



OPÉRATIONS EXTÉRIEURES

BARKHANE :
LE BATLOG BOURGOGNE
ENDEUILLÉ
PAGE 27

EN MÉTROPOLE

LE TRAIN
DANS L'OPÉRATION
SENTINELLE
PAGES 32 À 37

HISTOIRE

IL Y A 100 ANS,
LES POILUS
D'ALASKA
PAGES 60 À 65

#20

JUILLET 2016

TRAIN MAGAZINE

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

DOSSIER : LA FORMATION À LA LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE

PAGES 4 À 21



TRAIN MAGAZINE

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

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

Directeur de publication
Général de brigade Bernard Bonnet

Rédacteur en chef
Lieutenant-colonel Jean-Pierre Giraud, officier culture d'arme

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

Impression
EDIACA St-Étienne



➤ PAR LE GBR BERNARD BONNET,
COMMANDANT L'ÉCOLE DU TRAIN ET
DE LA LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE

2016 restera pour l'Arme du Train une année exceptionnelle qui devrait durablement marquer les esprits. L'actualité de ce premier quadrimestre 2016 a déjà été marquée par les premiers événements commémoratifs du Centenaire de la Voie Sacrée. Tout d'abord le colloque de l'Arme du Train et de la logistique opérationnelle le 4 février à l'École Militaire, qui d'un avis unanime à été un franc succès, aussi bien sur le plan de la participation que de l'organisation et de la qualité des intervenants. Puis, la fête du Train à Bourges le 23 mars et le ravivage de la flamme du Centenaire le 29 mars à l'Arc de Triomphe, deux événements marquants pour l'Arme en termes d'émotion et de cohésion. Enfin, la journée de la Voie Sacrée à Douaumont et Nixeville placée plus que jamais cette année sous le sceau du recueillement et de la mise à l'honneur de nos Poilus qui se sont illustrés sur cet axe désormais mythique reliant Bar le Duc à Verdun. Ces événements vous seront tout particulièrement présentés dans le prochain numéro de notre magazine, exceptionnel celui-là.

Mais pendant ce temps-là, en métropole, tous nos beaux régiments participaient activement au plan SENTINELLE de protection de nos concitoyens, plan auquel nos camarades de réserve apportent une contribution indispensable et particulièrement appréciée. Dans le même temps, certaines de nos unités, de l'autre côté de la Méditerranée, avaient pris leur tour dans le soutien permanent que nous apportons partout dans le monde aux unités françaises engagées dans le maintien de la paix et la longue lutte contre le terrorisme.

En pointe de ce dispositif, le 511^e Régiment du Train d'Auxonne armait depuis janvier au Mali le Bataillon Logistique « Bourgogne », chargé du soutien des forces terrestres engagées dans l'opération BARKHANE. Ce mandat s'annonçait plutôt bien, comme le montrent les premiers articles envoyés pour ce magazine. Si ces articles montraient l'engagement déterminé et l'habituel professionnalisme de nos soldats du Train, ils avaient aussi un parfum d'aventure dans l'immensité des sables du désert. Mais l'ennemi sournois était bien là, lui, qui par la lâche explosion d'un IED a tué et mortellement blessé trois de nos combattants-logisticiens qui éclairaient la marche de leur convoi. Toute la communauté du Train, active, réserve et anciens de l'Arme a été douloureusement frappée par la soudaineté et l'ampleur de ce drame. Je veux ici exprimer au nom de tous, d'abord aux trois familles qui ont perdu un être cher et plus largement à la grande famille du 511, mes plus sincères condoléances et mon plus fidèle soutien.

Mais le convoi est passé malgré tout. La vie et l'exercice de notre métier de logisticiens continuent. Nos savoir-faire sont partout reconnus. Ils sont le fruit des expériences acquises sur tous les théâtres d'opérations et de la qualité de la formation dispensée au sein des divisions de formation de notre École. Parmi elles, la Division de Formation à la Logistique Opérationnelle, revenue au sein de l'école du Train depuis juillet 2014. Les formations qui y sont dispensées sont de grande qualité, de très haut niveau, touchant souvent à l'interarmées et l'interallié. Parfois méconnues, le dossier qui suit a pour but de les mettre en lumière.

« Et par l'Empereur, vive le Train »

SOMMAIRE #20



04 / La formation à la logistique opérationnelle

05 / Petite histoire de la formation logistique

07 / La Direction de la Formation Logistique Opérationnelle

08 / Section d'enseignement "acheminement"

09 / Portrait de l'Adc Tournant

10 / Section d'enseignement Logistique

11 / Portrait du Cne Ladan

12 / Section d'enseignement "OTAN-ONU"

13 / Formation LOGFAS à Tournai

14 / Section d'enseignement NEB-SIL

16 / Portrait du TSEF2 Philippe Mry

17 / Combats de la libération :
Le défi tactique et logistique de la 1^{re} Armée
(suite de l'article paru dans l'Almanach du Train 2015-2016)



22 / Opérations extérieures

AFRIQUE

BARKHANE :

22 / Opération VIGNEMALE

23 / Opération FURY ROAD 2

24 / Un PCR du 503 dans l'opération Barkhane

27 / Le 511^e RT arme le Batlog Bourgogne

SANGARIS :

26 / Un peloton de transport mixte du 503
dans l'opération SANGARIS

LIBAN

DAMAN :

25 / Dans la peau d'un chef d'escouade

23

32 / En métropole

32 / SENTINELLE ou le plaisir
de commander

33 / Opération SENTINELLE : une
unité mixte du 516^e RT à Paris

34 / SENTINELLE : active et réserve
du 503^e RT engagées sur tous
les fronts

37 / Les réservistes du RSC en force
dans le dispositif SENTINELLE

38 / Rouen : l'intervention remarquable d'un trinôme du 121^e RT /
Le 121 RT se prépare activement pour le Mali

39 / Le 503^e RT soutien la 11^e BP lors d'un exercice outre-manche

40 / Des réservistes du 503^e RT au CENZUB

40 / Le régiment de Camargue consolide son encrage

42 / Un bilan d'activités 2015 particulièrement riche
pour le 1^{er} RTP

44 / Le Mch Berthier homme de l'année du 515

45 / Un militaire du 503^e RT champion d'Europe

46 / Le 503^e RT a célébré le 209^e anniversaire de
la création de l'arme du Train



28 / Missions de courte durée (MCD)

28 / Exercice KHAAN QUEST en Mongolie

30 / 516^e RT les sentinelles du Lagon

31 / Les tringlots du 516 RT à Mayotte

29



47 / Vie de l'École et de l'Arme

47 / La DA du Centenaire

48 / Les lieutenants du Train se forment et s'aguerrissent

49 / Buffles contre Gazelles

50 / Les formations "soutien de combattant" à la DSO

51 / DSO : une année bissextile pour une brigade pas comme les autres

52 / 1^{er} EIEC de Castelsarrasin : stage de conduite en cortège

53 / Semaine d'instruction collective au 3^e EIEC

54 / Décembre, quelques moments de détente bienvenus aux EMB

56 / Adieux aux armes du Cdt Récamier

52



56

57 / Associations

57 / Amicale des anciens de l'Arme du Train de Verdun et Meuse

59 / Les enfants de Nixéville présentent le monument de la Voie Sacrée

59 / Changement de président à la tête de notre amicale en Corse



57

60 / Histoire



64

60 / Le Train participe à l'hommage solennel au "poilus" d'Alaska

66 / Une histoire qui a du chien

68 / ils ont fait le Train

68 / Général Lacour

71 / L'ENSOA de St-Maxent honore un Tringlot : l'Adc Rossi

72 / Colonel (H) Béry

73 / Brigadier chef Ella

74 / Mdl Noblet - Bri Chauwin - 1cl Poo Sing



74

76 / Publication de l'Arme

76 / Réalisation et diffusion de vos magazines

79



80 / Dernière minute



82

80 / De très nombreux témoignages de solidarité et d'amitié pour le 511^e RT

84 / AG de l'amicale de Haute-Marne



LA FORMATION À LA LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE

Dispenser une formation d'une diversité et d'une complexité croissantes

De Metz à Bourges, en passant par Tours, centre de formation autonome ou bien subordonné à un grand commandement logistique, division de formation intégrée à la direction de la formation de l'École du Train..., l'enseignement du soutien logistique de nos forces s'est adapté au cours des sept décennies passées à l'évolution du format, des missions et de l'organisation de notre Armée de Terre en particulier et de nos Armées en général.

