtm-tln@eat-se.terre.defense.gouv.fr)

Adresse : 519<sup>e</sup> Groupe de Transit Maritime  
BCRM  
BP 85  
83800 TOULON Cedex 9





« Unis pour Servir »

# RSC

## Mission majeure

Depuis sa création il y a bientôt deux ans (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<sup>re</sup> 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), que 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 qui sont dépositaires de la mission régimentaire. Grâce à leur effectif de 125 militaires, constitués 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 quels que soient 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-COM 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 au combat... 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, sur court préavis, d'un détachement SdC pour la Jordanie, dans le cadre de l'opération TAMOUR. 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 agissant au sein de la 1<sup>re</sup> BL.



## Spécificités

De part sa mission bien spécifique, le RSC est une formation unique au sein des forces armées. Aussi, fier de son engagement et de ses traditions, le soldat logisticien du RSC peut sans rougir se rappeler cet ancien chant :

*« Dans la paix comme au combat ;  
Comme hier tes anciens ;  
En Bosnie ou à Verdun ;  
Sous le soleil ou dans le froid ;  
Dans l'effort tu soutiendras.  
Sous l'égide de Saint-Martin ;  
Dans la peine comme dans la joie ;  
Peu importe le terrain ;  
Ils ont tous besoin de toi.  
Ton frère d'arme est près de toi. »*



## Annuaire

Col Charpentier  
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 55  
Président des sous-off. : 36 81 ou 06 78 97 80 33  
Président des EVAT : 37 51 ou 06 78 67 13 26  
Cellule personnel civil : 35 69  
Secrétariat du chef de corps : 37 06

Fax : 37 07  
Mail : [@glcat4.terre.defense.gouv.fr](mailto:@glcat4.terre.defense.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 et 2 compagnies nationales :

- l'**escadron de commandement et de logistique** regroupe les moyens nécessaires au PC bataillon (installation, protection et réseaux de transmissions) et au ravitaillement en munitions et carburants. Il comprend également un peloton de circulation routière, un peloton de canons de 20 mm et assure le maintien en condition du matériel du bataillon ;

- 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 transport. Elle dispose également d'un peloton instruction pour la formation des soldats dans le cadre des FGI et FGE ;

- la mission de la **compagnie de maintenance** (allemande), stationnée à Donaueschingen, est d'assurer le soutien technique de la brigade jusqu'au niveau NTI 3 des matériels allemands. Elle effectue également un soutien technique opérationnel des unités allemandes de la brigade ;

- la **compagnie de transport**, unité allemande 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 et de sécuriser le PC de la brigade et d'en assurer les communications.



## Spécificités

Seule unité totalement mixte de la BFA, le bataillon de commandement et de soutien fut créé en octobre 1989 et figure parmi les premières unités à lui être subordonnées. Actuellement réparti entre Müllheim et Donaueschingen dans le sud-ouest de l'Allemagne, il est commandé alternativement (tous les 2 ans) par un chef de corps allemand ou français. Le BCS a été engagé en Afghanistan au sein de l'ISAF (2004), au Kosovo (2007, 2008, 2009), au Sénégal (2007, 2008), au Liban (2010, 2012), au Tchad (2010), à Djibouti (2010), et en Guadeloupe (2011).

La particularité du BCS est d'avoir la garde de 2 drapeaux : d'une part, l'étendard du 14<sup>e</sup> RCS dont il a hérité, d'autre part le drapeau allemand aux couleurs noir, rouge et or.



## Annuaire

Col Morlet,  
chef de corps : 20 50

PNIA : 8049 5440  
+ 4 chiffres  
PTT : 0049 76 31 90  
+ 4 chiffres



Officier supérieur adjoint : 20 53  
Président des officiers : 21 74  
Président des sous-officiers : 21 75  
Président des EVAT : 21 81  
Responsable du bureau personnel civil : 21 27  
Secrétariat chef de corps : 20 55

Adresse : BCS/BFA  
SP 69951  
00537 ARMÉES



# BQG CRRE

## Mission majeure

Né en 1992 d'une initiative franco-allemande, le Bataillon de quartier général est aujourd'hui composé de personnels de 4 des nations cadres du corps européen : France, Allemagne, Belgique et Espagne. Il est implanté à Strasbourg, au quartier Lize principalement.

Depuis 2001, le bataillon est subordonné à la brigade d'aide au commandement (MNCS Bde). Sa mission principale est de soutenir l'état-major du corps européen au quartier, en exercice et en opération. Le BQG est composé d'un état-major et de 3 compagnies multinationales :

- la compagnie de quartier général 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 section d'entretien de l'infrastructure et d'un magasin d'équipement multinational.

- la compagnie de transport 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 la soute à munitions et les moyens de manutention. Lors des déploiements en exercice, elle assure en outre le ravitaillement en carburant. Cette compagnie est composée de trois pelotons de transport nationaux (français, allemand, belge) et d'un peloton de maintenance multinational.

- la compagnie de montage de poste de commandement est chargée de reconnaître et d'installer les postes de commandement du corps européen. Elle regroupe également les moyens de protection incendie et les moyens NRBC. Elle est constituée de 3 pelotons nationaux de montage de PC (français, allemand, espagnol), d'un peloton shelter, d'un peloton responsable des moyens Énergie ainsi que d'une équipe prévention incendie / protection NRBC.



## Biographie du Lcl (ESP) Jesús GONZÁLEZ LASO DE LA VEGA

Le lieutenant-colonel Laso entre en 1984 à l'école des officiers de Saragosse, puis se spécialise à l'école du génie (à l'époque, également des transmissions) de Madrid. Il rejoint sa première affectation en tant que chef de section au régiment de transmissions RTAC 21 (Madrid). Outre une affectation au Corps de Réaction Rapide Espagne (Valence) au grade de commandant, il effectue toute sa carrière au régiment du génie REI 11 (Salamanca), en alternant postes à l'état-major et temps de commandement, dont celui de commandant de compagnie puis de bataillon. Il est déployé en OPEX à plusieurs reprises : Balkans (1996, 1998 et 2003), Indonésie (2004) et Pakistan (2005), Darfour dans le cadre de la MINUAD (2008), Liban au sein de la FINUL (2007 et 2009) et Afghanistan au sein de la FIAS (2010). Il prend le commandement du Bataillon de quartier général du CRR-E le 14 septembre 2012.



## Annuaire

Lcl (ESP) González  
Laso de la Vega,  
chef de bataillon : 27 99



PNIA : 821 676 + 4 chiffres  
PTT : 03 88 43 + 4 chiffres  
Central : 20 00  
Fax : 26 03  
Président des sous-officiers : 29 48  
Président des EVAT : 32 95 / 26 73  
Secrétariat chef de corps : 26 02  
Mail : [crr-e-bqg-strasbourg@crr-e-dsn.terre.defense.gouv.fr](mailto:crr-e-bqg-strasbourg@crr-e-dsn.terre.defense.gouv.fr)

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



« Au cœur des forces »

## Mission majeure

Basée à Montlhéry, la 1<sup>re</sup> brigade logistique est l'héritière des traditions et des savoir-faire de la brigade logistique de la force d'action rapide qui s'est illustrée de 1984 à 1998 sur des théâtres d'opérations divers, de la brigade logistique du 3<sup>e</sup> corps d'armée créée en 1979 à Beauvais et des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> brigades logistiques du commandement de la force logistique terrestre (CFLT), créées le 1<sup>er</sup> juillet 1998. La 1<sup>re</sup> brigade logistique est subordonnée au commandement des forces terrestres (CFT) stationné à Lille.

La raison d'être de la 1<sup>re</sup> 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 inter services, 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<sup>re</sup> 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. En permanence, 1200 militaires de la brigade assurent le soutien des forces sur l'ensemble des théâtres d'opérations extérieurs, sur les DOM-COM et dans tous les pays où l'armée française est engagée.



## Spécificités

La 1<sup>re</sup> brigade logistique, plus grosse brigade de l'armée de Terre, est l'unique grande unité de soutien des forces terrestres.

La 1<sup>re</sup> brigade logistique est composée de 8 formations réparties sur l'ensemble du territoire national et représentant plus de 10 000 militaires (d'active et de réserve) et civils :

- 121<sup>e</sup> régiment du train de Montlhéry (91)
- 503<sup>e</sup> régiment du train de Nîmes (30)
- 511<sup>e</sup> régiment du train d'Auxonne (21)
- 515<sup>e</sup> régiment du train de Brie (16)
- 516<sup>e</sup> régiment du train de Toul (54)
- 519<sup>e</sup> groupe de transit maritime de Toulon (83) rattaché à la 1<sup>re</sup> BL au titre de sa préparation opérationnelle
- régiment de soutien du combattant de Toulouse (31)
- régiment médical de La Valbonne (01)



## Annuaire

Gbr Jacquement  
Cdt la brigade : 3600

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

Colonel adjoint : 3603  
Chef de cabinet : 3689  
Chef du secrétariat : 3664  
Chef d'état-major : 3605  
Sous-chef d'état-major : 3607

Adresse : quartier Général Picard  
BP 25006  
91315 Montlhéry cedex



## Présentation de la 1<sup>re</sup> Brigade Logistique

La 1<sup>re</sup> brigade logistique est depuis le 1<sup>er</sup> août 2009 l'unique grande unité chargée du soutien logistique des forces terrestres. L'état-major est basé à Montlhéry, au sud de la région parisienne.

Elle est composée de 8 régiments, implantés sur l'ensemble du territoire national. Elle représente à ce jour un effectif de 8280 militaires d'active (dont 13,5 % de femmes), de 1456 réservistes et de 449 civils. L'état-major est quant à lui composé de 171 militaires et de 5 civils, comprenant le centre de formation initiale militaire (CFIM) pour les engagés de la brigade, créé en 2011 à Montlhéry.

Par ailleurs depuis l'été 2011, le 519<sup>e</sup> groupe de transit maritime (GTM), organisme à vocation interarmées terre (OVIA-T), qui compte 330 militaires (299 terriens, 24 aviateurs, 7 marins) et 26 civils, est rattaché à la 1<sup>re</sup> BL au titre de sa préparation opérationnelle.



# Un peu d'histoire

Lcl (CR) Giraud, Officier culture d'arme

## 1812-2012 : il y a 200 ans, nos anciens se couvraient de gloire dans la campagne de Russie

Parmi les nombreuses inscriptions brodées dans les plis de notre Étendard, il en est une qui, par les souffrances endurées et l'ampleur des pertes subies, symbolise particulièrement le dévouement et l'esprit de sacrifice du tringlot.

Le « RETEX » des précédentes campagnes ayant montré aux russes que Napoléon a toujours gagné grâce à des batailles rapides, il leur faut à tout prix éviter un choc direct contre la Grande Armée. La stratégie décidée par le tsar Alexandre I<sup>er</sup> et ses généraux est donc de ne pas affronter directement une Grande Armée réputée invincible, mais d'amener celle-ci à s'enfoncer loin vers l'est, tout en détruisant ses possibilités de ravitaillement.

Après la bataille de Borodino le 7 septembre, l'automne n'avait pas commencé quand Moscou fut atteint sans combat. Mais Napoléon avait déjà perdu 200 000 hommes. La vaine occupation de la ville pendant un mois, son incendie, le refus du tsar de négocier, poussèrent Napoléon à la retraite. C'est alors que l'hiver prêta à l'ennemi son terrible concours. Mais déjà les russes avaient gagné.

Cibles privilégiées de la stratégie russe tout au long de cette longue campagne, nos anciens de la Grande Armée ont déployé des efforts surhumains pour tenter malgré tout de remplir leur mission.

### Une campagne hasardeuse mais minutieusement préparée

Si en 1807, avec une armée homogène et bien entraînée, l'empereur a déjà frôlé la catastrophe en poussant jusqu'au Niémen, il s'agit cette fois-ci de pousser deux fois plus loin, avec une armée gigantesque et hétérogène, dans un pays pratiquement dénué de voies de communications, où les habitants ne disposent eux-mêmes que du juste nécessaire.

Comme à son habitude, l'empereur a pourtant préparé dans le détail le soutien logistique de son armée. Tout tringlot digne de ce nom est capable de citer Napoléon : « *L'intendance est la partie la plus importante des attributions de l'état-major général, elle est plus que la moitié des opérations de guerre...* ». Il se doit de poursuivre cette citation en ajoutant : « *...sur un théâtre comme la Russie, c'est un ministère tout entier.* » Aussi, dès 1811, l'empereur a constitué à l'arrière d'énormes dépôts de ravitaillement en vivres, munitions et équipements divers. 17 bataillons du Train comportant 6000 voitures s'élanceront avec la Grande Armée. Outre les bataillons d'anciens (un par corps d'armée) portant les numéros 2, 6, 7, 9, 10 et 12, le bataillon du Train de la garde impériale, le bataillon d'équipage du royaume d'Italie, l'empereur en crée quatre portant les numéros 14 à 17. Ils sont équipés chacun de 600 voitures « à la comtoise »<sup>(1)</sup> et quatre portant les numéros 20 à 23, attelés de bœufs, qui devront marcher en second échelon. En outre, Napoléon a confié au 18<sup>e</sup> bataillon « comme sa plus belle tâche » l'enlèvement des blessés du champ de bataille.

Parmi eux, certaines unités accompliront des prodiges pour rejoindre la campagne de Russie. Ainsi la 3<sup>e</sup> compagnie du 2<sup>e</sup> bataillon parcourra en 6 semaines les 2000 km séparant Cadix en Espagne du Niémen. Deux compagnies d'ouvriers-constructeurs sont enfin mis en renfort de ces bataillons pour l'entretien et la réfection du matériel roulant.

Mais Napoléon a sous-estimé les difficultés d'acheminement. Son hypercentralisation du commandement, qui a fonctionné avec des armées moins nombreuses et avec des éloignements plus réduites, va être mise à rude épreuve dans l'immensité russe où bien des courriers n'arriveront jamais à destination.

<sup>(1)</sup> La voiture « à la comtoise » porte une charge totale de 1200 kg, tirée par un seul cheval, habitué à suivre la voiture qui le précède. Un seul homme peut ainsi conduire plusieurs voitures. Elle donnera entière satisfaction durant la campagne.



Transfert d'unités du Train d'Espagne vers le Niémen



24 juin 1812 franchissement du Niémen

## Une mission surhumaine pour le Train des équipages

Il s'agissait en effet de ravitailler la plus grande armée jamais constituée, multinationale : « l'armée des 20 Nations ». Comportant au total 678 000 hommes, dont « seulement » 356 000 de l'Empire français dont déjà des Belges, Hollandais et Allemands de la rive gauche du Rhin, elle mobilisait en particulier 115 000 hommes de la confédération du Rhin, 79 000 Polonais et 67 000 Prussiens et Autrichiens. 440 000 d'entre eux franchissent le Niémen le 24 juin, avec un millier de canons et plus de 160 000 chevaux. Ils seront rejoints par la suite par des renforts de 120 à 150 000 hommes.

Pour la remplir, le Train ne disposait pas, tout au moins sur le plan qualitatif, des moyens nécessaires. En effet, les propriétaires de chevaux cherchaient à soustraire ce qu'ils avaient de meilleur et les chevaux achetés, bien souvent âgés et mal nourris succomberont en nombre. Le matériel roulant, rapidement construit et peu éprouvé, obstruera bien souvent les itinéraires, déjà encombrés par les équipages pléthoriques des quartiers généraux. Le mal aurait certainement été moindre avec des conducteurs du Train expérimentés, mais de nombreux bataillons, récemment créés, étaient constitués d'un effectif insuffisamment formé<sup>(2)</sup>, recruté parmi les réfractaires, les étrangers<sup>(3)</sup> ou parmi le personnel d'autres armes diminué physiquement<sup>(4)</sup>.

## Des débuts de campagne déjà éprouvants

Fin juin, après seulement quelques jours de campagne, la Grande Armée manque déjà de pain. La dysenterie et des pluies diluviennes, accompagnées d'une baisse importante des températures ont déjà causé la mort de plusieurs milliers d'hommes et 30 000 chevaux, dont 8 000 aux équipages. Les voitures abandonnées sont pillées. Qui plus est, la boue entrave la progression des voitures qui sont déjà à 3 ou 4 jours (6 jours pour celles attelées de bœufs) des fantassins qui avancent à marches forcées. Ces derniers souffrent très vite de la faim, les russes pratiquant la tactique de la terre brûlée et incendiant systématiquement les dépôts. Cette situation extrêmement grave oblige l'empereur à stationner 15 jours à Vilna.

La fertile imagination de Napoléon lui a certes fait adopter de fausses bonnes solutions. Il compte utiliser, pour la traction, des bœufs réquisitionnés en Prusse qui serviront ensuite de réserve de viande. Mais difficiles à ferrer et à conduire, vite épuisés par les longues marches, les bêtes succomberont avant de pouvoir nourrir les ventres affamés auxquels elles étaient destinées. De même, l'empereur avait préconisé l'emport par chaque cavalier de fourrage sur sa monture, mais ces derniers se sont vite débarrassés de ce chargement encombrant.

1 500 chevaux sont pris au Train des équipages pour compléter le train d'artillerie. 1 000 voitures restent donc à Vilna, dans l'attente de la réquisition de chevaux lithuaniens.