Au fil des ans, l'enseignement dispensé s'est considérablement complexifié et diversifié. Il est passé du soutien extrêmement planifié, jour après jour, du corps de bataille terrestre, engagé face à l'est, sur un terrain reconnu, face aux « hordes » de l'ex-pacte de Varsovie, au soutien d'une force sensiblement plus réduite, projetée à plusieurs milliers de kilomètres par voie aérienne et terrestre, très souvent dans le cadre de coalitions.

Cette formation logistique s'inscrit donc aujourd'hui dans un cadre toujours plus interarmées et interallié. Elle doit prendre en compte les contraintes logistiques liées aux structures multinationales au sein desquelles la France s'engage (ONU, OTAN...). Elle doit également inclure l'enseignement de l'utilisation de logiciels toujours plus « pointus » destinés à faciliter le travail de planification et de suivi des ressources par nos logisticiens.

Nos formateurs doivent enfin être en mesure d'aller dispenser leur savoir à l'étranger. Ils ont su relever tous ces défis comme le montre le dossier qui suit.

Bonne lecture !

Petite histoire de la formation logistique

➤ PAR LE LCL (CR) GIRAUD, OFFICIER CULTURE D'ARME



De la BA 901 au 1^{er} COMLOG à Metz

La Base d'Opérations 901 a été créée en 1943 en vue d'assurer le soutien logistique du Corps Expéditionnaire Français en Italie. Renforcée en août 1944 par l'apport de la Base 903 stationnée en Corse, elle sera la grande unité logistique qui soutiendra la 1^{re} Armée française des plages de Provence jusqu'en Allemagne. Organisme d'exécution du soutien des forces composée d'éléments de commandement, de formations de transport et d'unités de maintenance et des différents services, elle assurait également la formation logistique du personnel servant dans cette spécialité.

Le 1^{er} commandement de logistique opérationnel (1^{er} COMLOG), aux ordres d'un officier général, lui succède le 1^{er} août 1972, mais avec une vocation et des structures sensiblement différentes. C'est un organisme de conduite du soutien logistique des groupements de force engagés pour une durée plus courte, dans un conflit majeur sur le théâtre centre européen, sur ou en dehors du territoire national. Il agit dans les domaines du ravitaillement et des évacuations sanitaires.

Il a sous son commandement direct le 1^{er} régiment de livraison par air (1^{er} RLA), implanté à Metz et met en œuvre en cas de crise la « réserve mobile » (formations de transport d'active et de réserve) et les moyens de transports sanitaires mis à sa disposition (escadrons de transport sanitaires, trains, avions de transport de l'armée de l'Air). Affectés au 1^{er} RLA pour administration, ses cadres appartiennent à toutes les armes et services mais ses militaires du rang sont tringlots et constituent le peloton de quartier général du 47^e Escadron de Quartier Général.

Le 1^{er} COMLOG conserve cependant certaines activités héritées de la Base 901 : transit vers les Forces Françaises en Allemagne, livraison par air et enseignement logistique. Le Centre d'Information et d'Enseignement Logistiques (CIEL) est une de ses composantes. Il assure la formation logistique des cadres d'active⁽¹⁾ et de réserve⁽²⁾ de l'armée de terre⁽³⁾, dirige et contrôle l'instruction des formations subordonnées et est chargé des études à caractère logistique au profit de l'administration centrale. Constitué de 4 officiers et 5 sous-officiers instructeurs permanents, le CIEL est renforcé autant que de besoin par le personnel de l'EM du 1^{er} COMLOG et fait appel à de nombreux conférenciers extérieurs. 350 stagiaires y sont formés tous les ans.

Le 1^{er} COMLOG et le CIEL sont implantés au quartier Raffanel-Delarue à Montigny-les-Metz, dans des infrastructures appartenant au 1^{er} RLA.



(1) Déjà les stages de qualification logistiques des 1^{er}, 2^e et 3^e degrés (QL1,2 et 3).
 (2) Stage d'Officier de Réserve du Service des Transports Militaires (ORSTM).
 (3) Stage transit-régulation pour les sous-officiers.



Insigne du CEELAT

Tours : du CIEL aux ELT en passant par le CEELAT



L'insigne des ELT reprend les principales caractéristiques des insignes de l'EAT et du CEELAT, dont les armes de la ville de Tours, auxquelles s'ajoutent le pélican et ses petits, symbolisant l'esprit de sacrifice.

Suite aux réorganisations successives et à la professionnalisation des armées, le 1^{er} COMLOG disparaît mais le CIEL subsiste et est transféré en 1998 à Tours où il occupe le 1^{er} étage du bâtiment Acquafondata. Aux ordres du Col (MAT) Martin, il conserve sensiblement les mêmes missions et les mêmes moyens que lorsqu'il était implanté à Metz, dispensant en sus des modules de formation à la logistique générale au profit des futurs commandants d'unité de toutes les armes.

Mais en 2002, la multiplication des engagements de la France partout dans le monde et fréquemment sous bannière OTAN et ONU, met en évidence le besoin d'améliorer cette formation à un métier devenu particulièrement complexe et déterminant pour le soutien des forces projetées loin de la métropole. C'est ainsi qu'est créé à l'été 2002 le Centre d'Enseignement et

d'Études Logistiques de l'Armée de Terre (CEELAT), placé aux ordres du Gal d'Astorg, avec des moyens humains et des missions élargis, en particulier du point de vue des études.

Mais la volonté du commandement de fédérer les moyens en charge du soutien logistique et la formation dispensée dans ce domaine de spécialité conduit à la création au 1^{er} juillet 2004, des Écoles de la Logistique et du Train, par regroupement de l'EAT et du CEELAT⁽⁴⁾. La formation logistique est dispensée au sein d'une des divisions de la DGF : la Division de Formation à la Logistique Opérationnelle (DFLO) aux ordres du Lcl Orsetti.

Les ELT ont pour mission de dispenser une formation logistique de base commune à tous les officiers servant dans les différents « métiers » de la logistique: formation en commun des officiers TRN et MAI⁽⁵⁾, perfectionnement des capitaines commandant une unité au sein de la Force Logistique Terrestre (RT, RMAT, RMED, GLCAT), former les sous-officiers du domaine « mouvements-ravitaillements » (MVT-RAV), organiser les stages d'adaptation au profit d'officiers et sous-officiers spécialistes (voie ferrée, transit, logiciels particuliers,...), élaborer la doctrine des domaines MVT-RAV et LOG et gérer ces deux domaines.

400 permanents y forment annuellement 3000 stagiaires au cours de 240 sessions de formation.



Le totem LOG devant le bâtiment Voie Sacrée à Tours

Écoles Militaires de Bourges : du CFL à l'ETLO

En 2009, sur très court préavis de 9 mois et par volonté du commandement de regrouper les écoles sur des pôles de formation, les ELT sont transférées au sein des Écoles Militaires de Bourges, nouvellement créées aux ordres du Gal (TRN) Le Garrec. Ces dernières regroupent une école du Train recréée, l'École du Matériel et un Centre de Formation Logistique indépendant⁽⁶⁾, aux ordres du Col (MAT) Godfrin. Mais le bon sens finit par prévaloir et le 1^{er} juillet 2014, l'École du Train et de la Logistique Opérationnelle est créée, par regroupement de l'EAT et du CFL. La formation logistique y est dispensée au sein d'une DFLO. La volonté d'intégration est forte avec la création d'une DEP unique comprenant un bureau « mouvements-ravitaillement », un bureau « logistique » et un bureau « soutien du combattant ».

Depuis 2016, la formation des sous-officiers du domaine SDC est transférée de Querqueville à la DSO de l'ETLO.



Le totem LOG transféré devant le bâtiment « Meknès » du quartier Carnot à Bourges dont le 2^e étage abrite la DFLO

(4) Le général Cdt les ELT est alors secondé par 2 colonels adjoints, l'un MVT-RAV, l'autre LOG.

(5) Intégration en 2005 des CFCU TRN et MAI auquel se joignent les futurs capitaines issus des RMED et GLCAT. Intégration en 2006 des 2 DA TRN et MAT.

(6) Puisque faire et défaire, c'est quand même faire, NDLR.

Les photos et les insignes de générations de stagiaires ornent toujours les murs de la DFLO

La Direction de la Formation Logistique Opérationnelle

➤ PAR LE LCL BENOÎT STARCK, COMMANDANT LA DFLO

Subordonnée depuis le 1^{er} juillet 2014 au général commandant l'ETLO, la DFLO a pour mission de donner aux logisticiens les compétences nécessaires pour assumer leurs fonctions au sein des organismes chargés du soutien des forces, tant en métropole que sur les théâtres d'opérations.

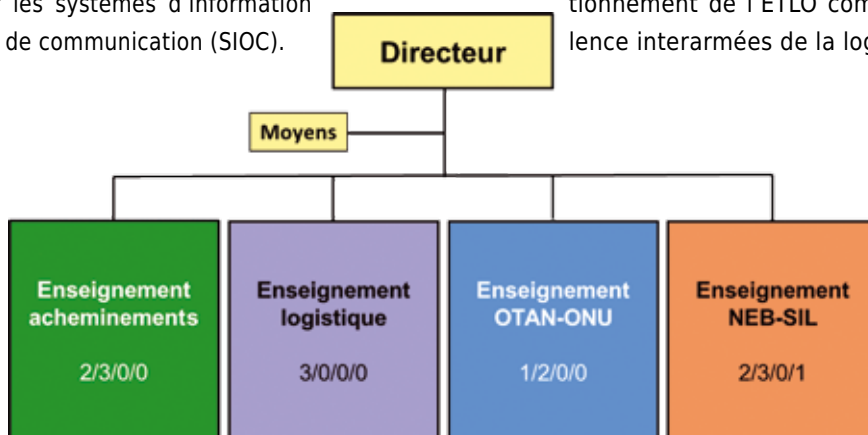
À ce titre, et afin de créer un socle commun de compétences logistiques et contribuer ainsi à la performance du soutien des forces en opérations, elle organise et conduit au profit des trois armées et des services interarmées, les actions de formation suivantes : logistique, acheminements (dont douane, transit, transport de marchandises dangereuses), et mise en œuvre du système d'information logistique pour le suivi de la ressource en interarmées (SILRIA).

Elle organise et conduit également des stages d'information au profit des logisticiens insérés dans les structures de l'OTAN et de l'ONU. Par ailleurs, elle forme les personnels de l'armée de terre du domaine « soutien logistique des forces » sur les systèmes d'information opérationnels et de communication (SIOC).

Enfin, soucieuse de faciliter l'intégration des opérateurs français et francophones dans la chaîne des systèmes d'information logistique de l'OTAN, elle a élaboré un partenariat avec la NATO Communication and Information Systems School (NCISS), afin de conduire des actions de formation décentralisées et reconnues par l'OTAN sur la suite logicielle Logistics Functional Area Services (LOGFAS).

Au total, la DFLO dispense plus de 40 actions de formation, toutes ouvertes à l'interarmes et, pour une très grande majorité, à l'interarmées. Les sessions sont en principes organisées à Bourges, mais certaines peuvent être délocalisées à la demande. Les formateurs de la DFLO encadrent également des stages de formation à l'étranger dans le cadre de partenariats noués avec les écoles logistiques de pays amis et alliés.

Pour l'année 2016, la DFLO devrait organiser environ 150 stages et former plus de 1600 personnels des armées, des services interarmées, de la Gendarmerie et de la DGA. Elle contribuera ainsi à renforcer le positionnement de l'ETLO comme pôle d'excellence interarmées de la logistique.

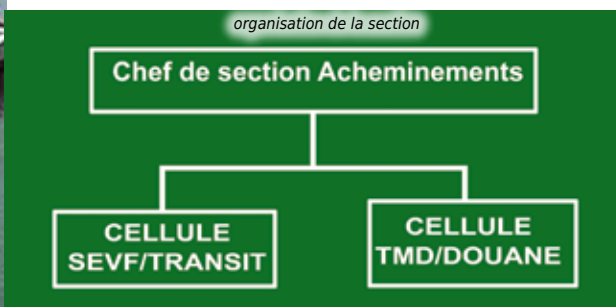


Organigramme de la DFLO

La section d'enseignement « acheminements »



voie maritime



voie ferrée

Depuis le 1^{er} janvier 2016, les cellules « SE-VF-Transit » et « TMD-Douane » de la Division Sous-Officiers de l'ETLO ont rejoint la DFLO et fusionné avec la cellule formation aux acheminements interarmées, pour créer la section d'enseignement acheminements. Une logique « métier » a présidé à ce regroupement pour permettre à présent de couvrir l'intégralité du spectre des acheminements, du sous-officier transit à l'officier expert de haut niveau. C'est un des aspects particulièrement positifs de cette création : faire vivre le réseau des achemineurs.

La quasi-totalité des stages dispensés est ouvert à l'interarmées, ce qui constitue la principale richesse de ceux-ci. 20 actions de formation sont dispensées dans le domaine des acheminements interarmées, du transit, de l'embarquement par voie ferrée, du transport de marchandises dangereuses, des douanes et de la formation portuaire. Ces stages sont pour la plupart dispensés à Bourges et certains sont externalisés :

- ✓ Les stages de qualifications acheminements interarmées (QAIA) de niveau 2 et 3, destinés aux officiers de toutes les armées, ont respectivement pour objectif de former les futures chefs de CCITM⁽¹⁾ et des experts de haut niveau chargés de concevoir et/ou de planifier les acheminements stratégiques dans un contexte national ou multinational.

- ✓ Le stage sous-officier transit, ouvert aux sous-officiers du domaine mouvement-ravitaillement après une préparation importante et une épreuve de sélection, offre pas de moins de 7 qualifications : SILRIA, SEVF, TMD, RID, IATA, IMDG et douane. Un sous-officier ainsi formé est une véritable aubaine pour celui qui l'emploie.