Au-delà, en partie en raison de l'inexpérience du personnel armant certains bataillons du Train et faute d'une discipline globale de marche, une confusion extrême règne sur les itinéraires encombrés et en particulier à proximité des ponts que personne ne veut attendre pour franchir. Une première : le 14 août, sur la route de Smolensk, la colonne est si étirée que l'empereur fait réserver la route au Train des équipages, la cavalerie et les fantassins marchant sur les côtés, piétinant les récoltes.

Qui plus est, aux pluies ont succédé des chaleurs excessives. Napoléon a certes échelonné sur ses arrières des garnisons chargées de faire réparer les chaussées par la population locale, mais cette mesure est peu mise en oeuvre. Le 30 août, le Génie reçoit l'ordre de précéder les colonnes pour préparer les points de passage difficiles, mais il est lui-même dépassé par l'ampleur de la tâche.

<sup>(2)</sup> Sur 255 officiers ayant servi dans le Train des Equipages de 1807 à 1814, 117 ont été « recrutés » en 1812. Il s'agit en effet d'encadrer la mise sur pied de 9 bataillons à 6 compagnies, sans oublier les autres qui passent de 4 à 6 compagnies. Pour l'essentiel, s'ajouteront à une vingtaine de promotions internes, 45 officiers issus de la cavalerie et 26 de l'infanterie, pour la plupart handicapés par des blessures.

<sup>(3)</sup> 9% des officiers du Train étaient d'origine étrangère. Les 14<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> BT comportaient une majorité d'officiers polonais. S'y ajoutaient des officiers italiens, belges, allemands, suisses... Un seul désertera en 1814.

<sup>(4)</sup> Par exemple, le Ltn Saradin, cavalier d'origine, totalisant 18 campagnes à son actif, un cheval tué sous lui. Il est fait chevalier de la Légion d'honneur à titre exceptionnel et nommé officier « au feu ». Il rejoint le Train début 1812, handicapé par 6 blessures de guerre successives. Il restera un des rares officiers valides du 20<sup>e</sup> bataillon à la fin de la campagne.



L'empereur doit s'arrêter 12 jours à Vitebsk pour regrouper ses forces. 600 voitures du Train l'ont rejoint. 700 sont échelonnées sur les 200 km qui précèdent. Des milliers de traînards maraudent sur les arrières, pillant les convois de vivres. La marche de l'armée étant paralysée par les milliers de voitures particulières, Napoléon donne des ordres pour les supprimer, en vain. Devant l'ampleur des problèmes de ravitaillement, le comte Daru, directeur de l'administration de l'armée et son adjoint, le comte Dumas, intendant général de la Grande Armée, suggèrent à l'empereur de passer l'hiver à Vitebsk, ce qui permettrait de réorganiser la chaîne des approvisionnements et des transports. En vain également : la marche vers l'est reprend...

## La marche sur Moscou aggrave les problèmes de ravitaillement

Le 7 septembre, la bataille de Borodino, à l'approche de Moscou, est particulièrement meurtrière. Le 18<sup>e</sup> bataillon, par suite des encombrements à proximité du champ de bataille, ne peut s'approcher pour prendre en compte les 20 000 blessés de la Grande Armée.

Seules 1 200 voitures du Train des équipages parviennent à Moscou le 14 septembre, mais 5 000 voitures « irrégulières » de bagages pénètrent également dans la ville. Faute d'ordres allant dans ce sens, on ne pense pas à sauver du feu et du pillage, en vue de constituer des réserves, les vivres et vêtements chauds trouvés sur place. Ces derniers feront cruellement défaut quelques semaines plus tard et l'armée recommence à manquer de vivres dès le début octobre.

On envoie les bataillons du Train dans la campagne à la recherche de fourrage que nos soldats devront arracher à l'ennemi au prix de pertes continuelles. Le 6 octobre, le capitaine Séguret, commandant le 16<sup>e</sup> bataillon, est à la tête de plusieurs détachements de divers bataillons envoyés en « fourrageurs ». Un fort parti de cosaques les attaque et enlève une partie du convoi. Séguret rallie une vingtaine d'officiers, gradés et soldats et sabre l'ennemi à leur tête. Il reprend les prisonniers et le matériel aux cosaques et les met en déroute, tuant et blessant de sa main un grand nombre d'entre eux. Pour leurs actions héroïques, plusieurs officiers du Train (capitaine Giloux commandant le 12<sup>e</sup> BT, lieutenant Le Moussu de ce même bataillon, ...) seront ainsi décorés de la Légion d'honneur au Kremlin par l'empereur en personne mais auront quelques difficultés à le prouver plus tard.

## Le Train des équipages partage héroïquement les souffrances de la retraite

Le 19 octobre, lorsque Napoléon entame sa retraite, la route déjà empruntée à l'aller n'offre plus aucune ressource. Au bout de 10 jours, une fois consommé le peu de vivres emportés de Moscou, il ne reste que la viande des chevaux et pire parfois, la chair humaine pour les hommes et les chaumes arrachés aux toits pour les chevaux. Les pertes sont effroyables, amplifiées par le harcèlement des cosaques sur les convois manquant souvent de discipline de marche. Le 9 novembre, lorsque l'empereur arrive à Smolensk, il n'a plus derrière lui que 36 000 hommes soutenus par 200 voitures du Train des équipages.

Le 12 décembre, lorsque les débris de cette Grande Armée se sont mis à l'abri des Russes au-delà de Vilna, 200 000 hommes ont péri, la moitié au combat, l'autre moitié de faim, de froid, d'épuisement ou de maladie. 150 000 sont restés aux mains des Russes. Le Train se bat vaillamment pour protéger les approvisionnements puis tenter d'échapper à cet enfer.

Le 17 novembre 1812, au défilé de Krasnoïé, un combat oppose au corps russe de Miladorovitch le 4<sup>e</sup> Corps du Prince Eugène. Ce corps se sacrifie pour permettre au reste de l'armée de s'échapper. Son 9<sup>e</sup> bataillon du Train se bat au corps à corps et perd 3 commandants de compagnie. Fait d'arme exceptionnel dans l'histoire de la « logistique opérationnelle » : le 20



25 août passage de la Vopv, gravure par Albert Adam



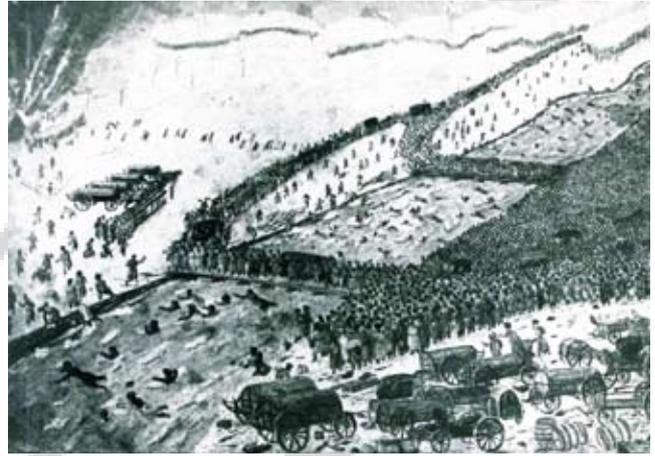
Les tringlots assurent la défense de leurs convois



23 septembre bivouac à 8 heures de Moscou, d'après G. de Faber du Faur



19 octobre-novembre 1812 : la Grande Armée en retraite



27 au 29 novembre passage de la Bérézina

novembre, le lieutenant Risse-Chevalier du 10<sup>e</sup> bataillon réussit un formidable exploit, en pleine retraite. À la tête d'un convoi de 250 chevaux et 100 caissons, transportant depuis Vilna<sup>(5)</sup> 36 000 rations de biscuit, il parvient à traverser les lignes des partisans russes et rallie le quartier général impérial et la Garde, privés de vivres. Harcelé fréquemment par les cosaques, il réussit à les mettre en fuite, à la tête de ses équipages et de son escorte constituée de 30 soldats du Train démontés. Ayant acheminé ainsi un précieux ravitaillement qui faisait totalement défaut, son détachement sera passé en revue par l'empereur en personne et le maréchal Berthier.

Du 24 au 29 novembre, l'empereur réussit le tour de force de franchir la Bérézina, prenant de vitesse les forces russes avant que celles-ci n'aient pu opérer leur jonction pour l'écraser. C'est la fin pour presque tous les charrois du Train rescapés de la retraite.

Le 10 décembre 1812, à la sortie de Vilna, les restes de la Grande Armée en retraite tentent, en vain, de grimper les pentes verglacées de la colline de Ponary. Là seront abandonnés, canonnés par les Russes, les derniers fourgons appartenant au Train de la Garde Impériale aux ordres du capitaine Gubert. Ils transportaient le trésor impérial<sup>(6)</sup>.

Les pertes de l'arme sont énormes<sup>(7)</sup> : les survivants des 17 bataillons ne ramènent en Pologne que 101 chevaux et aucune voiture<sup>(8)</sup>. Plus de 6 600 hommes sur les 10 000 qui avaient franchi le Niémen 172 jours plus tôt, ont péri. Sur 270 officiers ayant franchi le Niémen au mois de juin, 91 dont 5 commandants de bataillon, sont morts au combat ou disparus et 78 sont blessés<sup>(9)</sup>. 1 562 soldats ont été tués à l'ennemi, 5 000 se sont noyés, sont morts de froid, de faim, d'épuisement ou ont disparu dans la tourmente, victimes de l'importance démesurée de la tâche à accomplir.

Le Train des équipages en tant que corps constitué a cessé d'exister. Il ne lui reste plus que le matériel et les hommes restés en Pologne et en Allemagne avec les troupes de 2<sup>e</sup> ligne et dans les dépôts. Les survivants valides ne permettent pas d'encadrer plus de 4 bataillons.

Le courage et l'esprit de sacrifice de nos anciens justifient sans le moindre doute l'inscription « Russie 1812 » dans les plis de notre Étendard. À noter que le 1<sup>er</sup> officier de recrutement direct à avoir rejoint notre Arme est le sous-lieutenant Valois, sorti de St-Cyr en 1812. Inapte à servir dans l'infanterie en raison de troubles de l'ouïe, il demande à rejoindre le Train et sera blessé mortellement sur la Bérézina le 29 novembre 1812.

## Le « RETEX » de la campagne

L'empereur tiendra le plus grand compte des enseignements de cette campagne qui a vu un Train des équipages assez largement dimensionné et parfois sous-employé, agir isolément et manquant surtout de directives pour faire respecter une discipline de marche dans les convois et sur les itinéraires. C'est ainsi que moins de 6 mois après le retour en Pologne, Napoléon reconstitue le Train des équipages et met à sa tête au poste d'inspecteur le général baron Picard.



Harcèlement des convois pendant la retraite, peinture de B.P. Willewalde

<sup>(5)</sup> Vilna est un énorme dépôt regroupant 4 millions de rations, 30 000 paires de souliers, un nombre considérable de fusils et d'effets.

<sup>(6)</sup> Le bataillon de la Garde regroupait l'élite de l'Arme. Animé par un esprit de corps affirmé, il aura un comportement absolument exemplaire durant toute la campagne.

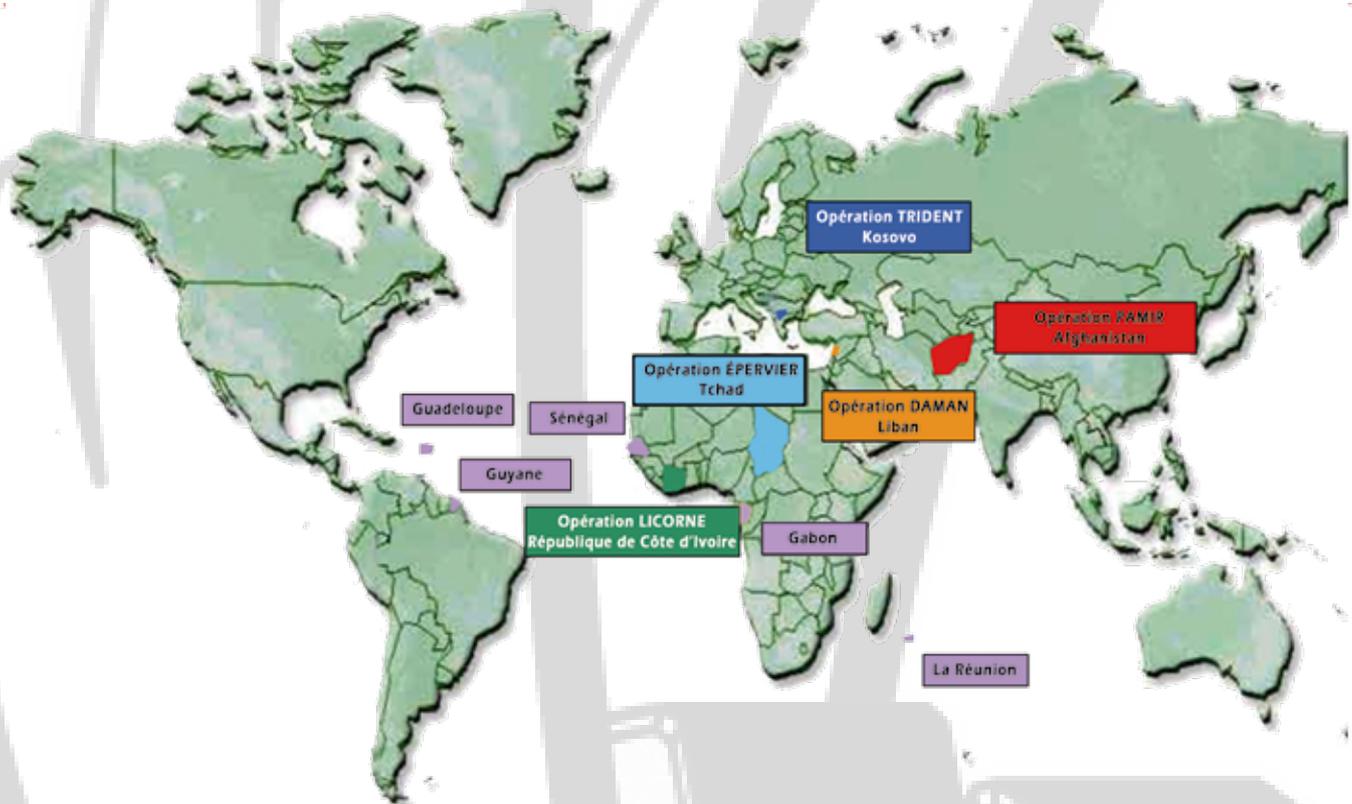
<sup>(7)</sup> Rescapés valides :  
 - 18<sup>e</sup> BT (transport sanitaire) : 2 officiers et 18 soldats  
 - 17<sup>e</sup> BT : 2/4/29  
 - 21<sup>e</sup> BT (attelé de bœufs et pourtant considéré comme « favorisé » par les circonstances tactiques) : 8 officiers et 102 hommes  
 - le 7<sup>e</sup> BT, quant à lui, rentre avec 3/10/58 sur les 14/41/594 partis en campagne.

<sup>(8)</sup> Certains bataillons ne ramènent aucune monture, le 23<sup>e</sup> BT ramène 3 chevaux, le 21<sup>e</sup> en ramène 11, 18 pour le 14<sup>e</sup> BT.

<sup>(9)</sup> 11 officiers rentreront de captivité en 1814.

# OPEX et MCD majeures

## Sept. 2012 - août 2013



### **Opération DAMAN Liban**



D'octobre 2012 à mars 2013, le 515<sup>e</sup> RT a projeté un détachement de soutien d'une trentaine de personnels.  
D'avril à octobre 2013, le 516<sup>e</sup> RT projettera un détachement composé d'un peloton de commandement-transport et un PCR sur VAB.

### **Opération LICORNE République de Côte d'Ivoire**



Le 511<sup>e</sup> RT a fourni pour le DetSout ONUCI un détachement de transit-transport de 22 personnels d'octobre 2012 à mars 2013. Il est relevé d'avril à septembre 2013 par le 121<sup>e</sup> RT.

### **NCC KFOR Kosovo**



Un peloton mixte transport-ravitaillement armé par le 503<sup>e</sup> RT de mai à novembre 2012 a été relevé par le 511<sup>e</sup> RT jusqu'en avril 2013. Le 503<sup>e</sup> RT assurera à nouveau la relève à compter du mois de mai prochain.

## Opération PAMIR Afghanistan



Le 516<sup>e</sup> RT a été corps pilote du BATLOG « Osterode » à Kaboul (9<sup>e</sup> mandat de l'opération PAMIR) d'avril à septembre 2012.

D'octobre 2012 à mars 2013, la relève est assurée par le 6<sup>e</sup> RMAT en tant que corps pilote, renforcé d'un escadron de circulation transport armé par le 503<sup>e</sup> RT (BATLOG « Koufra »).

D'avril à octobre 2013, ce sera le 121<sup>e</sup> RT qui sera corps pilote du BATLOG (11<sup>e</sup> mandat) renforcés de personnels en provenance de toutes les unités de la brigade et d'un RMAT.

De juillet à décembre 2012, le BQG du Corps Européen a renforcé les états-majors multinationaux de l'OTAN à Kaboul avec un détachement de 26 personnels.