- ✓ Les stages de spécialistes de l'embarquement voie ferrée (SPEVF) permettent à leurs détenteurs de mettre en œuvre l'acheminement de véhicules, conteneurs et équipements par voie ferrée.

- ✓ Les stages de formation au transport de matières dangereuses (TMD) ont pour objectif l'acquisition des savoir-faire nécessaires à l'acheminement de matières dangereuses par voie aérienne (IATA), maritime (IMDG) et de surface (ADR et RID).

- ✓ Les stages douane forment des déclarants, expéditeurs lors des projections, et des spécialistes, davantage orientés vers le conseil du commandement.

- ✓ La section acheminements délivre enfin, par le biais d'organismes civils localisés à Marseille et au Havre, des formations portuaires, principalement destinées au personnel du 519^e GTM.

Dans un avenir proche, la section devra relever deux défis :

- élaborer, en liaison étroite avec le bureau douanes interarmées (BDIA), une formation sur DELT@ dans le cadre du déploiement futur de ce logiciel au sein des armées ;
- créer un portail collaboratif au profit des achemineurs ; celui-ci n'aura pas de vocation opérationnelle, mais permettra l'échange de RETEX et visera à assurer le « service après-vente » des écoles.



Portrait de l'adjudant-chef Tournant

Responsable des formations transit et spécialiste de l'embarquement par voie ferrée

L'adjudant-chef Tournant est marié et père de trois enfants. Appelé volontaire service long à Berlin pendant 2 ans à compter de 1988, il a connu l'avant et l'après chute du mur. En 1990, il s'engage au 601^e Régiment de Circulation Routière à Achern en Allemagne où il sert d'abord à l'instruction puis en escadron de circulation en tant que chef de patrouille. Il est affecté successivement au bataillon de commandement et de soutien (BCS) de la Brigade Franco-Allemande à Müllheim, au 601^e RCR à Arras et au 43^e RI à Douai. En 2009, il réussit la formation de sous-officier transit. Cette réussite lui permet, en 2010, d'obtenir une affectation en Polynésie française comme sous-officier transit. En 2013, l'adjudant-chef Tournant est muté aux écoles militaires de Bourges en qualité de formateur.

Sur le plan opérationnel, il a été projeté à deux reprises en ex-Yougoslavie et en 2007, à Djibouti.

Depuis 3 ans et en liaison étroite avec la commission centrale fer (CCF) du centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA), l'adjudant-chef Tournant dispense les formations de « spécialiste de l'embarquement voie ferrée » (SPEVF). Celles-ci sont destinées à des officiers d'active ou de réserve occupant des postes de référents au sein des EMZD, mais aussi à des sous-officiers ou à du personnel civil de la défense responsables de l'embarquement de véhicules ou de matériels sur des trains au profit des armées.

Les stages initiaux SPEVF d'une durée de 5 jours et au nombre de 4 par an, se déroulent au sein des écoles. Les stagiaires suivent une première partie théorique, où sont donnés les moyens nécessaires pour analyser, étudier et commander les matériels ferroviaires afin d'embarquer véhicules ou fret sur les trains en toute sécurité. Un second volet, articulé autour d'un exercice pratique, se déroule durant une journée en gare marchandises de Bourges, site appartenant à la SNCF mais sur lequel les EMB ont un quai appartenant au service militaire des chemins de fer (SMCF). Les

stagiaires participent à la reconnaissance des matériels voie ferrée (wagons, quais, etc...), puis procèdent au montage d'une rampe mobile de débarquement mais aussi et surtout aux chargements de véhicules à roues et à chenilles.

À l'issue du stage, les participants peuvent mettre à profit durant trois années les savoir-faire acquis. Un recyclage d'une journée doit être réalisé au cours de la 3^e année afin de conserver cette qualification.

Pour répondre aux besoins des autres armées, directions et services, des stages d'embarquement de conteneurs ou de fret, d'une durée de deux journées, viennent de voir le jour.

L'adjudant-chef Tournant peut apprécier le résultat de ses formations. En effet, il reçoit les comptes-rendus de chargement SNCF des trains effectués par ses stagiaires. De plus, il rencontre certains d'entre eux, lors d'assistances apportées au profit du 14 juillet, lors des pré- et post-acheminements de matériels d'une projection, lors d'exercices à l'étranger, manœuvres, etc... Qui plus est, la formation SPEVF dispensée par la cellule de l'adjudant-chef Tournant a montré toute sa pertinence lors des pré-acheminements réalisés suite au déclenchement des opérations SERVAL et SANGARIS.



La section « enseignement logistique »



Mission

Composée de trois officiers, la section logistique est placée sous les ordres du directeur de la formation et travaille en étroite collaboration avec la section Log OTAN/ONU. Véritable « canal historique » de la DFLO (à l'ouvrage sous ce format depuis le début des années 90), la section est responsable de l'organisation et de la conduite des stages logistiques conformément au calendrier annuel des actions de formation CAF).

Principaux stages

- ✓ Qualification Logistique Armée de Terre du 1^{er} degré (QLAT1)
Véritable porte d'entrée d'un cursus « Log », le but de cette formation est de donner aux officiers-stagiaires les connaissances générales du soutien logistique de la composante terrestre nécessaires pour occuper les fonctions de capitaine commandant une UCL, d'officier traitant logistique, de chef de BML (de formation non projetable) ou d'adjoint au chef de BML.
- ✓ Qualification Logistique Inter-Armées du 2^e degré (QLIA2)
S'adressant à des officiers expérimentés, ce stage donne les connaissances nécessaires à la montée en puissance d'une force et à son soutien en opération pour être en capacité d'occuper un emploi logistique en milieu interarmées et/ou multinational.
- ✓ Qualification logistique Armée de Terre du 2^e degré (QLAT2)
Complémentaire de la QLIA2 (pour l'armée de Terre), cette formation vise à familiariser les officiers avec le dimensionnement du soutien logistique de la composante terrestre d'une opération puis avec sa coordination et sa conduite au sein d'un état-major national de niveau 2 à 4. Cette formation est plus particulièrement adaptée aux fonctions de chef de BML d'une formation projetable.

- ✓ Qualification logistique Inter-Armées du 3^e degré (QLIA3)

S'adressant à des logisticiens confirmés, cette formation vise à actualiser et compléter les connaissances des officiers destinés à occuper des emplois de conception, voire de conduite de haut niveau du soutien des opérations ou à exercer les responsabilités d'adjoint soutien interarmées (ASIA).

- ✓ OCTAGEND

Stage très spécifique créé en 2010, il s'adresse aux officiers élèves du corps technique et administratif de la gendarmerie nationale en formation initiale à l'EONG. Il s'agit de leur donner des connaissances générales pour être en mesure de conduire le soutien logistique d'un groupement tactique gendarmerie engagé en opération extérieure dans des missions de sécurité générale, de formation ou de gestion d'ordre public, dans un contexte interarmées et multinational.