Dans le cadre de cette même opération, au Tadjikistan tout d'abord, le 1<sup>er</sup> RTP fournit en permanence un détachement de transit aérien mais également une équipe de spécialistes qualifiés « largage de matériel très grande hauteur à ouverture basse » (LMTGHOB, plus de 6 000 m d'altitude) pour le ravitaillement par air des troupes au sol.

À Chypre enfin, le 1<sup>er</sup> RTP fournit 3 personnels en auto-relève pour assurer le transit au profit du sas de « réacclimatation » du personnel de retour d'Afghanistan.

## Opération EPERVIER Tchad - RCA



Le 1<sup>er</sup> RTP entretient en permanence dans ces deux pays un détachement de LPA/transit relevé tous les 4 mois.

## Régiment de Soutien du Combattant



Élément unique en charge de la fonction soutien du combattant, le RSC entretient en permanence des détachements de la valeur d'une section au sein du Batlog PAMIR et de l'élément de soutien de l'opération DAMAN au Liban ; des modules plus réduits à Djibouti, en Guyane, en Polynésie, au sein de la KFOR et du Det Sout ONUCI en Côte d'Ivoire.

## Missions de courte durée



D'août à novembre 2012, le 121<sup>e</sup> RT a projeté à la Réunion une compagnie PROTERRE de 61 personnels, renforcée au mois d'août par une section de réservistes de ce même régiment.

De mars à juillet 2013, c'est le 511<sup>e</sup> RT qui renforce d'une compagnie PROTERRE (78 personnels) le 2<sup>e</sup> RPIMA de la Réunion.

De septembre à décembre 2013, le 503<sup>e</sup> RT enverra une compagnie PROTERRE (60 personnels) en Guadeloupe.

En 2012, le 1<sup>er</sup> RTP a projeté une compagnie PROTERRE à Mayotte.

Enfin, dans le cadre de sa mission majeure, ce même régiment a fourni de petits détachements pour assurer des missions de transit, aérotransport ou largage de matériel au Gabon, au Sénégal et en Guyane au profit de l'opération HARPIE contre l'orpaillage clandestin.

# Les généraux de l'Arme

---

**Général de corps d'armée Jean-Philippe HOUDINET**  
Général adjoint soutien du général commandant les forces terrestres  
Quartier Kléber  
Rue du pont neuf  
59041 LILLE CEDEX  
[jean-philippe.houdinet@intradef.gouv.fr](mailto:jean-philippe.houdinet@intradef.gouv.fr)  
Pnia : 821 591 22 03  
Télécom : 03 28 38 22 03



**Général de division Joël RIVAULT**  
Chef d'état-major  
OTAN/FC Madrid  
Deployable joint staff element  
1 du Allied Force Command Madrid  
Carretera de Boadilla  
28223 Pozuelo de Alarcon / Madrid (Espagne)  
[joel.rivault@mmf.defense.gouv.fr](mailto:joel.rivault@mmf.defense.gouv.fr)  
88915815 554 60 15

**Général de brigade Patrick ETIENNE**  
Commandant l'école du Train  
Écoles militaires de Bourges  
B.P. 50709 - 18016 Bourges Cedex  
[patrick.etienne@intradef.gouv.fr](mailto:patrick.etienne@intradef.gouv.fr)  
821 181 76 37 (militaire) - 02 48 68 76 37 (civil)



---

**Général de brigade Pierre VUILLAUME**  
Délégué aux réserves de l'armée de Terre  
CESAT/ESORSEM  
[pierre.vuillaume@intradef.gouv.fr](mailto:pierre.vuillaume@intradef.gouv.fr)  
Tel : 821 782 23 10 / 01 39 21 23 10  
Fax : 821 782 25 98 / 01 39 21 25 98



**Général de brigade Jean-Luc JACQUEMENT**  
Commandant la 1<sup>re</sup> Brigade Logistique  
Quartier général PICARD - BP 25006 - 91315 Montlhéry Cedex  
[jean-luc.jacquement@intradef.gouv.fr](mailto:jean-luc.jacquement@intradef.gouv.fr)  
821 910 36 00 (militaire) - 01 64 92 36 00 (civil)

**Général de brigade Bernard BONNET**  
Sous-chef d'état-major logistique  
Corps germano-néerlandais Münster  
[bernard-m.bonnet@pchr.defense.gouv.fr](mailto:bernard-m.bonnet@pchr.defense.gouv.fr)



# Effectif par régiment

Référentiel en organisation (REO) 2013, sous réserve d'application des mesures connues au 1<sup>er</sup> octobre 2012, toutes spécialités confondues et hors complément

1 <sup>er</sup> RÉGIMENT DU TRAIN PARACHUTISTE	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	35	186	362	5583	0	1	7	8

121 <sup>e</sup> RÉGIMENT DU TRAIN	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	43	244	686	973	0	1	10	11

503 <sup>e</sup> RÉGIMENT DU TRAIN	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	45	208	618	871	0	1	12	13

511 <sup>e</sup> RÉGIMENT DU TRAIN	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	45	211	648	904	0	1	8	9

515 <sup>e</sup> RÉGIMENT DU TRAIN	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	44	228	621	893	0	2	10	12

516 <sup>e</sup> RÉGIMENT DU TRAIN	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	49	223	714	986	0	1	9	10

519 <sup>e</sup> GROUPE DE TRANSIT MARITIME	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	24	94	212	330	0	1	25	26

RÉGIMENT DE SOUTIEN DU COMBATTANT	PERMANENTS				CIVILS			
	OFF	SOFF	MDR	Total	I	II	III	Total
	50	246	579	875	0	5	35	40

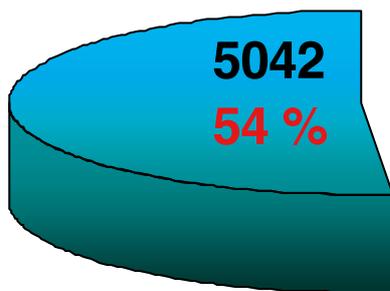
# Répartition des effectifs

## Domaine mouvements-ravitaillements

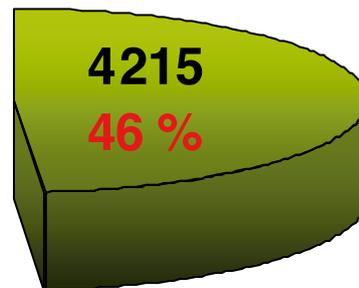
Le domaine mouvements-ravitaillements au DUO 2013

### Répartition des effectifs MVT

Autres chantiers



Chantier MVT-RAV  
6 régiments



## Calendrier des réorganisations

Notre Arme arrive au terme d'une longue période de réorganisation de grande ampleur et devrait entrer en 2013 dans une période de consolidation de ses effectifs.

Au 1<sup>er</sup> octobre 2012, les mesures connues pour modification des référentiels d'effectifs en organisation (REO) en 2013 sont les suivantes :

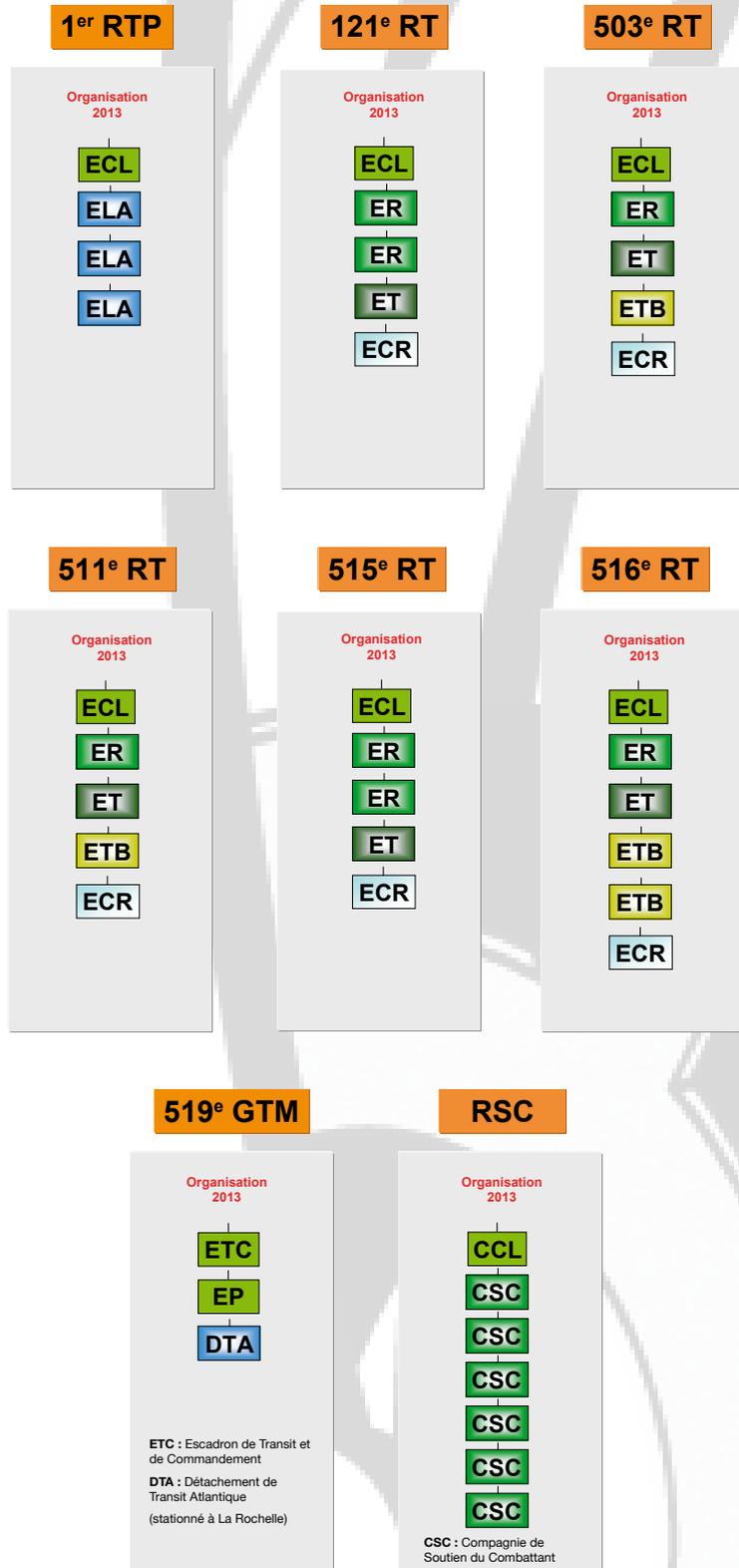
- La seule mesure notable concerne le 121<sup>e</sup> RT : transfert du Centre de Mise en Oeuvre (CMO) appui-mouvement (6/6/10//22) vers l'état-major de la 1<sup>re</sup> Brigade Logistique. Ce CMO est en particulier en charge, en lieu et place du 601<sup>e</sup> RCR, de l'organisation des mouvements du défilé du 14 juillet à Paris.

Les autres mesures ne concernent que des effectifs très réduits :

- pour le 1<sup>er</sup> RTP et le 511<sup>e</sup> RT : suppression des 6 postes de VDAT accordés en sureffectif en 2012 ;
- pour le 1<sup>er</sup> RTP : suppression des deux rattachés fonctionnels (SIC) ;
- pour le 511<sup>e</sup> RT : suppression des deux rattachés fonctionnels (SIC) ;
- renforcement des cellules « équipes conduite de la maintenance » par un sous-officier supplémentaire par régiment.

# Fin des restructurations

Organisation des formations du Train et formation rattachée en 2013 :



# Avancement 2012

## *Pour le grade de colonel :*

Lcl Christophe BARBE  
Lcl Jean-Philippe CABANETTES  
Lcl Jérôme LAPLACE

Lcl Philippe LECUBAIN  
Lcl Michel POLEDRI  
Lcl Jean-Louis VELUT

## *Pour le grade de lieutenant-colonel :*

Cen Sébastien BARBOT  
Cen Nicolas BUREAU  
Cen Bruno COSTE  
Cen Hervé DUFOSET  
Cen Gérald FRIEDRICH  
Cen Cédric GUERIN  
Cen Cyril GUILBERT

Cen Pascal LEDOUX  
Cen Xavier MARANZANA  
Cen René PASTEUR  
Cen Olivier PUGET  
Cen Jean-Baptiste RIBETTE  
Cen Jean-Louis TAPRET

## *Pour le grade de chef d'escadron :*

Cne Sébastien ARCHAIMBAULT  
Cne Nicolas BEAUVAIS  
Cne Jean-Philippe BOITIER  
Cne Stéphane BREGUET  
Cne Johann BRUSTEAU  
Cne Edouard CALMELET  
Cne Laurent CHABERT  
Cne Grégory COLOMBIER  
Cne Olivier DE PLACE  
Cne Jean DEMARTEAU  
Cne Christophe FAVREL  
Cne Maxime GANTOIS  
Cne Olivier GLETTY  
Cne Jean-Luc GUERARD

Cne Frédéric HIDASI  
Cne Guillaume HUMBERT  
Cne Sébastien LE COADOU  
Cne Rodolphe MARTIN  
Cne Xavier MENNESSON  
Cne Matthieu MOLLARD  
Cne Gabriel PEYROUNY  
Cne Frédéric PINCK  
Cne Mikael PINEL  
Cne Olivier RENAULT  
Cne François ROLIN  
Cne Pierre-Alain SCHWEITZER  
Cne Christophe WEGMANN

# Départs en retraite

Col Daniel PEZET  
Col Arnauld BUISSON  
Col Philippe SEPTIER  
Col Daniel SOUPART  
Lcl Claude COMMERES  
Lcl Christian PIPELIER  
Lcl Jean DISSARD  
Lcl Philippe DURET  
Lcl Christian DUBOIS  
Lcl Charles DUBOURG  
Lcl Eric ROULIER  
Lcl Luc MALNATI  
Lcl Jean-Jacques CHARIGLIONE  
Lcl François JACQUES  
Lcl Jacques POURCHER ( RDC Jan. 2013)  
Lcl Alain LEFETZ (RDC Jan. 2013)  
Lcl Claude WEGSCHEIDER (RDC Jan. 2013)

Cen Christophe DELOBEL  
Cne Xavier BARBELENET  
Cne Daniel BERNARD  
Cne Nicolas BRIAU  
Cne Bertrand DESMES  
Cne Miguel DURIVEAUX  
Cne Pierre LEGRIS de la SALLE  
Cne Bernard MAYEUX  
Cne Nicolas PLAUDET  
Cne Cyril ROUSSEAU  
Cne Patrick BOUGEARD  
Cne Bernard AURENCHÉ  
Cne Richard BARRE  
Cne Bruno BOUCHERON  
Cne Guillaume PENGAM  
Cne Jean DAGET

# En dehors des régiments,

<b>Écoles militaires de Bourges</b> 821 181 – 02 48 68 + 7 ou 02 46 08 + 8	<b>CTTS Montlhéry</b> 821 910 - 01 64 92
<b>École du Train</b>	Col Chevalier, chef CTTS 4671
Coordination : Lcl Vanimschoot' 8090	
<b>Centre de formation logistique</b>	<b>EMAT Paris</b> 821 752 - 01 42 19
Directeur : Col Vervaeke 7441	Col Moores, B.Sout/MTT 4673
DEP : Col Eudeline 8042	Col Meyer, MGAT/PS/B.ORG 4699
	Col Traxel, B.Plans/POL-capa-ops 4736
<b>Administration centrale</b> 821 752 – 01 42 19	
<b>Cabinet du ministre</b>	<b>CFT Lille</b> 821 591- 03 28 38
Col Roman-Amat, CGA 2194	Col (TA) Bacquet, chef Div Log 3347
Lcl Gensel, CAB MINDEF 3550	Col Ramasco, Études expertise Log 3068
Lcl Pons, DICOD 5349	Col Cambournac, adjoint Div EMOT 2861
	Col Ami, chef G5 plans 3234
<b>DRH-MD Paris / SGA</b>	Col Poulette, chef BMMT 2824
Col Cruzille 7521	
<b>DRHAT Paris / SDEP</b>	<b>CRR-France Lille</b> 829 595 - 03 28 14
Col Fleuret, RH 5765	Col Szolyga, ACOS CSS 4839
Col Carrey, Pilotage effectifs 3684	Col Laplace, DACOS G4 5199
Col Chatillon, Formation métiers 5756	
<b>DRHAT/SDFE Tours</b> 821 371 – 02 47 77	<b>CRR Européen Strasbourg</b> 821 676 - 03 88 43
Col Deroux, SGP/ bureau soutien 2456	Col Louisfert, COMM 2002
Col Chapeu, chef section brevetés 2144	
Col Cichowski, chef bureau réserve 2300	<b>CDEF Paris</b> 821 753 - 01 44 42
	Col Pitty, CESAT 8161
<b>Commandement du SMA Paris</b>	<b>SIMMT Versailles</b> 821 781 - 01 39 67
Lcl Lapouze	Lcl Combal, Achats mat. Terre/Div. parcs 2530
<b>DRM Paris</b> 821 753 – 01 44 42	<b>SMITer Versailles</b> 821 781 - 01 71 41
Lcl Devrière 4304	Cen Baillot, DEO/B.OPS/SACT 8426
<b>Grands États-Majors et directions interarmées</b>	<b>DC DIRISI Kremlin-Bicêtre</b> 821 942 - 01 56 20
<b>EMA Paris</b> 821 752 – 01 42 19	Lcl Collombon, chef d'état-major 3800
Col Gueguen, CPCO/chef J4 6856	<b>CNSD Fontainebleau</b> 821 771 - 01 60 71
Col Sabia, CPCO/J4/coord synthèse 5288	Lcl Buliard 7506
Col Saint Fort Ichon, PLANS/OCF 6507	<b>États-Majors et formations de soutien et de zones de défense</b>
Col Clerc, Commis. Général aux Transports 01 40 81 76 14	<b>EMSDSt-Germain en Laye</b> 821 782 - 01 39 21
<b>IGAT Paris</b>	Lcl Schwein, pilotage synthèse 3072
Col Weixler, IAT / Inspection Ops 821 941 3761 – 01 41 93 3761	<b>EMSD Rennes</b> 821 351 - 02 23 44
Col Tessier, chef bureau enquête accidents 821 781 23 86 - 01 39 67 23 86	Lcl Ferrères, chef BRILOM 5471
<b>EMIAFE Creil</b>	<b>EMSD Metz</b> 821 572 - 03 87 15
Col Grammatico, CDT/OGA 811 110 27 22	Lcl Bodlener, chef bureau TRP 3218
<b>Centre interarmées de coordination logistique opérationnelle Montlhéry</b>	<b>Bases de Défense (BdD)</b>
Col Chesney, détachement de liaison CPCO 821 752 3297 – 01 42 19 3297	Col Puyo, COMBdD Montlhéry 821 910 4001 - 01 64 92 4001
<b>Centre multimodal des transports Villacoublay</b> 811 107-014507	Col (LA) Blanchon, COMBdD Metz 821 572 3545 - 03 87 15 3545
Col André, chef Division Expertise 3322	Col Mottart, COMBdD Lille 821 591 2160 - 03 28 38 2160