- ✓ EMTO

La section d'enseignement logistique intervient aussi, à l'étranger, au profit de l'École Militaire Technique de Ouagadougou (EMTO) dans le cadre d'un protocole en cours entre l'État-major général des armées du Burkina et les écoles militaires de Bourges. Depuis 2012, l'ETLO entretient des liens privilégiés avec cette école nationale à vocation régionale (ENVR), implantée au Burkina-Faso et qui forme des officiers de 22 pays de l'Afrique de l'ouest et centrale. Cette coopération se traduit très concrètement par l'envoi de formateurs à Ouagadougou, deux fois par an, pour une durée de six semaines. L'officier en charge de cette mission est placé en situation de renfort temporaire. Il intervient en qualité de conseiller du directeur de stage et il en est l'instructeur principal. Le rôle consiste à dispenser les cours aux stagiaires des différents pays, mais également à soutenir les instructeurs africains afin de les orienter dans les connaissances à faire acquérir. Maître d'œuvre de la conduite des exercices, il apporte expertise et témoignage avec comme objectif d'optimiser les solutions proposées par des dossiers d'exercices remaniés à chaque session.





Portrait du Capitaine LADAN Formateur logistique

Le Cne Stéphane LADAN est marié, père de deux enfants et occupe le poste de formateur à la section logistique de la direction de la formation logistique opérationnelle aux écoles militaires de Bourges (EMB).

Décrivez-nous votre parcours

Saint-Maixentais de la promotion « Sergent-chef Allénic », je me suis engagé en 1987. En 1988, j'ai été affecté au 517^e RT, au groupement de circulation, en tant que chef de patrouille.

Ont suivi des affectations en 1991 au 625^e RCR puis en 1993 au 601^e RCR. En 2001, j'ai rejoint les Écoles de la Logistique et du Train en tant qu'instructeur appui-mouvement à la division sous-officiers. Je suis passé officier rang en 2001 et j'ai été affecté au bureau emploi, section « soutien spécialisé de quartier général », à l'état-major de la Brigade de transmissions et d'appui au commandement (BTAC). Je suis aux écoles militaires de Bourges depuis 2013.

Quelle est votre expérience opérationnelle ?

J'ai été projeté en tant que spécialiste appui-mouvement en Ex-Yougoslavie au sein de la FORPRONU (1993) puis, en tant qu'opérateur ADAMS au sein de la SFOR en Bosnie (1998) et enfin au Kosovo, au sein de la KFOR (2001). De plus, mon affectation à l'état-major de la BTAC m'a permis de participer à la certification HRF et NRF du CRR-FR et au déploiement du CO de la task force Lafayette à Nijrab en Afghanistan, en 2009.

Quelle est votre mission aujourd'hui ?

Aujourd'hui formateur à l'école du Train et de la logistique opérationnelle (ETLO), j'ai la responsabilité des stages de qualification logistique du 1^{er} degré. Je donne également des cours logistiques au profit des autres divisions de formation (Train et Matériel) ainsi qu'au profit d'autres organismes de formation (école des Transmissions).

J'encadre également le stage annuel des officiers du corps technique et administratif de la gendarmerie nationale. Cette formation très spécifique, sur une semaine, est réalisée au profit des futurs officiers logistiques des détachements de gendarmerie projetés en opération extérieures.

Dans le cadre de mes responsabilités, j'effectue également chaque année une mission de renfort temporaire au profit de l'école militaire technique de Ouagadougou (EMTO). Cette mission, originale et passionnante m'apporte beaucoup. L'attrait jamais démenti de ce type de formation auprès de nos camarades africains confirme toute la pertinence des partenariats entretenus entre les écoles militaires de Bourges et la mission militaire de coopération et de défense du Burkina-Faso.

Quelles sont vos satisfactions après plusieurs années à ce poste ?

Ma fonction de formateur est réellement passionnante. Elle demande une connaissance approfondie de la doctrine tout en restant au plus près des réalités du terrain notamment à travers les divers RETEX. L'objectif est de permettre aux stagiaires d'acquérir des compétences directement utilisables sur le terrain. L'hétérogénéité de la population présente sur les stages de qualification (origine, armée ou service d'appartenance, nationalité) permet, de plus, un partage d'expériences particulièrement enrichissant.

La section d'enseignement

« OTAN-ONU »

Mission

Composée d'un officier et de deux sous-officiers, la section OTAN-ONU dispense essentiellement deux types d'enseignement : des formations d'adaptation à la logistique de l'OTAN et de l'ONU d'une part et, d'autre part, des stages de qualification sur les différents modules de LOGFAS (*LOGistic Functional Area Services*), une suite logicielle de l'OTAN dédiée à la planification et à la conduite du soutien logistique des forces, pour laquelle la DFLO est centre formateur agréé.

Formations d'adaptation à la logistique multinationale

✓ Formation d'adaptation à la logistique de l'OTAN

Essentiellement destiné aux officiers mutés en état-major de l'OTAN ou désignés pour être déployés dans le cadre d'une opération interalliée, ce stage d'une durée de 5 jours a pour but de leur faire acquérir des connaissances générales sur l'Alliance atlantique et les notions indispensables pour tenir un emploi logistique.

✓ Formation d'adaptation à la logistique de l'ONU

Destiné aux officiers et sous-officiers désignés pour être déployés sous l'égide de l'ONU, ce stage de 4 jours vise à faire acquérir les connaissances spécifiques en matière de procédures logistiques ONU, afin de permettre une bonne exécution du soutien du contingent français tout en préservant les intérêts nationaux. Ainsi, la gestion des *Contingent Owned Equipment* (COE) et les procédures de remboursement sont tout particulièrement étudiées.

Stages LOGFAS

Les stages LOGFAS sont conduits par deux formateurs qualifiés par la *NATO Communication and Information Systems School* (NCISS) située à Latina en Italie. Ils ont pour but de former des opérateurs des armées françaises, des pays alliés ou francophones partenaires de la France, à l'utilisation des différents modules de LOGFAS, outil majeur d'interopérabilité logistique. Toutes ces formations sont dispensées en français, mais peuvent l'être, à la demande, dans la langue de Shakespeare :

✓ Fondamentaux M&T (*Movement and Transportation*)

D'une durée de 5 jours, ce stage introductif est la porte d'entrée obligatoire pour tous les modules M&T de LOGFAS (ADAMS, EVE et CORSOM). Il confère une connaissance technique générale du système et forme notamment à la gestion des bases de données LOGFAS et à la création de données basiques (génération de forces).

✓ ADAMS (*Allied Deployment & Movement System*)

Ce module est utilisé pour planifier la projection d'une force. Le stage de formation dure 10 jours.

✓ EVE (*Effective Visible Execution*)

Ce stage de 5 jours est destiné à former des opérateurs capables de visualiser, conduire et contrôler les mouvements planifiés.

✓ CORSOM

(*COalition Reception, Staging and Onward Movement*)

Ce stage de 5 jours vise à former des opérateurs capables de visualiser, conduire et contrôler l'exécution des mouvements planifiés dans le cadre du processus Réception, Stationnement, Mouvement et Intégration (RSMI).

✓ LOGREP (*Logistic Reporting*)

Ce module, spécialisé dans la logistique opérationnelle, a pour but d'apprendre aux opérateurs à saisir et entretenir la base de données, de rédiger un compte-rendu LOGUPDATE et de contrôler la situation logistique présente et future des unités. Le stage dure 5 jours.



Une formation qui s'exporte : Formation LOGFAS à Tournai

©1cc KRATER Rudi

Des formateurs de la section d'enseignement LOG OTAN-ONU de la DFLO se sont rendus à deux reprises à Tournai en Belgique, pour dispenser dans les locaux du « Centre de Compétence de la Formation Appui » de l'armée belge, une formation LOGFAS (*Logistic Functional Area Services*), système d'information logistique de l'OTAN.

Ces déplacements répondaient à une demande de nos voisins et alliés, visant en particulier à former des opérateurs à l'utilisation du module LOGREP (*Logistic Reporting*) en vue de la prise d'alerte NRF⁽¹⁾. Au bilan, une trentaine d'officiers et de sous-officiers belges ont ainsi pu bénéficier des compétences de l'Adc Bourbonnais et de l'Adj Plihon, formateurs LOGFAS accrédités par l'OTAN.

Cette initiative qui s'inscrit dans le cadre d'une coopération naissante entre nos deux centres de formation, a permis à la fois de réaliser une économie substantielle et de favoriser un échange de culture et d'expériences opérationnelles.

(1) NATO Response Force - Force de réaction rapide de l'OTAN



©1cc KRATER Rudi

Focus sur la section d'enseignement NEB-SIL

La section d'enseignement NEB-SIL a pour mission de former le personnel des armées, directions et services, à l'emploi des outils de numérisation de l'espace de bataille (NEB) et à l'utilisation des systèmes d'information logistique (SIL).

La section est composée de deux officiers, de trois sous-officiers et d'un personnel civil. Elle est organisée en deux cellules de formation et une cellule commandement :

- ✓ commandement-chef de cours et formation SICF ;
- ✓ cellule formation NEB (SIR - SITEL) ;
- ✓ cellule formation SILRIA.

Les actions de formation sur ces systèmes d'information (SI) concernent les opérateurs des centres d'opération (CO) avec déploiement SICF, les utilisateurs de la NEB en régiment et les opérateurs des flux logistiques des formations administratives.

Systèmes d'information opérationnelle et de communication (SIOC)



Le système d'information et de commandement des forces (SICF) :

Il permet de connaître en temps réel la situation tactique et logistique, maîtriser le rythme de la manœuvre, partager les informations, accélérer le rythme décisionnel. Interopérable avec SIR, ATLAS, MARTHA, MAESTRO, il permet également d'échanger des informations avec des systèmes de l'OTAN (LOG-FAS, LC2IS, MIP, etc.).

SICF LOG (3 jours)

Ce stage s'adresse aux utilisateurs des PC de niveau 1, 2 et 3. L'objectif est d'enseigner des fonctionnalités logistiques de SICF dans le cadre du suivi logistique et de la planification de la manœuvre logistique.

SICF MVT (5 jours)

Ce stage s'adresse également aux utilisateurs des PC de niveau 1, 2 et 3. L'objectif est d'enseigner l'application Mouvement de SICF afin de planifier les mouvements opératifs et tactiques d'unités.

NB : les fonctionnalités logistiques de SICF sont aussi abordées en stage de qualification logistique interarmées du 2^e degré (QLIA2), tandis que les fonctionnalités mouvement sont étudiées en stage de qualification acheminements interarmées du 2^e degré (QAIA2).



Le système d'information régimentaire (SIR) et le système d'information terminal élémentaire (SITEL) :

Primo-formateur SITEL-LOG (3 jours)

Ce stage s'adresse aux formateurs des régiments logistiques. L'objectif est d'enseigner à des futurs formateurs les fonctions de base du système afin qu'ils soient capables d'assurer la formation du personnel de leur unité d'appartenance.

Maître de NEB LOG (5 jours)

Ce stage s'adresse aux maîtres de NEB ou officiers NEB des régiments logistiques. L'objectif est de faire acquérir les compétences nécessaires pour assurer les fonctions de maître de NEB ou officier NEB au sein des formations logistiques.

Instructeur SIR LOG (une journée)

Ce stage s'adresse aux instructeurs SIR des écoles d'armes. L'objectif est de remettre à niveau leurs connaissances sur les applications logistiques du SIR (logistique régimentaire).

Usager SIR-LOG (4 jours)

Ce stage s'adresse aux usagers des régiments. L'objectif est d'enseigner les fonctions de base du logiciel, ainsi que les applications des domaines logistique et mouvement.

Formation SIR-SITEL FS2 MVT-RAV (5 jours)

Ce stage est inclus dans le cursus du BSTAT. L'objectif est d'assimiler les fonctions de base des logiciels, ainsi que les applications des domaines logistique et mouvement. Cette formation dans le cursus autorise ensuite la numérisation des exercices.

Système d'Information Logistique (SIL)



Fin 2014, à la veille de la mise en service opérationnel du système d'information logistique pour le suivi de la ressource en interarmées (SILRIA), l'EMA a désigné les EMB pilote du chantier de formation SILRIA. À ce titre, la DFLO a été chargée d'organiser la montée en puissance et de coordonner la formation interarmées des acteurs logistiques dans le cadre de la bascule de SILCENT vers SILRIA.

Le déploiement de SILRIA constitue un enjeu majeur pour la logistique opérationnelle. En donnant aux armées, directions et services la visibilité sur les ressources en transit en métropole, outre-mer, à l'étranger et sur les théâtres d'opérations, SILRIA contribue de manière significative à la performance et à l'efficacité du soutien des forces.

Les différentes formations SILRIA ont pour objectif de former les acteurs de la logistique opérationnelle à l'emploi de ce système :

Formateur SILRIA (5 jours)

Ce stage s'adresse au personnel désigné comme formateur SILRIA au sein d'un organisme de formation ou d'un centre de formation délégué permanent. L'objectif est d'enseigner à des futurs formateurs l'ensemble des fonctionnalités des logiciels du système d'information. Il y a, parallèlement à l'apprentissage du système, une vision globale de la pédagogie nécessaire à la retransmission du savoir.

Opérateur SILRIA suivi des flux (3 jours)

Ce stage s'adresse aux opérateurs SILRIA des forces. L'objectif est d'assimiler les fonctions de base du système afin d'être capable d'assurer un suivi de flux logistique interarmées et interservices.

Chef d'équipe SILRIA (4 jours)

Ce stage s'adresse aux chefs d'équipe SILRIA des unités logistiques. L'objectif est de faire acquérir les compétences nécessaires pour assurer, en situation d'autonomie, l'identification, le marquage et le suivi du flux logistique. Les kits mobiles SILRIA (KMS) sont des modules créés pour les théâtres d'opérations et peuvent fonctionner sans réseau Intradef en étant connectés à un moyen de communication ad-hoc (internet, radio, ou à un satellite).

Situation de famille et poste occupé

J'ai 49 ans, je suis marié et père de 3 enfants. Je suis formateur sur le SILRIA à la DFLO depuis l'été 2014.

Racontez-nous votre parcours ?

J'ai eu une première partie de carrière comme personnel militaire. Je suis entré en service le 1^{er} octobre 1987 comme ESOA à l'école d'application du Train à Tours. De 1988 à 1994, j'ai servi en tant que chef d'escouade au 5^e RCS de Landau. Je suis ensuite revenu à l'EAT où j'ai été successivement chef d'escouade pendant trois ans puis adjoint au chef de peloton pendant un an. En 1998, j'ai rejoint le centre simulation de l'école où j'ai exercé la fonction de formateur jusqu'en 2002. De 2002 à 2006, j'ai intégré la section administration fonctionnelle SILCENT au CFLT à Monthléry. J'ai ensuite été muté au 515^e RT à La Braconne à la cellule SICOPS-SILCENT du BOI. En décembre 2009 a débuté pour moi une nouvelle carrière en tant que personnel civil de la Défense. En effet, j'ai été recruté au titre de la loi 4139-2, au grade de Technicien Supérieur Études et Fabrications de 3^e classe, pour servir aux écoles militaires de Bourges en tant que formateur SIR, SITEL et maître de NEB. En juillet 2014, j'ai décidé de basculer sur un poste de formateur SILRIA, le nouveau système d'information logistique des armées.