# quelques points de contact.

## Groupelements de Soutien de Base de Défense (GSBdD)

Besançon : Lcl Nowak, Cdt GS \_\_\_\_\_ 821 251 2227 - 03 81 87  
Rennes : Lcl Leroux, chargé de mission \_\_\_\_\_ 821 351 6066  
Phalsbourg : Lcl Ortiz \_\_\_\_\_ 821 571 3042 - 03 87 25  
Angoulême : Lcl Rousselot \_\_\_\_\_ 821 161 8670 - 05 45 22 8670  
Monthéry : Lcl Busch, Cdt GS \_\_\_\_\_ 821 910 3491- 01 64 92 3491

## États-Majors InterArmées de Zone de Défense (EMIAZD)

**Nord-Est Metz** \_\_\_\_\_ 821 572 - 03 87 15  
Lcl Reynaud, Div Log \_\_\_\_\_ 3579

## Délégués Militaires Départementaux

Lcl Kieffer, Charente - Angoulême \_\_\_\_\_ 821 161 9546 - 05 45 22  
Lcl Rondeau, Charente Maritime - La Rochelle \_\_\_\_\_ 821 172 4552 - 05 46 51  
Lcl Defranchi, Corse du Sud - Ajaccio \_\_\_\_\_ 821 201 5200 - 04 95 50  
Lcl Ortiz, Jura - Lons le Saunier \_\_\_\_\_ 821 392 4690 - 03 84 87  
Lcl Testard de Marans, Lot et Garonne - Agen \_\_\_\_\_ 821 471 1561 - 05 53 77  
Lcl Lamarque, Marne - Châlons en Champagne \_\_\_\_\_ 821 511 2071 - 03 26 22  
Lcl Cian, Pas de Calais - Arras \_\_\_\_\_ 821 622 9901 - 03 21 60  
Lcl Coadou, Essonne - Monthéry \_\_\_\_\_ 821 910 3480 - 01 64 92

## États-Majors de force

**EMF1 Besançon** \_\_\_\_\_ 821 251 - 03 63 18  
Lcl de Belvata Balasy, Div Log/chef B4 \_\_\_\_\_ 2568

**EMF3 Marseille** \_\_\_\_\_ 821 131 - 04 84 26  
Lcl Barrière, B4/ CO Log \_\_\_\_\_ 0232

## COMFRMARFOR Toulon

Lcl Pataille, traitant LOG \_\_\_\_\_ 831 733 7912 - 04 94 05 1912

## Brigades interarmes

**1<sup>re</sup> brigade mécanisée Chalons-en-Champagne**  
Cne Le Bot, chef cellule Log \_\_\_\_\_ 821 511 2164 - 03 26 22 2164

**2<sup>e</sup> brigade blindée Illkirch-Graffenstaden**  
Cen Guilleux, adjoint chef B.Log \_\_\_\_\_ 821 671 4053 - 03 90 23 4053

**3<sup>e</sup> brigade mécanisée Clermont-Ferrand**  
Lcl Chaudron, chef B.Log \_\_\_\_\_ 821 631 0790 - 04 63 08 0790

**6<sup>e</sup> brigade légère blindée Nîmes**  
Cen Pasteur, chef section Log \_\_\_\_\_ 821 301 3287 - 04 66 02 3287

**11<sup>e</sup> BP Toulouse**  
Cen Brigant, chef B4 \_\_\_\_\_ 821 311 4567 - 05 62 57 4567

**27<sup>e</sup> BIM Varcès**  
Lcl Bonnet, chef B.Log \_\_\_\_\_ 821 382 7206 - 04 56 85 7206

**BFA Mullheim**  
Lcl Abt, OSA \_\_\_\_\_ 804 954 40 2017 - 49 76 31 90 2017

## Brigades spécialisées

**1<sup>re</sup> Brigade Logistique** \_\_\_\_\_ 821 910 - 01 64 90  
Col Prigent, colonel adjoint \_\_\_\_\_ 3603  
Col Canitrot, chef d'état-major \_\_\_\_\_ 3605

## Centres d'entraînement organismes de formation

**CEB Mourmelon**  
Cen Bouteloup, chef BOI \_\_\_\_\_ 821 512 7092 - 03 26 63 7092

**CESAT/ESORSEM** \_\_\_\_\_ 821 753 - 01 44 42  
Col De Guigné \_\_\_\_\_ 5251

**Écoles de Saint-Cyr Coëtquidan** \_\_\_\_\_ 821 563 - 02 97 70  
Lcl Bodénes, chef bureau prog \_\_\_\_\_ 7250

**École d'État-Major Saumur** \_\_\_\_\_ 821 492 - 02 53 93  
Cen Geffroy, professeur de groupe \_\_\_\_\_ 4195

**Écoles Militaires de Saumur** \_\_\_\_\_ 821 492 - 02 41 83  
Cen Wingham, chef cours LOG-TRN \_\_\_\_\_ 7015

**École Supérieure des Transmissions Cesson Sévigné**  
Lcl Penaud, chef cours E2PMS \_\_\_\_\_ 821 354 3480 - 02 99 84 3480

**ENSOA St-Maixent** \_\_\_\_\_ 821 791 - 05 49 76  
Lcl Hemmerlé, chef DIRCOM \_\_\_\_\_ 8306

## Divers

**STAT Versailles**  
Cen Felli, off marque Véhicules Log \_\_\_\_\_ 821 781 3194 - 01 39 67 31 94

**STAT Aéro Toulouse**  
Lcl Lebrun, Adjoint groupemt A 400M \_\_\_\_\_ 821 312 7752 - 05 31 54 7752

**CIAE Lyon (Centre InterArmées des Actions sur l'Environnement)**  
Lcl Duboulet, appui projection \_\_\_\_\_ 821 691 3364 - 04 37 27 3364

**CICDE Paris**  
Col Fouyet \_\_\_\_\_ 821 753 8333 - 01 44 42 8333

**DGGN Issy-les-Moulineaux**  
Col Massoni

## Postes à l'étranger

Allemagne - Australie - Belgique - Chine - Espagne - États-Unis -  
Grande Bretagne - Grèce - Italie - Norvège - Pays Bas - Tunisie<sup>2</sup>.

1 Le LCL VANIMSCHOOT détient les affectations et numéros de téléphone des camarades ne pouvant figurer sur cette liste qui ne peut être exhaustive.  
2 La liste des officiers et coordonnées est disponible auprès du LCL VANIMSCHOOT 02 46 08 80 90

# Inauguration de la Direction des Études et de la Prospective Soutien du Combattant

Par le lieutenant-colonel Moisan, commandant la DEP-SDC

Domaine récemment créé au sein de l'armée de Terre, le soutien du combattant (SDC) a naturellement nécessité la mise en place d'une direction des études et de la prospective (DEP) rattachée à l'Arme du Train.



Inauguration de la DEP SDC par le Gal Coqueblin

Cette DEP a été inaugurée le 6 juillet 2012 par le général Coqueblin commandant les écoles militaires de Bourges et l'école du Matériel, en présence du général Etienne commandant l'école du Train et du colonel Vervaeke, commandant le centre de formation logistique.

La DEP SDC est adossée à l'école du Train. Le général qui commande cette dernière est pilote de ce domaine dont le Régiment de Soutien du Combattant, également rattaché à l'arme du Train, est la principale unité. Le soutien du combattant peut se définir par l'ensemble des activités de soutien logistique de la composante terrestre qui concourent à maintenir la capacité opérationnelle du combattant en opérations. Le SDC vise à la satisfaction des

besoins vitaux, à la mise à disposition et l'entretien des ressources et équipements de vie courante et de protection individuelle issus de la boucle amont Soutien de l'Homme.

Le SDC recouvre ainsi :

- le stockage des ressources de soutien de l'homme,
- la gestion et l'approvisionnement des ressources de soutien de l'homme,
- la fourniture et la maintenance des ressources de soutien de l'homme,
- la production boulangère,
- le ravitaillement en eau de consommation humaine,
- la participation aux affaires mortuaires.

Le SDC s'exerce dans une logique de milieu, principalement au profit de la composante terrestre sur l'ensemble du théâtre d'opérations. Sous certaines conditions, il peut également s'exercer au profit des armées alliées et des populations civiles. Le SDC, élément essentiel de la logistique opérationnelle de consommation, s'inscrit donc au sein de l'armée de Terre dans la continuité de la chaîne logistique amont que le SCA assure.



Le Gal Etienne découpe le ruban à l'entrée des bureaux de la DEP SDC

La DEP SDC est forte de 3 officiers et d'un sous-officier et évolue dans les domaines du pilotage de domaine de la doctrine/retour d'expérience et de l'organisation. Elle traite également de la formation. Tout d'abord, la DEP agissant au nom du général commandant l'école du Train assure les fonctions de pilotage de domaine. À ce titre, elle définit les éléments majeurs de gestion des carrières des personnels, ainsi que les actions de formation qui appartiennent au domaine et en propose, en comité de pilotage (COFIL), les évolutions. Le premier COFIL du domaine s'est tenu le 17 octobre dernier. Il a été l'occasion de revoir de nombreuses actions de formation, d'envisager une militarisation des stages de cursus sous-officiers et EVAT et a permis d'arrêter les modalités d'accueil des lieutenants du domaine SDC au sein de la DA de l'arme du Train. Dans le cadre de son rôle de pilotage, la DEP SDC devra également rédiger tous les documents décrivant ce nouveau domaine.

En ce qui concerne ses fonctions doctrinales et de gestion du retour d'expérience, la DEP SDC a reçu pour tâche la rédaction du manuel d'emploi du Régiment de Soutien du Combattant ainsi qu'un mémento relatif aux missions d'approvisionnement en eau de consommation humaine.

Exploitant les comptes-rendus de fin de mission des détachements déployés en opérations, la DEP SDC en analyse la teneur et fait éventuellement évoluer la doctrine ou propose au SCA des évolutions sur les matériels et les procédures. Par ailleurs, la DEP SDC participe à de nombreux groupes de travail doctrinaux et y apporte son expertise du domaine.

Enfin la DEP SDC est partie prenante dans la description de l'organisation de son domaine. Dans ce cadre, elle propose les évolutions des REO et les dotations en matériels des unités du chantier et donc essentiellement les dotations du RSC. La DEP SDC réalise également les ordres de ressources humaines édictés par la DRHAT et propose des évolutions de l'armement des postes en veillant à conserver la cohérence de la gestion et de l'emploi du domaine. Elle est amenée à proposer des réductions ou des augmentations de format et décrit les qualifications s'attachant à certains postes.

La DEP SDC par son action transverse et son expertise du domaine est donc à la poignée de l'éventail du domaine SDC. Elle constitue l'échelon de synthèse et de cohérence du domaine qui vise à en rationaliser l'organisation, la formation et l'emploi.



*La fabrication de pain, capitale pour le moral des troupes*



*Discours du Lcl Moisan Cdt la DEP SDC*

# Les nouveaux équipements

Par le chef d'escadron Bréguet, DEP - École du Train

## Le futur porteur polyvalent terrestre (PPT)

PPLOG protégé



Le porteur polyvalent terrestre (PPT) arrivera dans les régiments de l'arme du Train à compter de fin 2013. Il est l'aboutissement d'un programme d'armement initié en 2001, destiné à remplacer progressivement les VTL et TRM 10 000 de l'armée de Terre. Il est décliné en 3 segments, sur la base du châssis 8x8 du M320 d'IVECO :

- le porteur polyvalent logistique (PPLOG), doté d'un bras de manutention apte à charger un plateau ou un conteneur ISO20 (jusqu'à 16 tonnes de traction) ;
- le porteur polyvalent de l'avant (PPAV), doté d'un plateau fixe multifonction, et pour certains, d'un bras de manutention hydraulique (BMH) d'une capacité de levage de 1,5 tonne ;
- le porteur polyvalent lourd de dépannage (PPLD), doté d'une grue pouvant lever jusqu'à 6 tonnes et d'un système de traction-levage autorisant le remorquage jusqu'à 50 tonnes (l'objectif étant de tracter-lever le VBCI).

Concerné par le segment PPLOG, l'arme du Train devrait recevoir d'ici 2021 près de 600 porteurs, sur une cible totale de 1200, et près de 360 remorques, sur une cible de 400, pour doter ses 7 régiments, le BCS et l'EQQ de la BFA, ainsi que le RSC. Le véhicule et la remorque répondent aux spécifications EXIII de la réglementation ADR, permettant ainsi le transport de munitions. Le bras de manutention (produit par LOHR/SOFRAME) permet le chargement des plateaux de type PLM (plateau lisse multifonctions) ou de conteneurs ISO20 sans plateau PLM en interface.

Tous les porteurs seront pré-équipés en série pour recevoir un poste PR4G (ER315 ou 362), une console SITEL (système d'information ter-

### Autres caractéristiques majeures

données DGA

#### Porteur polyvalent logistique :

- Longueur : 10,60 m (avec plateau)
- Largeur : 2,55 m
- Hauteur : 4 m (avec conteneur)
- Autonomie : 1200 km (en charge et sur route)
- Consommation : 41 l/100 km (sur route, en charge et avec dispositif de protection)
- Masse à vide : 21 tonnes (en ordre de combat et avec dispositif de protection)
- PTAC : 32 tonnes
- PTR : 40 tonnes
- PTR : 56 tonnes (en CONVEX catégorie 1)
- Aérotransport : A 400M - C5 - C17 - AN 124
- Franchissement : gué de 0,80 m (sans remorque)
- Système de manutention : jusqu'à 16 t (tare incluse)
- Systèmes d'assistance au freinage ABS et EBS.

#### Remorque :

- Longueur : 9,7 m (PPLG+RLOG = 18,7 m)
- Largeur : 2,55 m
- Hauteur : 4 m (avec conteneur)
- Masse (à vide) : 4,4 tonnes
- PTAC : 20 tonnes
- Capacité de chargement : jusqu'à 15,6 t (tare incluse)
- Système d'assistance au freinage ABS.

PPLOG remorque protégé



minal élémentaire) et tous seront équipés du GPS Dräger. Le programme d'armement comporte également l'acquisition de 400 dispositifs de protection additionnels, dont 250 pour le PPLOG, comprenant :

- une cabine protégée niveau 2 (cartouche de 7,62 perforante, résistance à un IED de 6 kg d'explosif sous une roue).
- un tourelleau (protégé) pour servir de mitrailleuse calibre 7,62 mm (ANF1 ou MAG 58) ;
- des grilles de protection contre les jets de pierre ;
- un support pour brouilleur de fréquences (mesure contre les IED).

Ces 250 dispositifs de protection équiperont les premiers PPLOG livrés, permettant ainsi d'engager au plus tôt ce nouveau porteur sur les théâtres d'opérations et dans le dispositif GUEPARD.

Le PPLOG et le PPLD terminent actuellement leur phase d'essais menée par la DGA et la STAT avant leur entrée en production sur l'année 2013. 50 PPLOG devraient être livrés avant le premier trimestre 2014, sur les 150 que comporte la tranche ferme. Cette tranche devrait permettre d'équiper au moins un peloton de transport par régiment du Train d'ici 2015, ainsi qu'un peloton de transport au parc d'entraînement « Champagne » à Mourmelon pour les rotations des unités du Train en préparation opérationnelle.

Une expérimentation tactique (EXTA), pilotée par la DEP de l'école du Train, sera réalisée au cours de l'année 2014. Elle visera à évaluer les apports tactiques et logistiques offerts par ce nouveau porteur logistique dans le cadre de convoi en environnement numérisé, notamment les équipements SIC et de protection embarqués qui constituent une avancée notable pour les unités de transport.

## Un tourelleau télé-opéré «WASP» pour mitrailleuse de 7,62mm

Afin de répondre au besoin opérationnel en Afghanistan, l'EMAT avait procédé en 2009 à l'acquisition en urgence opérationnelle (UO) de 100 tourelleaux télé-opérés (TTOP) WASP (weapon automatized for self-protection) pour mitrailleuse 7.62 mm, auprès de Panhard/Sagem, en vue d'équiper les PVP (50) et VBL/VB2L (50) du théâtre. Récemment, cette acquisition a été portée à 130, dont 80 pour les PVP. Ce système, en cours d'évaluation par la STAT, devrait être intégré fin 2012 sur les PVP. Outre le fait qu'il offre une plus grande protection au tireur, il accroît l'efficacité des tirs par une plus grande précision, une réduction de la dispersion (donc des risques d'effets collatéraux) et des consommations en munitions. Positionné devant la trappe du tireur, le TTOP est armé de la mitrailleuse MAG 58 de FN HERSTAL, qui succède progressivement à l'ANF1, avec un magasin d'une contenance de 200 cartouches.



Le tourelleau télé-opéré WASP

Son système optronique de visée est constitué de la caméra jour-infrarouge du système IR FELIN pour le Famas. Le chef de bord dispose d'un poste de tir composé d'un écran de restitution directe de l'image vidéo de la caméra, d'un pupitre de commande et d'un palonnier de type « joystick », fixé sur la portière. Prioritairement destiné aux PVP engagés sur les théâtres des opérations extérieures « durs », il devrait équiper les pelotons d'appui-mouvement sur PVP des régiments du Train de quelques exemplaires, au titre de la formation et de la préparation opérationnelle sur ce système.



Le PVP et son tourelleau



Intérieur du PVP

# « En avoir plein le dos »

Par le lieutenant-colonel Thépénier, CDEF /DDO /Bureau Environnement - Soutien

« L'art de vaincre est perdu sans l'art de subsister. » *Frédéric II*

Cette locution du langage courant pourrait sans conteste s'appliquer à nos soldats qui assurent le port de charges de plus en plus lourdes. En effet, les retours d'expérience font état de nombreuses pathologies (troubles musculo-squelettiques-TMS) dues au port de charges lourdes par les militaires français engagés sur les théâtres d'opérations, en particulier en Afghanistan.

En 2011, une thèse<sup>1</sup> conduite par Mme Sabrina Fuentes montre que l'étude de 272 cas (des militaires appartenant à 4 formations de la région terre nord-est) révèle un fort taux de prévalence aux TMS (84,7%). Le poids traditionnellement « supporté » est estimé entre 35 et 50 Kg « sur l'homme » lors d'une opération de combat. Ce fardeau comptabilise le nécessaire pour vivre et combattre (munitions et alimentation, affaires de vie en campagne) mais aussi les éléments de protection, armement individuel et collectif et moyens de transmissions (les piles représentent une part non négligeable du poids total).

Il est à pondérer par la spécialité du combattant considéré (servant d'armes collectives, infirmier,...), par l'environnement (zones semi-désertiques, zones urbaines,...) et par la durée de la mission. Cette « charge » doit, par ailleurs, être mesurée en fonction des dispositions physiologiques des jeunes générations. Ces derniers sont parfois peu enclins à l'effort physique. Ils ne découvrent les « bienfaits » du sport que lors de leur arrivée au sein des armées. Une récente étude a mis en lumière le fait que durant les deux premiers mois de leur formation initiale, les jeunes engagés de l'armée de Terre ont recours aux soins pour motifs ostéo- articulaire et musculaire dans près de la moitié des cas<sup>2</sup>.

Face à un ennemi de plus en plus mobile, connaissant parfaitement le terrain, faiblement équipé, c'est une nouvelle fois l'éternel combat entre la protection du combattant et sa mobilité qui prend tout son sens dans cette problématique. La question n'est pas nouvelle.

Nous tenterons, par quelques exemples, de montrer que les plus grands chefs militaires se sont interrogés et ont tenté d'apporter des solutions. La solution technique est envisagée. D'ores et déjà, des programmes sont en cours pour pallier à cette difficulté et « soulager » le fardeau du combattant. Il n'en demeure pas moins que l'entraînement et la répétition de l'effort peut modérer ces désagréments et renforcer la capacité « à durer » du soldat.



Vietnam



Today

# Porter pour « vivre et combattre »

L'histoire nous montre que le soldat a toujours porté. Aujourd'hui, et ce malgré la constatation de l'augmentation du poids, il est toujours possible de disposer de moyens logistiques (vecteurs de transport logistiques, livraison par air, conditionnement spécialisé, utilisation de l'hélicoptère...) permettant d'assurer un soutien de proximité et ainsi de réduire le fardeau individuel.

Dans des temps plus anciens, nonobstant les modes d'action tels que le pillage ou la réquisition forcée (prise d'otages) ou acceptée, seul le convoi composé de chariots permettait l'acheminement de l'ensemble des ressources de l'armée en campagne. Les grands tacticiens ont souvent répugné à utiliser des chariots qui, trop encombrants, malaisés à manœuvrer, retardaient la progression des unités et en réduisaient leur mobilité.

Alexandre brûlait les chariots dont ses soldats voulaient s'encombrer. Il leur préférait les animaux de bât (chevaux, ânes et chameaux) qui suivaient les colonnes de l'armée. Il bénéficiait aussi de soldats capables de parcourir des distances importantes lourdement chargés.

Son père, Philippe, avait entraîné ses hommes à couvrir nombre de lieues sous une lourde charge (assez de farine pour la consommation d'un mois) leur évitant ainsi de dépendre des chariots de l'intendance. Face à lui, les grecs, en tant que citoyens libres, refusaient de transporter leur nourriture et leur équipement : ils en chargeaient leurs esclaves et s'encombraient en outre de chars à bœufs dont la vitesse n'est pas la qualité première.

## ***Il faut bien souvent marcher et porter avant l'engagement.***

Cicéron (-106 à -43) parle du paquetage du soldat. « Vous voyez que de peine, que de fatigues dans ces déplacements. Le soldat doit porter des vivres pour plus de 15 jours, porter tout ce qui doit lui servir, porter un pieu pour la palissade. Le casque, le bouclier, l'épée, nos soldats ne les comptent pas plus en poids que leurs épaules, leurs mains, leurs bras. Ne dit-on pas que les armes sont les membres du soldat ? » Des décennies plus tard, le soldat de la grande armée sera à son tour fortement sollicité. Sac, fourniment, giberne, capote, fusil, sabre, 10 jours de biscuit, 4 de pains, une bouteille de vin pour 4 hommes totalisent, d'après un relevé fait par le général Foy, 28,360 kilogrammes.

Cependant, il convient de calculer avec soin les distances que les troupes sont capables de couvrir et de planifier une véritable manœuvre logistique (capacité à acheter et/ou réquisitionner sur place les approvisionnements). Durant ses campagnes, Alexandre coordonnera la marche de l'armée sur terre avec les mouvements de sa flotte de transport : « Il réussit toujours à amener une armée bien nourrie au point exact qu'il avait choisi<sup>3</sup> ». Le général Grant utilisera la même technique avec le chemin de fer et les voies fluviales lors de la guerre de sécession.

Le soldat ne porte pas toujours pour assurer sa propre autonomie. Il peut être amené à acheminer de la ressource, par sa seule force, sur des points difficiles d'accès ou pour garantir la nécessaire discrétion lors de la préparation d'une action.



<sup>1</sup> Les troubles musculo-squelettiques chez le combattant, Sabrina Fuentes, 10 octobre 2011. Étude des prévalences et des facteurs de risques au sein de quatre régiments de l'armée de Terre de la région terre Nord-Est.

<sup>2</sup> Recours aux soins des engagés volontaires de l'armée de terre lors de deux premiers mois de la formation générale initiale : expérimentation du CFIM en 2009 dans deux régiments. Marie-Fanny Orefice. Université de Marseille, 2011 (Thèse).

<sup>3</sup> L'art du commandement, John Keegan, 1987.

<sup>4</sup> Diên Biên Phủ vu d'en face, Paroles de Bô Dôi. Nouveau Monde Éditions, 2010.



Soldat vietcong  
avec son boudin de riz

Richelieu, dans son *Testament politique*, disait qu'il s'était toujours trouvé « plus d'armées périées faute de pain que par l'effort des armées ennemies. »

La préparation de la bataille de Dien Bien Phù a nécessité l'acheminement de 27 000 tonnes de matériels (riz, sel, sucre, viande, aliments séchés, équipements militaires, munitions,...) pour les forces viêt-minh. Plus de 260 000 *dân Công* (travailleurs civiques), plus de 22 000 *thanh niên xung phong* (jeunes volontaires, civils affectés aux travaux militaires) vont contribuer à la défense des lignes de communication, au transport d'armes, de vivres et de blessés. Ils vont agir en parfaite coordination avec les soldats de l'armée populaire du Viêt Nam (APV). Un agent de liaison de la division 316 raconte : « Les *bô dô* (soldats de l'APV), plutôt robustes, doivent porter chacun de 30 à 40 kg. Je suis petit, mon poids ne dépasse pas les 45 kg, je prends quand même de 20 à 25 kg, sans compter les armes et les munitions, les vêtements, la moustiquaire et une couverture. Chaque soldat doit aussi emporter un boyau de riz pesant au moins 12 kg, et une pelle ou une pioche à manche court pour creuser des abris. De plus, chacun se munit d'un tube de bambou contenant l'eau potable<sup>4</sup>. » Nombre de ressources seront ainsi acheminées et stockées sur des positions difficiles d'accès. L'APV ira jusqu'à créer un groupe de fabricant de mortiers et de pilons, composé de spécialistes, recrutés dans les unités militaires, et maîtrisant parfaitement ces techniques. Le paddy sera transformé en riz sur les lieux d'exploitation réduisant de fait le transport. Du « lean management » avant l'heure !

Le lieutenant-colonel Matthew S. Klimow (« British Logistics in the Falklands », *Center for Army Lessons Learned*), décrit les modes d'acheminement de la ressource lors de l'arrivée des troupes britanniques aux Falklands : « Le ravitaillement était déplacé de nuit dans des conditions de black-out, avec les seuls muscles humains pour transporter les lourdes charges ». Il ajoute : « Pendant ce temps, la pression montait pour que les Britanniques passent à l'offensive ». Le 26 mai, le 2<sup>e</sup> bataillon du régiment de parachutistes reçut l'ordre de prendre Goose Green. Les soldats portaient plus de 50 kilos durant leur avance.

Avec chaque étape, la croûte des marécages s'était creusée, les forçant à marcher péniblement à travers un mélange de glace et de boue. Le mouvement de nuit atteignait une moyenne d'1 km/h, incitant les troupes à surnommer leur marche tortueuse du néologisme anglais de « yomping », qui renvoie à l'idée d'une progression dure et difficile, expression par ailleurs entrée dans le langage courant depuis les Malouines.

## « Se bien porter » pour porter.

Le célèbre adage militaire proclame « entraînement difficile, guerre facile ». **Végèce** (*Publius Flavius Vegetius Renatus*) est un écrivain romain de la fin du IV<sup>e</sup> et du début du V<sup>e</sup> siècle. Dans son traité de l'Art Militaire, il écrit : « porter à dos un poids d'environ soixante livres, en marchant au pas militaire, doit être l'exercice fréquent du conscrit qui dans des expéditions pénibles, sera tenu de se charger de ses vivres et de ses armes. Ne croyons pas que ce soit là une chose difficile avec un peu d'usage car l'habitude rend tout infiniment aisé. Jadis nos soldats le faisaient couramment... ».

La sédentarisation croissante de nos sociétés s'oppose aux caractéristiques des nouveaux engagements dans des contextes physiques et géographiques de plus en plus exigeants. Porter lourd, longtemps en atténuant les effets de fatigue réclame de disposer d'une condition physique irréprochable et entretenue régulièrement. La PIA 7-1-1 relative à l'entraînement physique et sportif répond à cette exigence. Les exercices de musculation doivent permettre au personnel militaire d'assurer le port de charges lourdes dans les meilleures conditions. La pratique doit être progressive mais assidue. Il est spécifié comme but à atteindre que « en termes de capacités musculaires, le personnel militaire doit être capable de porter une charge de 30 kg, pendant 5 heures sur une distance d'environ 25 km, en terrain varié » pour le « porter pour vivre et combattre ». « Porter pour acheminer » nécessite en termes de capacités musculaires, d'être capable de mobiliser, de déplacer et de tracter des charges de 80 à 100 kg sur des distances de 20 à 30 mètres. Toutefois, le soldat a toujours cherché à « s'alléger » en utilisant la force mécanique ou animale. Nous avons déjà relaté l'utilisation des animaux de bat (les compagnies muletiers seront souvent portées en exergue pour leurs actions lors de la seconde guerre mondiale ou du conflit algérien). Les mulets pouvaient transporter jusqu'à 150 kg sur des étapes de 60 km. Lors de la campagne d'Italie (1943-1945), le Général Juin proclamera « pas de mulets, pas de manœuvre ».

Les hommes de l'empereur Marius (156 avant JC - 86 avant JC) portèrent le sobriquet de *Muli Mariani* (mules de Marius) eu égard aux lourdes charges transportées. De la perche en bois (fourca) portée sur l'épaule par les *Impediti*, aux 21 000 vélos « revalorisés » lors de la préparation de Diên Biên Phu, le combattant s'ingénie à réduire sa charge. Aujourd'hui, l'avancée des techniques et de la robotique ouvrent de nouveaux horizons.



La « mule robotique » permettra l'acheminement de ressources. Projet baptisé « LS3 », cet « animal » peut suivre une personne et réagir à des ordres vocaux comme s'arrêter ou s'asseoir. Il possède une autonomie d'une trentaine de kilomètres par jour pour une charge de 180 kg. Ce robot peut atteindre une vitesse de 16 km/h.

Au niveau du groupe de combat, l'armée américaine expérimente deux robots porte-charge de petite/moyenne taille équipés de roues ou de chenilles souples. Le CAMEL ou le SMSS permettent de transporter des charges de 500 à 900 kg.



mule robotique



CAMEL



HULC



HERCULE



Integrated Support EXOSPIN

Pour le combattant, les canadiens travaillent sur un projet de « dermosquelette » et les américains développent le concept « human universal load carrier (HULC) ».

Lors du dernier salon Millipol, la DGA a présenté un projet d'exosquelette « HERCULE ». Ce « cobot » (robot collaboratif) possède une autonomie de 20 km à 4 km/h de moyenne et est en mesure de transporter une charge de 80 à 100 kg.

Enfin, le système d'assistance au portage *Integrated Support EXOSPIN*, fabriqué par Emerald Touch Inc. vise à retirer des épaules et du dos 100 % de la charge portée pour la reporter sur les hanches. Il se compose d'un support en Y de fibre de carbone, articulé à la base et qui relie des sangles d'épaule à une ceinture spéciale. La sensation d'allègement serait réelle, la capacité de portage et l'endurance des combattants augmentée.

Alléger l'avant, donner plus d'autonomie aux unités de tête, accroître la protection du combattant, transmettre et connaître sa position en temps réel, agir dans des zones difficiles, contre des ennemis de plus en plus « mobiles », telles sont les contraintes auxquelles se heurte le chef.

De tout temps, le soldat a porté pour « vivre et combattre » mais aussi pour acheminer la ressource et réduire la dépendance à des modes de transport peu mobiles. Certes, les évolutions technologiques peuvent diminuer les effets néfastes du port de charges lourdes. Il n'en demeure pas moins que l'entraînement continu et adapté du soldat garantit la préservation du potentiel humain du combattant.

# Zone de regroupement et d'attente de Miramas : une vocation interarmes et interarmées confirmée

Par le lieutenant-colonel Philippe BRAUN, chef du détachement ZRA du 503<sup>e</sup> RT de Miramas



Rattachée depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2011 au 503<sup>e</sup> régiment du Train stationné à Nîmes Garons, la zone de regroupement et d'attente (ZRA) constitue l'un des deux détachements extérieurs du Régiment et une particularité tant au niveau de la formation qu'au niveau de l'armée de Terre.

Déployée sur l'emprise de Miramas où coexistent trois autres entités distinctes depuis la décision d'embasement en 2011 (établissement principal des munitions appartenant à la chaîne SIMu – section de maintenance du parc d'alerte appartenant au 4<sup>e</sup> RMA de Nîmes – antenne du GSBd Istres Salon), la ZRA est rattachée organiquement au 503<sup>e</sup> RT et fonctionnellement à l'EMO-Terre.

Forte de 10 personnels permanents (8 militaires et 2 civils), elle peut atteindre un volume de 120 personnes avec les renforts dédiés au soutien des forces en transit avant acheminement stratégique, principalement à partir de l'APOD d'Istres et du SEAPOD de Toulon. Elle peut également être utilisée comme plate-forme tampon lors du post-acheminement des véhicules et blindés déployés sur des théâtres d'opérations extérieures.