Quelle est votre mission aujourd'hui ?

Je suis principalement chargé de la formation SILRIA, qui consiste bien évidemment à dispenser des cours, mais pas seulement. Je participe également au chantier de mise en œuvre du logiciel, à la rédaction des travaux dirigés et des manuels utilisateurs. Enfin, je suis chargé au niveau national de la mise à jour du fichier de planification des stages SILRIA et du fichier de suivi du personnel formé. Je suis par ailleurs administrateur fonctionnel de la plate-forme FORM@T pour la DFLO.

Quelles sont vos satisfactions après plusieurs années en tant que formateur ?

Ayant longtemps évolué au sein de l'arme du Train, je mesure aujourd'hui le caractère interarmes, voire interarmées, du soutien logistique des forces. La diversité des stagiaires provenant de tous horizons - armées, services, Gendarmerie, DGA, est une richesse qu'il n'est possible de rencontrer que dans un centre de formation comme le nôtre.

Qu'envisagez-vous pour l'avenir ?

Je souhaite poursuivre ma mission de formateur et, si possible, me voir confier les responsabilités de chef de cours.



Portrait du TSEF2 Philippe MRY formateur SiLRiA

Suite de l'article paru
dans l'Almanach du Train 2015-2016

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

> PAR LE LCL (CR) GIRAUD,
OFFICIER CULTURE D'ARME

2^e PARTIE

Tacticiens et logisticiens de la 1^{re} Armée relèvent le défi

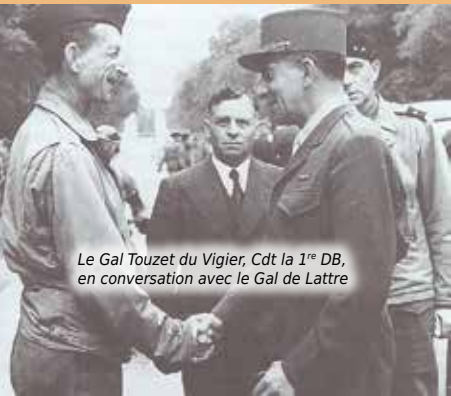
Lorsqu'il débarque en Provence à la tête de son Armée B, le Gal de Lattre enrage d'être subordonné à la VII^e Armée du Gal Patch et donc placé sur le même plan que le VI^e Corps US qui va être chargé de l'effort principal et bénéficier évidemment de l'effort logistique. Mais qui paie commande ! De Lattre se lance ainsi dans une double course à la montre : d'une part contre la XIX^e Armée allemande⁽¹⁾ qui mène de durs combats retardateurs, d'autre part contre son concurrent, le VI^e Corps US. Il dispose fort heureusement d'un solide atout : la 1^{re} DB du Gal Touzet du Vigier, seule Division Blindée des forces débarquées en Provence. Il doit par contre faire face à 3 handicaps sérieux. Il doit d'abord réduire les places de Toulon et Marseille. Ses forces seront ensuite scindées en deux, de part et d'autre du VI^e Corps : deux DI à l'est devront remonter vers le nord via les routes tortueuses des Alpes, alors qu'à l'ouest la 1^{re} DFL du Gal Diégo Brosset et la 1^{re} DB devront, quant à elles, franchir d'abord le Rhône par moyens de fortune avant de remonter la rive droite du Rhône en zigzaguant bien souvent sur les petites routes des premiers contreforts du Massif Central⁽²⁾. Il sera enfin tributaire du bon vouloir logistique des américains qui ne manqueront pas de donner la priorité à leurs forces chargées au centre de l'effort principal en direction de Lyon.



Le Gal Brosset décoré par le Gal de Gaulle

(1) Dont la encore redoutable 11^e Panzer Division (13 000 hommes) qui s'est reconstituée dans le sud-ouest.

(2) L'axe principal, la RN 86, est coincée entre les montagnes, le Rhône et une voie ferrée en grande partie détruite qui constitue autant d'obstacles à la remontée.



Le Gal Touzet du Vigier, Cdt la 1^{re} DB, en conversation avec le Gal de Lattre

La manœuvre hardie du Gal de Lattre (la tactique vient compliquer la logistique)

Contrairement à la planification établie, le Cdt de l'armée B prend tout d'abord le risque de traiter simultanément la prise des ports

de Marseille et Toulon, tout en poussant dès le 24 août vers le Rhône le Combat Command 1 (CC1) de la 1^{re} DB, renforcé du 2^e RSAR⁽³⁾. Accéléralant sur Toulon la relève de la 1^{re} DFL par la 9^e DIC, il accepte l'écartèlement de ses unités de part et d'autre de l'axe d'effort principal mais « arrache » l'accord de son supérieur le Gal Patch, d'agir sur les flancs avec une relative autonomie.

Des difficultés mouvement et franchissement

Alors qu'elle ne dispose déjà que des Régulatrices Routières (RR) 521 et 522 à 6 pelotons au niveau de l'armée et d'un Détachement de Circulation Routière (DCR) à 2 pelotons par division, l'armée B doit donc scinder ces faibles moyens sur 2 fuseaux différents. Si ces unités étaient suffisantes durant la campagne d'Italie, il ne va pas en être de même en France en raison du rythme très élevé imposé à la manœuvre, des élongations qui en découlent et de l'énorme quantité de véhicules empruntant les itinéraires. Dans un premier temps, on fera donc largement appel au fléchage. Un escadron de gardes mobiles renforcera chaque RR, avant qu'il soit procédé à des recrutements issus des FFI et formés « sur le tas », tout en accompagnant la progression des forces. C'est ainsi que les RR seront portées à 9 pelotons, les DCR à 4 et les pelotons de 6 à 8 postes.

Tous les ponts ayant été détruits, le Rhône en crue constitue ensuite un redoutable obstacle aux ambitions du Gal de Lattre qui ne dispose à ce moment-là d'aucun moyen de franchissement approprié. Mais la débrouillardise à la française des hommes du Génie du Gal Dromard va permettre un laborieux franchissement de cette coupure majeure à l'aide de moyens de fortune (matériel de l'école des ponts d'Avignon en partie sabotés, péniches hors d'usage et embarcations de tous types que les sapeurs vont transformer en portières ou en « bacs à traîlle »). Le 2^e RSAR avec ses blindés légers débute son franchissement par moyens discontinus dès le 26 août après-midi, suivi par les fantassins de la 1^{re} DB. Mais ce n'est que le 30 qu'un pont est bouclé, permettant un véritable début d'exploitation avec les blindés : Shermans et Tanks Destroyer (TD).

Difficulté majeure : à nouveau le ravitaillement en carburant

Selon les dires du Gal Patton « les hommes peuvent manger leur ceinturon, mais les chars ne peuvent avancer sans essence. » C'est ainsi que la manœuvre logistique va retarder dans une large mesure la manœuvre foudroyante envisagée par le Gal de Lattre pour prendre de vitesse à la fois les forces allemandes en repli et le VI^e Corps US. À la décharge des logisticiens, les prévisions les plus optimistes sont largement dépassées mais les ports de Toulon et Marseille ne tombent que le 28 août au soir. Aucune voie ferrée n'est utilisable. Les itinéraires ardéchois empruntés par les convois sont sinueux, mis à mal par les destructions ennemies et encombrés des épaves de véhicules allemands détruits par les raids de l'aviation alliée. Les difficultés de ravitaillement sont encore accrues par la lenteur du franchissement du Rhône et par les élongations qui s'amplifient jour après jour⁽⁴⁾.