Sa position géographique et son accessibilité font de la ZRA un atout majeur pour l'armée de Terre. Ayant fait l'objet d'efforts importants sur le plan INFRA depuis 2006, la ZRA offre aujourd'hui des avantages incontestables sur le plan logistique que ce soit dans le domaine de l'hébergement (plus de 1.200 places), du stationnement de véhicules (plus de 1.000) et conteneurs (plus de 300), de l'alimentation assurée par le cercle de Miramas, du soutien carburant et médical assurés par la BdD Istres-Salon à proximité immédiate. Elle possède enfin un savoir-faire et des capacités voie ferrée dont l'intérêt a pu être apprécié lors des très récentes opérations de rapatriement de véhicules du théâtre Afghan.

La ZRA peut également être utilisée dans le cadre de la préparation opérationnelle des forces terrestres pour la réalisation d'exercices de type CPX de niveau unité élémentaire, régiment ou brigade, avec déploiement des Systèmes d'information du commandement (SIC) et intégration des moyens de numérisation de l'espace de bataille (NEB).

Ainsi, les capacités nombreuses et diversifiées, les missions logistiques multiples et le spectre relationnel très large (BdD, EMSD, CMT, EMO-T, 503<sup>e</sup> RT, 1<sup>er</sup> BL, formations...) de la ZRA de Miramas confirment sa vocation interarmes et interarmées.



# Le 503<sup>e</sup> régiment du Train en marche vers l'amphibie

Par le lieutenant Franck JOLY, officier amphibie/SQOA 1 – BOI du 503<sup>e</sup> RT

Une section du 503<sup>e</sup> RT aux ordres du lieutenant Franck JOLY, a participé à un stage «TECHPHIB 1» organisé par la flottille amphibie de la base navale de TOULON, du 27 au 29 février 2012.

Une opération amphibie est une opération conduite à partir de la mer, mettant en œuvre des forces interarmées et exécutée sur une côte hostile ou potentiellement hostile. Elle implique un changement de milieu. Cette opération se déroule à la fois en mer, sur terre, et dans les airs.

Cette section du 503<sup>e</sup> RT était constituée d'un panel représentatif des différentes spécialités du régiment : une cellule commandement de l'ECL, une patrouille de circulation routière, une escouade de transport et une équipe de ravitaillement en carburant.

Dans une logique de proximité, le 503<sup>e</sup> Régiment du train pourrait être en mesure, le cas échéant, d'appuyer et soutenir la 6<sup>e</sup> brigade légère blindée lors d'opérations ou d'exercices ayant une phase amphibie.

Ce stage «TECHPHIB1» a ainsi permis d'acquérir de nombreux savoir-faire :

- ✓ connaissance générale sur les différentes opérations amphibies ;
- ✓ présentation des matériels spécifiques « marine » mis en œuvre par la flottille amphibie ;
- ✓ application des mesures de sécurité à bord des bâtiments de la marine ;
- ✓ embarquement et débarquement sur Chaland de Transport de Matériel (CTM), en véhicule à partir d'un quai, d'une plage ou d'un plan d'eau, de jour comme de nuit.

Forts de leur culture expéditionnaire, les « tringlots » du 503<sup>e</sup> RT ont été satisfaits d'évoluer dans ce nouveau milieu. L'enseigne de vaisseau BEAUMONT responsable de ce stage, a apprécié l'implication et le savoir faire du Régiment à la "gazelle noire" lors des différentes phases des exercices.



## Fédération nationale du Train

Fondée en 1957 sous le régime de la loi du 1er juillet 1901 et du décret du 16 août 1901, la Fédération Nationale du Train se compose des associations et des amicales des formations de l'arme du Train, anciennes ou d'active ayant adhéré à ces statuts, ainsi que de membres à titre individuel et enfin de membres d'honneur.



Cérémonie 2012 au monument de la Voie Sacrée

Soucieuse du devoir de mémoire, elle commémore chaque année l'anniversaire de la grande Guerre au mémorial du Train de la Voie Sacrée, monument dont elle est propriétaire. À l'occasion de la fête de l'Arme, elle ravive chaque 26 mars la Flamme sous l'arc de Triomphe en l'honneur de ceux qui nous ont quittés. Tous les deux ans elle organise un voyage à Osterode en Pologne pour célébrer avec les autorités polonaises la création des Équipages du Train. C'est aussi l'occasion de fleurir et de se recueillir ici et là sur des tombes des soldats de la grande Armée.

Vivant au présent et ouverte sur l'avenir, la Fédération veut entretenir des relations fortes avec l'école du Train, implantée au sein des écoles militaires de Bourges, et avec les unités d'active de l'Arme. Elle a à cœur de faire vivre l'esprit de l'Arme du Train et ses valeurs (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.

En toute occasion elle a 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. C'est ainsi qu'elle fait partie de la Fondation Nationale André Maginot (FNAM GR 262), du Rassemblement des Associations Nationales de l'Armée de Terre (RANAT) et du Comité d'Entente. Le comité d'entente 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, l'esprit de défense et la solidarité intergénérationnelle.

Enfin pour permettre de resserrer les liens et de faire vivre une information mutuelle entre active et vétérans, elle participe activement aux revues de l'Arme du Train et à la diffusion des nouvelles destinées à tous les Tringlots, anciens et jeunes.



Discours du général Rémondin au monument de la Voie Sacrée



## Spécificités

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

Un président :  
Général de division (2S)  
Daniel REMONDIN  
[daniel.remondin@wanadoo.fr](mailto:daniel.remondin@wanadoo.fr)

Un 1<sup>er</sup> vice-président :  
Général (2S)  
Denis MALLET  
[malletbfr@yahoo.fr](mailto:malletbfr@yahoo.fr)

Un 2<sup>e</sup> vice-président :  
Lieutenant-colonel (ESR)  
Patrick GASCON  
[patrick.gascon@orange.fr](mailto:patrick.gascon@orange.fr)

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

Un trésorier :  
Claudine GILBERTAS  
[crg15@hotmail.fr](mailto:crg15@hotmail.fr)

Conseiller trésorier :  
Colonel (H) Pierre BERY  
[pierre.bery@free.fr](mailto:pierre.bery@free.fr)

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

## Annuaire

FÉDÉRATION  
NATIONALE  
DU TRAIN  
16 - 18 place DUPLEIX  
75015 Paris

Mail : [fedarmetrain@yahoo.fr](mailto:fedarmetrain@yahoo.fr)

Site : [www.emb.terre.defense.gouv.fr](http://www.emb.terre.defense.gouv.fr)  
Onglet : association nationales,  
association du Train

## Le mot du Général de division (2S) Daniel Rémondin, Président de la F.N.T.



Ravivage de la flamme  
à l'Arc de triomphe le 26 mars 2012

L'Almanach du Tringlot est le lien privilégié de tous ceux qui aiment notre Arme ou s'y intéressent. La FNT y trouve naturellement toute sa place car nous pensons qu'une Arme comme le Train repose sur trois piliers : une école, des régiments, une fédération regroupant tous les tringlots anciens et d'active. La FNT se veut donc bien le lien entre vétérans et gens d'active d'aujourd'hui, la nouvelle génération du feu dont les actions au quotidien nous remplissent de fierté. Forte de son histoire vécue au rythme de celui des engagements de la France, notre Arme du Train est porteuse des valeurs indispensables à notre armée. Il nous appartient de la faire vivre dans les esprits et les cœurs sans prêter attention aux divers bruits de fond qui agitent la Défense aujourd'hui. Positionnons nous dans une démarche historique et d'avenir. L'occasion nous en sera donnée avec la grande aventure mémorielle qui nous attend : celle de la commémoration du Centenaire de la Grande Guerre 1914-1918. Nous avons comme point de mire Verdun 1916 et la Voie Sacrée. Ce sera à mon sens une bonne occasion de nous retrouver, le moment venu, tous autour du Mémorial du Train du Moulin Brûlé, qui aura été entièrement restructuré et rénové pour cette grande occasion. Nous devons préparer ce grand évènement ensemble comme nous avons préparé le bicentenaire de l'Arme en 2007.

Pour les vétérans que nous sommes devenus, il est normal d'être de temps en temps un peu nostalgiques. Nous avons consacré notre jeunesse et notre vie d'homme à servir les armes de la France. Nous en sommes fiers et nous assumons nos actes et nos actions. Ce que nous avons appris et vécu nous fait dire que vous, nos jeunes, saurez vivre aussi de belles histoires d'hommes, épris que vous êtes de ce métier magnifique. Les Tringlots d'aujourd'hui sauront écrire les nouvelles pages de gloire du Train. Qu'ils n'hésitent pas à venir nous en parler, nous les raconter et nous les faire vivre. Qu'ils soient enfin persuadés que la FNT est à leur écoute et à leurs côtés partout et pour tous.



Voyage à Osterode en 2011

### Les associations

Les associations et les amicales du Train, au sein de la FNT sont unies par toutes ces valeurs porteuses d'honneur et d'éthique que nous avons fait nôtres, par ces engagements qui ont marqué notre vie au service de notre pays et par l'amour de la France. Se retrouver au sein de nos associations entre compagnons, c'est faire perdurer un « plus », quelque chose qui dépasse le formalisme et les grades. Cela

s'appelle sans doute tout simplement l'amitié, mais peut-être aussi l'affection. Ces liens personnels qui sont les nôtres, nous avons à cœur de les partager avec l'ensemble de ceux qui font de notre armée d'aujourd'hui et de nos régiments d'active, des entités vivantes, au cœur et au rythme de leur époque.

Les associations et les amicales du Train sont les pierres fondatrices et fondamentales de notre Fédération Nationale depuis 1957. Elles nous donnent la légitimité pour nous présenter partout au nom du Train auprès du monde combattant et des autorités militaires et civiles. Les plus jeunes, en particulier ceux qui quittent le service, doivent être convaincus qu'ils sont les bienvenus quels que soient leur rang et grade. Ils doivent nous rejoindre soit individuellement soit via les associations et amicales existantes. À côté de chez soi, il y a toujours une amicale du Train appartenant à un régiment d'active, à une ancienne formation ou à une entente amicale régionale. Chacun peut y retrouver ce qui l'a fait « vibrer » lorsqu'il a choisi la carrière des armes. La Fédération Nationale du Train, avec ses associations, exprime au-delà des générations cette grande chaîne d'amitié et d'affection qui relie avec fierté l'histoire militaire et humaine d'hier et d'aujourd'hui. Cette chaîne nous unit dans un sentiment unique d'appartenir par le cœur et la raison à une Arme, peut-être modeste en effectif mais vivante et active, toujours et partout au service de la France.

Nous, les Tringlots, tenons nos valeurs de la volonté de l'empereur Napoléon 1<sup>er</sup> qui voulait des soldats forts et dévoués, à la hauteur des ambitions, des capacités et des besoins de sa grande armée. Des soldats pour qui soutien et ravitaillement étaient le cœur de leur métier d'homme et de combattant. Il en est et sera toujours ainsi.

Par l'Empereur, vive le Train !



Statue de l'Empereur à Varsovie

# Annuaire des Amicales et des Associations

<p><b>AMICALE BOMAP - 1<sup>er</sup> RTP</b> Général (2S) R. PETER 81 avenue des Pins 31470 Fontsorbes <a href="mailto:rene.peter@hotmail.fr">rene.peter@hotmail.fr</a> <a href="mailto:amicale.1rtp@neuf.fr">amicale.1rtp@neuf.fr</a></p>	<p><b>AMICALE DU TRAIN ET DU LIMOUSIN</b> Général MONDY La Marchaderie 87440 Saint Mathieu <a href="mailto:claude.mondy@aliceadsl.fr">claude.mondy@aliceadsl.fr</a></p>
<p><b>AMICALE DE L'ARME DU TRAIN DU LANGUEDOC ROUSSILLON</b> Lieutenant Jean-Pierre LEROY 256 avenue du Mas Marié 34980 Saint Clément de rivière <a href="mailto:leroy.jp@neuf.fr">leroy.jp@neuf.fr</a></p>	<p><b>AMICALE DU TRAIN ET DE LA LOGISTIQUE DE CORSE</b> Monsieur Jean-Claude GAMBINO Maison du Combattant 1 boulevard Sampiero 20000 Ajaccio 04 95 22 92 37 ou 06 68 65 78 03 <a href="mailto:jean-claude.gambino@hotmail.com">jean-claude.gambino@hotmail.com</a></p>
<p><b>AMICALE DE L'ARME DU TRAIN DE LA RÉGION DJONNAISE</b> Monsieur Roger CHAPOTOT 1 rue général Delaporte 21000 Dijon <a href="mailto:rogerchapotot@sfr.fr">rogerchapotot@sfr.fr</a></p>	<p><b>AMICALE DU TRAIN DE LA SARTHE</b> Chef d'Escadron Michel POCARD 31 rue Edgar Degas 72100 Le Mans <a href="mailto:michel.pocard@neuf.fr">michel.pocard@neuf.fr</a></p>
<p><b>AMICALE DE L'AUBE DES ANCIENS DU TRAIN</b> Monsieur Jean Claude CHABIN 1 rue des Vergers 10120 Saint André des Vergers <a href="mailto:chabin.jeanclaude@dartybox.fr">chabin.jeanclaude@dartybox.fr</a></p>	<p><b>AMICALE DU TRAIN TOURAINE VAL DE LOIRE</b> Général (2S) Christian ABZOUZI La Boisardière 37370 Saint Paterne Racan <a href="mailto:les.zouzes@wanadoo.fr">les.zouzes@wanadoo.fr</a></p>
<p><b>AMICALE DES SOUS-OFFICIERS DE RÉSERVE DU TRAIN DE LA RÉGION DE PARIS</b> Monsieur Gilbert PERRIER 47 rue Cluseret 92150 Suresnes</p>	<p><b>AMICALE DU TRAIN DE VERDUN</b> Colonel Hubert MANGENOT 15 rue Mazel 55100 Verdun <a href="mailto:christian.noel22@orange.fr">christian.noel22@orange.fr</a></p>
<p><b>AMICALE DES ANCIENS DU GT 510</b> Monsieur Guy CONTINHO 80 rue du bord de Marne 51000 Chalons en Champagne 03 26 21 01 37</p>	<p><b>AMICALE DES ANCIENS ET AMIS DU 1<sup>er</sup> TRAIN</b> Monsieur Jean-François JOBEZ 10 avenue du val de Fontenoy 94135 Fontenay-sous-Bois <a href="mailto:jeanfrancois.jobez@orange.fr">jeanfrancois.jobez@orange.fr</a></p>
<p><b>AMICALE DES ANCIENS DU 584<sup>e</sup> BATAILLON DU TRAIN</b> Monsieur Michel PETESSIAN 4 rue Joseph Granier 75007 Paris <a href="mailto:metcpetessian@hotmail.com">metcpetessian@hotmail.com</a></p>	<p><b>AMICALE DES ANCIENS DU TRAIN DE LA MOSELLE</b> Monsieur Jean-Claude DULEBA 13 rue Jouffroy d'Abbans 57 250 Moyeuivre Grande <a href="mailto:jean-claude.duleba@orange.fr">jean-claude.duleba@orange.fr</a> <a href="mailto:jacques.lefevre@neuf.fr">jacques.lefevre@neuf.fr</a></p>
<p><b>AMICALE DES ANCIENS DU TRAIN DE FRANCHE COMTE ET DU 7<sup>e</sup> RCS</b> Colonel Jean MOUREY 25 rue de Grandfontaine 25320 Montferrand le Château</p>	<p><b>AMICALE DES TRINGLOTS DU 525<sup>e</sup> ET DES HAUTS DE FRANCE</b> Monsieur Jean Raymond LEBFEVRE 2 rue Robert Clipet 62000 Arras <a href="mailto:jeanraymond.lebfevre@sfr.fr">jeanraymond.lebfevre@sfr.fr</a></p>
<p><b>AMICALE DU TRAIN ET DES FORMATIONS DE SOUTIEN DE MIDI PYRÉNÉES</b> 6 rue du LCL Pélissier Case 17 31000 Toulouse</p>	<p>Colonel Charlie MAZINGUE 4 rue des Vergers 31180 Castelmaurou <a href="mailto:charlie.mazingue@free.net">charlie.mazingue@free.net</a></p> <p><b>AMICALE DU 516 ET DU TRAIN DU TOULOIS</b> Adjudant-chef Jean-Claude BEN TRIKI 5 rue de Naglemont 54200 Dommartin les Toul <a href="mailto:jc.bentriki@hotmail.fr">jc.bentriki@hotmail.fr</a></p>
<p><b>AMICALE DES ANCIENS DU TRAIN DE LA HAUTE MARNE</b> Monsieur Paul ANDRE 18 rue du clos Adonis 52000 Chaumont 03 25 31 46 79 <a href="mailto:cchailaud@laposte.net">cchailaud@laposte.net</a></p>	<p><b>AMICALE DU GRAND 14</b> Commandant Pierre-Jean RODIER 15 rue des Pyrénées 31670 Labege <a href="mailto:amicale14@free.fr">amicale14@free.fr</a> <a href="mailto:pj.rodier@wanadoo.fr">pj.rodier@wanadoo.fr</a></p>
<p><b>AMICALE DES ANCIENS DU TRAIN DE LA MAYENNE</b> Monsieur Gérard LEZE 18 rue de la Motte 53230 COSSE LE VIVIEN. 06 48 06 20 80 <a href="mailto:gerard.leze@wanadoo.fr">gerard.leze@wanadoo.fr</a></p>	<p><b>ASSOCIATION DES OFFICIERS DE RÉSERVE DU TRAIN DE LA RÉGION DE PARIS</b> Lieutenant-colonel Patrick GASCON 20 rue des Prunelles 91540 Mennecy <a href="mailto:patrick.gascon@orange.fr">patrick.gascon@orange.fr</a></p>
<p><b>AMICALE DES ANCIENS DU TRAIN DE MEURTHE ET MOSELLE</b> Monsieur Pierre COISCAUD 48 avenue de Washington 54130 Saint Max <a href="mailto:pierre.coiscaud@orange.fr">pierre.coiscaud@orange.fr</a></p>	<p><b>ASSOCIATION D'ORIGINE RÉGIONALE DU TRAIN DU NORD</b> Monsieur Claude DELCENSERIE Correspondant <a href="mailto:aortnord@laposte.net">aortnord@laposte.net</a></p>
<p><b>AMICALE DES CASERNES D'AUXONNE ET DU TRAIN DU VAL DE SAONE</b> Major(ER) Denis BOUILLAUD 16 route de la Chapelle 21130 TILLENAY 03 80 37 40 06 <a href="mailto:bouillaud.denis@neuf.fr">bouillaud.denis@neuf.fr</a></p>	<p><b>ASSOCIATION DU TRAIN ET DES FORMATIONS DE SOUTIEN DE LYON</b> Cercle mixte de Garnison 22 avenue Leclerc 69363 Lyon Cedex 07</p> <p>Monsieur Maurice VAUCHEZ 39 avenue Jean Goujon 69620 Le Bois d'Oingt <a href="mailto:maurice.vauchez@sfr.fr">maurice.vauchez@sfr.fr</a></p>
<p><b>UNION PROVENCALE DES OFFICIERS DU TRAIN</b> Monsieur Nicolas REGGIO Correspondant <a href="mailto:nicoreggio@orange.fr">nicoreggio@orange.fr</a></p>	

## Le mot du président de l'AMAT



L'année 2012 a été celle de l'innovation. À la demande du père de l'Arme, l'association a pris part à la vie de l'école en participant, courant septembre, à la remise des calots aux officiers-élèves de la division d'application. Cette cérémonie a donné l'occasion aux anciens de côtoyer les jeunes et de les informer, durant le pot de l'amitié offert par l'école, sur l'existence et la vie de notre association qui est aussi la leur.

La remise des calots a été précédée de notre assemblée générale pour l'exercice 2012-2013, qui a pu se tenir durant près de deux heures sans la contrainte des horaires comme c'était le cas jusqu'à présent. La même organisation sera adoptée l'année prochaine.

L'année 2012 a été aussi celle du souvenir. Nous avons soutenu la Fédération Nationale du Train dans la rénovation du monument de la Voie Sacrée qu'elle a entreprise dans la perspective des commémorations futures du centenaire de la Grande Guerre. Nous avons aussi aidé le 1<sup>er</sup> régiment du Train Parachutiste à remettre en état son monument aux morts.

Les perspectives pour notre musée ne sont pas extraordinaires car le classement ERP du bâtiment paraît de plus en plus hypothétique. Cependant, il y a des raisons d'être raisonnablement optimiste. Le préfet a en effet accordé l'autorisation d'admettre la visite de petits groupes d'une quinzaine de personnes au maximum, ce qui a permis une bonne fréquentation lors des journées du patrimoine. Cette solution, analogue à celle qui avait été retenue en son temps pour la visite du pavillon de Condé à Tours, nous est favorable.

Pour terminer ces quelques lignes du président, je tiens à vous remercier de la fidélité dont vous faites preuve à l'égard de votre Arme et de la confiance que vous manifestez au bureau de notre association.

*Et par l'Empereur, vive le Train !*



Président :  
Général (2s) Michel Bourgin  
Vice-président :  
Colonel (H) Daniel Labbé  
Trésorier :  
Monsieur Jean Lamandé  
Secrétaire :  
Major Brigitte Jeanselme  
[brigitte.jeanselme@indrade.fgov.fr](mailto:brigitte.jeanselme@indrade.fgov.fr)

Cotisation à l'AMAT : individuelle 8 € ; groupe, association, régiment 30 €.

## 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



# Les 100 printemps d'un lieutenant du Train

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



Le Ltn Rouquette en convalescence est visitée par ses ambulancières

En octobre dernier, le général Sanmarty, sous-directeur formation à la DRHAT, a demandé à l'école du Train de choisir le parrain de la promotion OAEA 2013-2014. Un heureux hasard fait que nous avons avec beaucoup de bonheur fêté le 20 décembre dernier les 100 printemps du lieutenant Suzanne Rouquette-Lefort, marraine de la promotion OAEA 2004-2005. En effet, en septembre 2004, le général de corps d'armée Poulet, commandant les organismes de formation de l'armée de terre avait déjà désigné les écoles de la logistique et du train de Tours pour choisir le nom du parrain de la promotion 2004/2005 des officiers d'active des écoles d'armes (OAEA). Alors déjà en charge du dossier, j'avais proposé au général Poulet, qui avait accepté avec enthousiasme, le nom d'un officier féminin du Train qui pouvait fort heureusement toujours témoigner auprès des jeunes de ses héroïques actions. Mme Lefort me fait depuis l'honneur de son amitié. Notre arme a en outre eu le plaisir de compter dans ses rangs pendant quelques années son petit-fils Hugues comme médecin au 121<sup>e</sup> RT, avant que ce dernier ne rejoigne les rangs de la BSPP. C'est donc avec un immense plaisir que nous avons pu fêter le 20 décembre dernier à Hyères, les 100 printemps de cette Grande Dame. Faisant suite au dossier du dernier Train Magazine qui portait sur le régiment médical et ses tringlots, cet anniversaire permet, à une époque où les femmes sont omniprésentes au sein de notre armée de terre, de rendre encore hommage à celles et ceux qui se sont dépensés sans compter, parfois au prix de leur sang, pour porter secours à nos blessés.

## États de services du Ltn Rouquette

### Algérie-Tunisie (1943-avril 1944) :

Engagée volontaire en 1943 au 27<sup>e</sup> escadron du Train à Alger comme conductrice ambulancière, elle participe au sein de cette unité à la campagne de Tunisie (février-mai 1943). À l'issue de cette campagne, grâce au courage et aux capacités dont elle a fait preuve, elle se voit confier le commandement de la section d'ambulancières du 27<sup>e</sup> escadron du Train, à la tête de laquelle elle va rapidement être nommée successivement aspirant, sous-lieutenant puis lieutenant. En avril 1944, sa section est enfin affectée à la 2<sup>e</sup> compagnie de ramassage du 25<sup>e</sup> bataillon médical de la 9<sup>e</sup> division d'Infanterie Coloniale.

### Corse - Ile d'Elbe (mai-août 1944) :

Le bataillon rejoint la Corse en mai 1944. En juin 1944, à la tête d'une moitié de sa section, elle participe avec la 9<sup>e</sup> DIC à la conquête de l'île d'Elbe, âprement défendue par 3000 allemands et 500 italiens. Sa section se distingue en ramassant en 6 jours avec 8 sanitaires, dans des conditions extrêmement périlleuses, 690 blessés, dont le capitaine Lefort du 1<sup>er</sup> bataillon de choc. Elle reçoit les félicitations du général Magnan, qui cite 3 des ambulancières à l'ordre de sa division.

### Campagne de France (août- novembre 1944) :

Débarquement en Provence le 17 août 1944 et participation dans la foulée, en soutien de la 9<sup>e</sup> DIC, à la réduction des résistances du secteur de Toulon. En septembre, elle participe aux rudes opérations de la boucle du Doubs près de Montbéliard, à l'occasion desquelles le colonel Salan, commandant le 6<sup>e</sup> RTS récompense pour leur courage et leur dévouement 9 de ses ambulancières par d'élogieuses citations. Une citation à l'ordre de la division vient récompenser le courage, les qualités de chef et d'organisatrice du Ltn Rouquette, aussi bien lors des opérations de l'île d'Elbe qu'à l'occasion des récents combats de la boucle

*Officier du train, le lieutenant Rouquette, une des plus méritantes et prestigieuses d'entre ces femmes, a servi comme chef de section d'ambulancières au sein du 27<sup>e</sup> Escadron du Train puis du bataillon médical de la 9<sup>e</sup> division d'Infanterie Coloniale. Son parcours militaire relativement court, puis les nombreuses actions menées dans le sillage de son mari, le général de corps d'armée Lefort, ancien commandant du 1<sup>er</sup> bataillon de choc, forcent l'admiration.*

Mme Lefort est faite Grand Officier de l'ONM par le président Giscard d'Estaing dans la cour d'honneur des Invalides



## Décorations de Mme Lefort

- Commandeur de la Légion d'honneur
- Grand Croix de l'ordre national du Mérite
- Croix de guerre 1939-1945 avec 2 palmes et une étoile d'argent
- Médaille des blessés
- Médaille coloniale
- Médaille des engagés volontaires
- Officier du Nicham Ictikar
- Chevalier de l'ordre du Million d'Éléphants
- Chevalier de l'ordre National du Vietnam

En outre, Mme Lefort a été faite « Diable Rouge » d'Honneur du 152<sup>e</sup> RI.

Le 8 mai 1945, les 30 ambulancières de la section Rouquette totalisaient 67 citations dont une Légion d'honneur, cinq médailles Militaires, pour une tuée, trois blessées graves, huit prisonnières des allemands.

du Doubs. En novembre 1944, en soutien du 152<sup>e</sup> RI dans la région de Belfort et alors qu'elle participe au plus près de la ligne des contacts aux opérations de ramassage des blessés de cette unité, le Ltn Rouquette est grièvement blessée par balle et faite prisonnière. En imposant aux allemands par son courage et sa personnalité, elle obtient d'eux son retour dans les lignes françaises, avec ses ambulancières (dont 3 sont grièvement blessées) et le corps du médecin-capitaine Cheynel qui avait été tué à leur côté. Rentrée presque mourante dans les lignes françaises, elle doit être amputée d'une jambe et sera finalement sauvée au prix d'une longue hospitalisation au cours de laquelle le capitaine Lefort demandera la main de cette femme courageuse. Sa bravoure sera à nouveau récompensée par une nouvelle citation individuelle à l'ordre de l'armée ainsi que l'attribution de la croix de chevalier de la Légion d'Honneur à titre militaire. Les nombreuses citations individuelles attribuées au personnel de sa section seront enfin récompensées par une nouvelle citation collective à l'ordre de l'armée.

Elle reprend le service en septembre 1945 et est affectée au commandement des parachutistes féminines dans le sud-ouest. Rayée des cadres en 1947, elle n'a cessé depuis de servir la France et son armée. Dans le sillage du parcours de son époux, le Gca Lefort, elle va se consacrer bénévolement et sans relâche, à l'entraide sociale aussi bien en Indochine, qu'en Algérie, au Laos où elle présidera la Croix Rouge française et enfin en métropole où elle intègre l'AGPM dès 1976. Tout en continuant à assumer des responsabilités dans plus de 20 associations en qualité de présidente ou présidente d'honneur, elle s'est particulièrement investie comme administrateur dans les activités sociales de cette dernière association dont elle est toujours vice-présidente d'honneur.



Mme Lefort félicitée par le général d'armée Guignon



Le Lcl Giraud présente à Mme Lefort la carte d'anniversaire des OAEA de la promotion Ltn Rouquette



Le Lcl Giraud présente le parcours d'officier du Train de Mme Lefort

3 officiers du Train avec l'aigle napoléonien qui trône dans le salon de Mme Lefort



Juillet 2005 au château de Sachéprès de Tours : les 5 OAEA de la promotion « Ltn Rouquette » avec 3 des petits-enfant de Mme Lefort



Un gâteau à la mesure de l'évènement



Mme Lefort trinque avec M. POLITI maire de Hyères

Le 20 décembre dernier, au domicile de Mme Rouquette-Lefort, nombreux étaient ceux qui étaient venus entourer cette grande Dame et souffler avec elle ses 100 bougies : M. Jacques POLITI, maire de Hyères et vice-président de Toulon-Provence-Méditerranée ; le général d'armée Michel GUIGNON, ancien GMP et président d'honneur national des membres de la Légion d'honneur décorés au péril de leur vie (DPLV) ; Mme Joëlle CLAVERIE, assistante de direction de l'AGPM ; le commandant (ER) Marcel ROUQUETTE, son frère, doyen des anciens de Cherchell (93 ans) ; ses cinq petits enfants ; de nombreux représentants d'amicales et associations locales emmenés par le Lcl (H) Lucien CHERVET, président des officiers de réserve de Hyères.

L'arme du Train était présente en la personne du Lcl (CR) GIRAUD, représentant le Père de l'Arme et du Col Thierry GILISTRO commandant le 519<sup>e</sup> groupe de transit maritime de Toulon, venu amicalement en voisin.

Le Lcl GIRAUD a présenté à Mme LEFORT d'une part la carte de félicitations du général ETIENNE et de toute l'arme du Train, d'autre part une touchante carte d'anniversaire, rédigée par les cinq OAEA du Train de la promotion « lieutenant ROUQUETTE ».

### Les OAEA « Train » de la promotion Lieutenant Rouquette

- Cne Kamel MEROUANE commandant l'EIEC de Sissonne
- Cne Emmanuel TASSIN commandant l'EIEC de Mourmelon
- Cne Sébastien DOUBLET officier-adjoint à la 13<sup>e</sup> Cie du 4<sup>e</sup> bataillon de l'ESM de St-Cyr
- Cne David ALMANZY commandant de compagnie au Prytanée Militaire de La Flèche
- Cne Jean-Michaël DURAND rédacteur au BOI du 121<sup>e</sup> RT.

# In memoriam

## Hommage au brigadier Marot

Souvenons-nous : il y a vingt ans le brigadier Marot tombait au service de la France en ex-Yougoslavie.

Né le 18 décembre 1971, appelé du contingent 91/08, Éric Marot était affecté au 10<sup>e</sup> régiment de commandement et de soutien de Châlons-sur-Marne. Après une formation de conducteur poids-lourd, il est incorporé à l'escadron de circulation du régiment.

Le 25 février 1992, il souscrit un volontariat pour une mission d'assistance extérieure dans le cadre de la Force de Protection des Nations Unies pour une durée de six mois. Il rejoint le territoire de l'ex-Yougoslavie et accomplit au sein de l'escadron de transport du 403<sup>e</sup> bataillon de soutien logistique de nombreuses missions de ravitaillement.

Le 8 septembre 1992, comme chaque semaine, le convoi apportant le ravitaillement de la FORPRONU arrive à Sarajevo en provenance de Belgrade. Les véhicules de l'ONU peints en blanc sont reconnaissables. Les belligérants serbes et bosniaques qui font le coup de feu dans le secteur de l'aéroport ont été prévenus de son passage et les tirs ont cessé. Il est 19 h 20. Alors que les jeeps et les camions longent la piste de l'aéroport, des rafales de pistolets mitrailleurs et des tirs de mortier s'abattent sur le convoi pendant cinq minutes. Dans l'une des jeeps et dans l'un des camions, deux casques bleus, le maréchal-des-logis-chef Vaudet Frédéric, du 8<sup>e</sup> régiment de commandement et de soutien d'Amiens et le brigadier Marot Éric sont tués. Trois autres soldats français sont blessés. Dix-neuf véhicules sont touchés.

Vingt ans plus tard, le 8 septembre 2012, à Nivillac dans le Morbihan où Éric Marot a vécu son enfance et son adolescence, une journée du souvenir était organisée à l'initiative du comité cantonal du Souvenir Français de la Roche-Bernard, en liaison avec la municipalité et la section de l'Union nationales des combattants (UNC). Aux côtés des parents du brigadier Marot ainsi que des membres de sa famille, de nombreuses personnalités civiles (maires du canton, conseillers municipaux, gendarmerie, sapeurs-pompiers, souvenir français, présidents d'associations départementales, membres UNC...) et militaires étaient présentes.

Cet hommage débuta par un office religieux célébré par le curé de Nivillac, le père Baron, suivi d'une cérémonie au monument aux morts au cours de laquelle une plaque « place du brigadier Éric Marot » fut dévoilée sur la place nord de l'église.

Le brigadier Marot (†) est titulaire de la Croix de la Valeur Militaire avec palme.

Parmi les personnalités militaires étaient présents : le général Etienne, commandant l'école du Train et père de l'arme du Train ; le général de division (2S) Rémondin, président de la Fédération Nationale du Train ; le général (2S) Boulineau, ancien chef de corps du 10<sup>e</sup> RCS ; le lieutenant-colonel Perrin, adjoint au délégué militaire départemental du Morbihan ; le lieutenant-colonel Duval, du 519<sup>e</sup> groupement de transit maritime de Toulon, ami d'enfance du brigadier Marot ; le commandant Leroy, représentant les écoles de Coëtquidan ; le commandant Récamier et le major Jeanselme du musée du Train.



# In memoriam

## Général Lucien VAÏSSE

Lucien Vaïsse est né à Périgueux, le 11 septembre 1915. Enfant de Troupe à Autun puis élève au Prytanée Militaire de La Flèche, il intègre en 1935 l'École Spéciale Militaire de Saint-Cyr (promotion « Maréchal Lyautey »). Ayant choisi l'Infanterie, il déroule dans cette arme une première partie de sa brillante carrière.

De 1937 à 1940, il est sous-lieutenant, puis lieutenant au 15<sup>e</sup> régiment de tirailleurs Algériens puis au 13<sup>e</sup> régiment de Zouaves. Au début de la guerre, il commande le « groupe franc » de son bataillon et se bat courageusement en Belgique où il est cité à l'ordre de la brigade. Fait prisonnier en mai 1940, il est interné dans un « Oflag ». Libéré en 1945, il rejoint au Maroc le 50<sup>e</sup> bataillon de marche de tirailleurs Marocains comme capitaine commandant d'unité puis adjoint au chef de corps. À la dissolution du bataillon à l'été 1946, il est détaché à Marrakech au 31<sup>e</sup> escadron du Train. C'est son 1<sup>er</sup> contact avec notre Arme.



Fin 1946, il est admis dans le Train et rejoint en Indochine le 516<sup>e</sup> groupe de transport comme commandant en second. En août 1947, il participe à la mise sur pied, à Hanoï, du GT 515 dont il commande la 1<sup>re</sup> compagnie coloniale. Il s'illustre dans les opérations de l'automne 47 sur la RC4, où il est cité à l'ordre de la brigade. Fin 1948, il est affecté au commandement du Train d'Indochine comme chef de section et chef d'état-major. Au cours de son séjour, il rencontre une jeune alsacienne, engagée volontaire comme conductrice. Ils se marient à Hanoï en 1948.

En 1950, le capitaine Vaïsse rejoint les forces françaises en Allemagne pour occuper le poste de commandant en second du GT 530 à Donaueschingen. Un an plus tard, il est affecté au commandement du Train du 2<sup>e</sup> corps d'armée à Baden, comme chef de la 1<sup>re</sup> section puis de la 2<sup>e</sup> section. Il y est promu chef d'escadron en 1953. De 1957 à 1959, il rejoint l'Algérie pour y commander le 584<sup>e</sup> bataillon du Train à Bordj de l'Agha, au sud d'Alger. Grâce à ses qualités manœuvrières, son cran et son esprit offensif, le commandant Vaïsse va faire de son bataillon l'égal des meilleures unités d'infanterie. Pousant résolument son bataillon au contact, il inflige à l'ennemi de nombreuses reprises des pertes sévères parmi lesquelles des chefs rebelles importants, récupère de nombreuses armes de guerre et des documents du plus haut intérêt. Il récolte ainsi à la tête de ses hommes une citation à l'ordre de l'Armée et deux à l'ordre de la Division et est promu lieutenant-colonel en octobre 1959.

De retour en métropole, il sert d'abord à l'État-Major de la 7<sup>e</sup> RM à Dijon comme chef de section et adjoint du colonel commandant le Train, puis en 1961 il rejoint l'École d'Application du Train à Tours pour y prendre le poste de directeur de l'instruction. Il est particulièrement apprécié par le général Dubois commandant l'école qui le juge ainsi : « ...ouvert à tout ce qui est nouveau, voyant vite et clair, passe à l'action avec une foi communicative ».

En 1964, il quitte Tours pour Paris avec le grade de colonel. Dans l'équivalent de la DRHAT, il est chef du bureau Train. Il se fait particulièrement remarquer 4 ans plus tard alors qu'il est commandant du Train et directeur des transports de la 1<sup>re</sup> région militaire par sa gestion remarquable des transports de remplacement au cours de la crise de mai 1968 : « À la tête de plus de 600 camions et 2000 hommes, le colonel Vaïsse décide rapidement et juste, il ignore la fatigue et reste calme. C'est vraiment un chef de haute classe ».

### Le général Vaïsse était :

Officier de la Légion d'Honneur  
Croix de guerre 1939-1945 avec étoile de bronze  
Croix de guerre des TOE avec étoile de bronze  
Croix de la valeur militaire avec une palme et deux étoiles d'argent  
Chevalier des Palmes académiques

Au 1<sup>er</sup> semestre 1969, il est adjoint et chef d'état-major à l'inspection du Train, puis il rejoint l'Allemagne comme commandant du Train et directeur des transports du 2<sup>e</sup> corps d'armée et des FFA. Son chef, le général de Rougemont, CCFFA, l'apprécie ainsi « Commandant le Train des FFA, il en obtient le rendement le meilleur sur tous les plans ».

Nommé Général de brigade en avril 1971, il est admis en 2<sup>e</sup> section le 1<sup>er</sup> octobre 1971.

Retiré à St-Avertin (37), il y crée « l'Amicale du Train de la 13<sup>e</sup> DMT » dont il devient le président jusqu'en 1986. Il nous a quittés le 23 novembre 2012 à l'âge de 97 ans.

# Communiqué de l'amicale des anciens du 517<sup>e</sup> RT

Comme nous l'avions annoncé lors de la cérémonie de dissolution du régiment le 23 mai 2012, une poignée d'anciens désireux de ne pas voir s'éteindre le souvenir du 517<sup>e</sup> régiment du Train ont créé le 30 juin 2012 une association des anciens du 517<sup>e</sup> régiment du Train, qui a son siège social fixé à la délégation militaire de l'Indre.

Le but de l'association est de pérenniser le souvenir du régiment avec des activités de cohésion et garantir l'entraide entre ceux qui ont servi au 517<sup>e</sup> RT ou au 517<sup>e</sup> GT.

Pour l'instant forte d'une cinquantaine de membres, l'association monte en puissance et se tourne vers les anciens qui ont eu la joie et l'honneur de servir cette belle unité en vue d'entretenir le lien étroit qui lie les soldats de toutes générations qui ont servi sous le numéro 517.

Le détail des activités n'est pas encore fixé, mais nous nous orientons vers une activité de cohésion en 2013, et des cérémonies de commémoration pour honorer nos camarades tombés au combat ou en mission. La création d'un site internet est également à l'étude.

Le livre historique du 517<sup>e</sup> RT édité à l'occasion de sa dissolution est en vente au prix de 10 € (+ frais de port éventuel). S'adresser au président ou au siège social.



Indochine à l'approche du gué

## **Siège social :**

Délégation militaire  
départementale de l'Indre  
Cité administrative  
BP 634  
36000 CHÂTEAUROUX  
Mail : [amicale517rt@gmail.com](mailto:amicale517rt@gmail.com)

## **Composition du Bureau :**

- Président : LCL DRAPEAU
- Vice-président : ADC KERNANET
- Vice-président suppléant : COL MEHU
- Secrétaire : MCH THORE
- Suppléants Secrétaire : ADC(ER) BROUSSAIS, BCH PAYET
- Trésorier : LTN RICHARD
- Suppléant Trésorier : BCH GRUDE.

## **Cotisation :**

30€ à l'ordre de l'amicale des anciens du 517<sup>e</sup> RT à adresser au siège social, (joindre une adresse mail). Pensez à préciser la période de service au GT 517 et son lieu de stationnement lors de votre période.

## **Contact :**

Lieutenant-colonel Frédéric DRAPEAU  
Président de l'association  
des anciens du 517<sup>e</sup> RT  
DEP/ École du Train  
821 181 8017 / 02 46 08 80 17  
[frederic.drapeau@intradef.gouv.fr](mailto:frederic.drapeau@intradef.gouv.fr)

Indochine passage du gué



## « Le chant du phénix » : chant de tradition du 517<sup>e</sup> RT

Le « régiment du million d'éléphants » a vu son existence hachée par de nombreux transferts de garnison et des dissolutions successives : à la Libération, en Indochine et au Maroc. À chaque fois, tel le Phénix, le régiment s'est relevé de ses cendres jusqu'à son récent et dernier « roulage d'Étendard » sur le site de Châteauroux. Afin de perpétuer l'histoire chaotique de cette unité aux traditions prestigieuses, le Ltn Delmer a écrit en 2008 des paroles sur une musique déjà existante. La partition en a été réécrite par la musique de la 9<sup>e</sup> BLBIMA. Elle a été insérée au livre présentant l'historique du 517<sup>e</sup> RT.



### Chant de tradition du 517<sup>e</sup> régiment du Train

Nés sous le soleil de l'Algérie  
Pour nous battre contre l'occupant  
Nous avons servi à Rivoli  
Pour la Patrie, nous répondons présents  
Nous avons combattu en Provence  
Puis disparu quand la paix revint  
Nous attendrons l'appel de la France  
Pour servir, et mourir au Tonkin

Refrain :

517 fier régiment  
solide et sûr comme un éléphant  
517 va-de-l'avant  
Pour la France toujours présent  
517 fier régiment  
Sous d'autres cieus, part avec élan  
517 toujours vivant  
Prêt pour servir en tout temps

Les combats reprennent sans attendre  
Contre les Rouges en Extrême-Orient  
Le régiment renaît de ses cendres  
Dans le fracas d'un million d'éléphants  
Au Laos, nous nous couvrons de gloire  
Notre étendard est notre fierté  
Nos grands anciens entrent dans l'histoire  
Notre honneur sera leur fidélité !

Refrain

De nouveau mort, mais prêt pour la guerre  
Le régiment renaît sans faiblir  
C'est au Maroc, en terre étrangère  
Qu'il glorifie son troisième avenir !  
Après avoir servi sans relâche  
Dans le désert, prouvant sa vaillance  
Avec bravoure, ardeur et panache  
Nous renaissions sur notre sol de France !

Refrain

Nés au Maroc ou en métropole  
Nés au Laos ou en Algérie  
Le grand phénix est notre symbole :  
Quatre fois morts, jamais ensevelis !  
Si notre régiment disparaît  
Nous savons qu'il ne meurt pour autant  
Car si demain la guerre éclatait  
Le 517 répondrait présent.

# Le mot de la rédaction

Par le lieutenant-colonel (CR) Giraud, rédacteur en chef

Devant les inquiétudes exprimées par certains de nos lecteurs, la rédaction se devait de communiquer pour les rassurer.

Avec ses faibles moyens (deux personnes à temps très partiel), elle fait son maximum pour faire parvenir à ses abonnés deux publications par an. Ce contrat a été rempli depuis 2010 (à l'exception notoire de l'année 2009 au cours de laquelle l'école du Train basculant de Tours à Bourges n'a pu produire qu'un seul numéro). Ainsi sont arrivés dans les boîtes aux lettres en 2012, le *Train Magazine 2011* en avril et l'*Almanach du Tringlot 2011-2012* en mai.

Après avoir bataillé ferme pour arriver à ce résultat, si l'EDIACAT de St-Etienne (point d'impression qui assure le tirage et le plipostage) tient les délais, *Train Magazine 2012*, dont la maquette a été terminée en décembre, devrait être dans la boîte aux lettres des abonnés en avril.

Quant à l'*Almanach du Tringlot 2012-2013*, sa rédaction est terminée. Nous devons cependant intercaler un magazine du Matériel *Mat et Tech* entre nos 2 publications, ce qui fait que la cellule infographie devrait en réaliser la maquette en février-mars pour une arrivée dans les boîtes aux lettres en mai.

Plus encourageant, nous avons démarré en janvier les travaux du *Train Magazine 2013* avec 4 mois d'avance sur l'an dernier. Le dossier de ce prochain numéro portera sur la livraison par air. Tout cela fait que nos abonnés devraient recevoir, en 2013, 3 numéros au lieu de 2.

Ces progrès s'expliquent par l'arrivée à la cellule infographie du GSBdD d'un personnel civil supplémentaire. Sylvie Cyprès est ainsi venue prêter main forte à Thierry Feuillet qui avait fort à faire avec la réalisation de tous les magazines du Train et du Matériel, qui viennent également s'ajouter à tous les travaux habituels (documents d'instruction et de communication, plaquettes d'information,...) pour toute la base de défense de Bourges-Avord. Nous avons ainsi rattrapé peu à peu le retard de publication initié en 2009 lors du transfert de l'école du Train à Bourges. Ce retard avait pour conséquence, ces dernières années, la parution d'un *Train Magazine* d'une année A en début d'année A+1.

Certes, il reste à notre passif un numéro dû aux abonnés depuis 2009. En accord avec nos présidents d'association, ce numéro sera compensé en 2016 par la réalisation (gratuite pour les abonnés) d'un numéro spécial supplémentaire « Centenaire de la Grande Guerre » sur lequel la rédaction travaille déjà.

Grâce à ce système, certes plus lent, nous utilisons les moyens militaires. Nos coûts, pour une publication à faible tirage, restent ainsi raisonnables. Cela ne serait pas le cas dans le secteur civil, certes probablement plus rapide. Les abonnés doivent cependant avoir à l'esprit que nous ne sommes plus à l'époque de l'armée de conscription avec sa main d'œuvre abondante et à bon marché.

Soyez certains que le Ltn Ganz et moi-même faisons notre maximum pour vous donner satisfaction et ne comptons pas notre temps. Une bonne partie du travail de rédaction s'effectue en effet bénévolement, à la maison. C'est à ce prix que nos publications, lien indispensable entre nos anciens et les jeunes de « l'active », perdureront. Nous nous efforçons par ailleurs d'en améliorer la qualité, mettant en particulier l'humain au premier plan, je l'espère à la satisfaction à nos abonnés.



Sylvie Cyprès

### ERRATUM

Dans l'article qui lui a été consacré dans le *Train Magazine* n° 16, il est fait mention de l'appartenance du Gal (2s) Michot à la Promotion «Bir Hakeim», bataille dont nous fêtons alors le 70<sup>e</sup> anniversaire. Jean-Claude Michot était Saint-Cyrien de la Promotion «Centenaire de Camerone» (1962-1964). La rédaction présente ses excuses à ses lecteurs et tout particulièrement à Mme Michot pour cette regrettable erreur.



Thierry Feuillet

### Avis de recherche

Le général Rémondin, président de la FNT, souhaite que Train Magazine ouvre ses pages à ceux de ses lecteurs qui recherchent des compagnons d'arme perdus de vue.

Alors, à vos claviers pour expédier au Major Jeanselme vos avis de recherche : [brigitte.jeanselme@intradef.gouv.fr](mailto:brigitte.jeanselme@intradef.gouv.fr)

# ADHÉREZ AUX ASSOCIATIONS

## Fédération Nationale du Train

### Adhérer à la FNT c'est :

- Faire vivre l'esprit de l'Arme du Train et ses valeurs (courage, solidarité, engagement, sens du devoir).
- Participer au maintien de la cohésion entre les associations d'anciens du Train.
- Faire vivre la solidarité entre les anciens et les plus jeunes de nos régiments du Train, la nouvelle génération du feu.
- Participer au regroupement et à la diffusion des informations tous les Tringlots, anciens et jeunes.
- Permettre la participation des Tringlots aux cérémonies officielles à Paris et en province.
- Permettre la représentation du Train auprès des associations nationales d'anciens combattants et du secrétariat d'état.
- Permettre au Train d'être représentatif auprès des hautes instances de l'Armée de Terre.
- Permettre au Train de s'investir dans les organisations en charge de la solidarité militaire intergénérationnelle (ARCO, ADO, Fondation Maginot...).

Pour rejoindre la Fédération, remplissez le bulletin ci-dessous et adressez-le, accompagné de votre règlement, soit au président de l'association la plus proche de vous, soit à la FNT :

**Col H Pierre BERY, trésorier de la FNT,  
28 rue Franklin - 92600 Asnières**



Nom, prénom : .....	TARIFS D'ADHÉSION
Adresse : .....	<u>Associations ou amicales :</u>
.....	3 € par adhérent ou un forfait de 100 €.
Téléphone : .....	<u>Adhésion individuelle au siège FNT :</u>
Adresse Mail : .....	25,00 €

## Association des Amis du Musée et de l'Arme du Train

### Adhérer à l'AMAT c'est :

- Contribuer au rayonnement de l'arme du Train en perpétuant en particulier le souvenir de nos héros célèbres ou obscurs et de leurs exploits exceptionnels sur tous les théâtres d'opération aux cotés de leurs frères d'armes.
- Participer à l'enrichissement, la conservation et la promotion du patrimoine historique et culturel de l'Arme du Train.
- Développer les relations armées-nation en offrant via le musée, une fresque de notre histoire militaire, une documentation et des archives pour les chercheurs, les étudiants et les collégiens intéressés par ce sujet.

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

**AMAT - Écoles militaires de Bourges  
Musée du Train et des équipages militaires  
BP 50709 - 18016 Bourges Cedex**



Nom, prénom : .....	TARIFS D'ADHÉSION
Adresse : .....	<u>Associations ou amicales :</u>
.....	30 €
Téléphone : .....	<u>Adhésion individuelle :</u>
Adresse Mail : .....	8,00 €



## 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



École du train  
Écoles militaires de Bourges  
B.P. 50709 – 18016 Bourges Cedex  
[www.emb.terre.gouv.fr](http://www.emb.terre.gouv.fr)