C'est ainsi que le 2^e RSAR qui caracole en tête du dispositif avec les 2 escadrons ayant franchi le 27 au matin, n'est le 28 qu'à Pont St-Esprit⁽⁵⁾, 50 km plus au nord. Il restera plus tard une journée en panne de carburant à hauteur de Vienne. Derrière, les pelotons et sections de ravitaillement en carburant des unités se dépensent sans compter, roulant jour et nuit, effectuant parfois jusqu'à 700 km dans une journée pour apporter le précieux liquide, consommant eux-mêmes autant d'essence qu'ils en acheminent vers les unités⁽⁶⁾. La voie ferrée sur la rive gauche du Rhône jusqu'à Lyon ne sera rétablie que le 25 septembre. À son niveau, le Gal de Lattre annule le 31 un large mouvement enveloppant par le Puy, faute de carburant. Au niveau des unités élémentaires, les capitaines usent de débrouillardise pour faire suivre le rythme de l'offensive au maximum de leurs moyens, siphonnant le réservoir des véhicules en panne ou non indispensables à la manœuvre et laissés en arrière.

(3) Rgt de Spahis Algériens de Reconnaissance, monté sur AMM8.
(4) Qui plus est, les américains, eux-mêmes surpris, se montrent parcimonieux dans leurs allocations carburant.
(5) Il doit en outre prendre en charge des centaines de prisonniers.
(6) Le GMC consomme 38 litres aux 100 km.



Croquis de la zone d'action mettant en évidence les coupures, les voies ferrées et les 3 points de franchissement disponibles en aval de Lyon au 1er septembre 1944

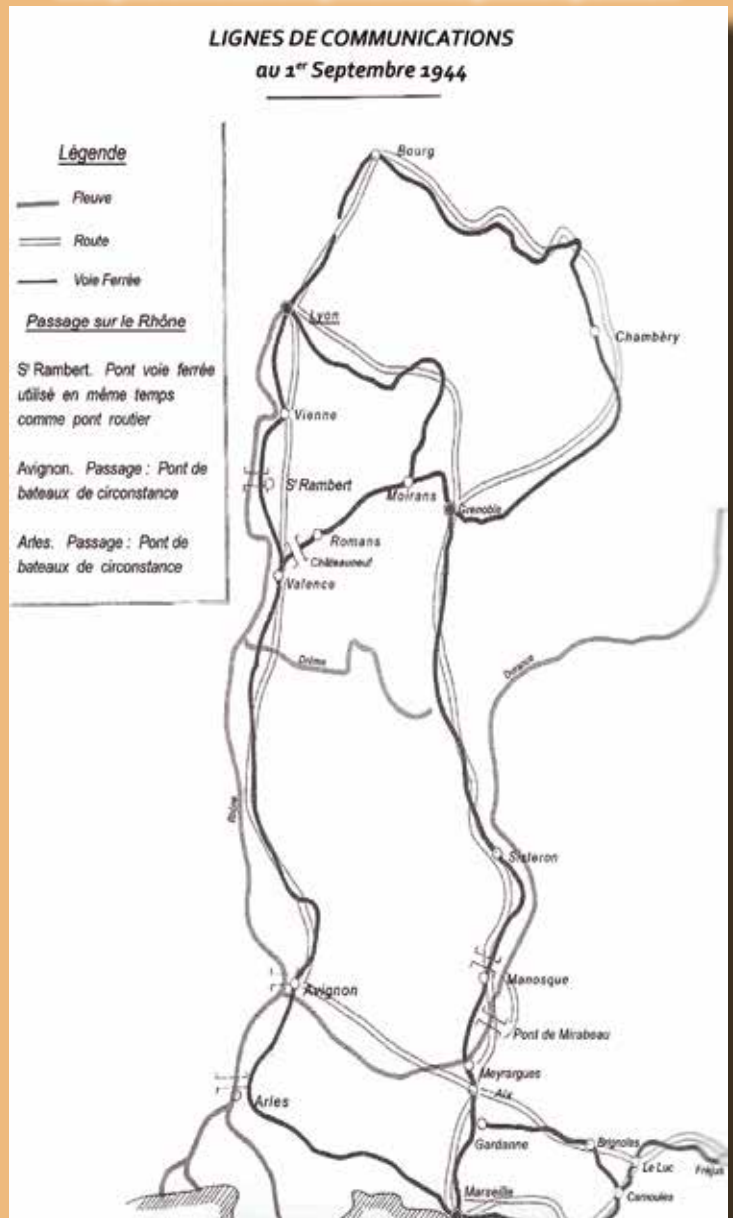
La pénurie de carburant a « modélisé » les maigres forces qui ferment la nasse au nord de Lyon

Le 1^{er} septembre, les unités régionales FFI ou FTP ont commencé déjà depuis quelques jours à investir les banlieues ouest de Lyon, avec plus ou moins de réussite. La 36^e DIUS, en pointe du VI^e Corps est arrivée à quelques kms de Lyon, mais pas du tout intéressés par la prise de Lyon, les américains laissent avec « fair-play » les maquisards appuyés par la 1^{re} DFL de Diégo Brosset libérer la capitale des Gaules le 3 septembre au matin.

Malgré la pénurie de carburant, au soir du 2 septembre, les allemands sont surpris de voir surgir des français qui veulent leur couper la route au nord de Lyon. De durs combats vont être livrés le 3 pour prendre simultanément Anse et Villefranche-sur-Saône, faire plus de 3 000 prisonniers et s'emparer d'un pont intact sur la Saône.

À Anse, ce sont seulement 2 compagnies du 1^{er} Bataillon de Zouaves (1^{re} DB) et une section du Génie, qui vont mener l'attaque. Elles bénéficieront tout de même de l'appui d'un peloton de Tank-Destroyers du 9^e Chasseurs d'Afrique, miraculeusement présent, qui vont « faire des cartons » sur les allemands se repliant sur la RN6. 2 des 3 TD seront détruits par un 88 allemand. Mais que faisaient-ils là, dans une telle situation de pénurie de carburant ? En effet, tous les Shermans du CC2 de la 1^{re} DB (5^e Cuirassiers), dont il est le matériel de base, gros consommateurs de carburant⁽⁷⁾, sont quelque part entre l'Ardèche et St-Étienne, en panne d'essence. Seuls les TD du 3^e Escadron du 9^e RCA, donné en renforcement au CC2, ont pu suivre le rythme. Ils sont en effet équipés de moteurs diesel, beaucoup moins gourmands⁽⁸⁾. Mais ce ne sont que des moyens antichars blindés mobiles, pas des chars de combat.

Aux portes de Villefranche, la disproportion des forces entre les éléments allemands en repli et le détachement du Cne Giraud⁽⁹⁾ chargé de l'investissement d'une agglomération de cette taille est énorme. Ce dernier ne dispose en effet que d'un peloton de TD de son escadron du 9^e RCA, d'un peloton d'AMM8 du 2^e RSAR et d'une section de sapeurs, sans aucune infanterie. Malgré de lourdes pertes, il parviendra à donner le change, s'emparant de milliers de prisonniers et d'un pont intact sur la Saône. Mais sans l'arrivée opportune à la mi-journée du bataillon FFI du Charolais, le détachement Giraud aurait sans nul doute succombé sous le nombre. La route de Dijon, véritable objectif lointain du Gal De Lattre est ouverte.



Des oléoducs qui peinent à suivre le rythme de la manœuvre

Tous les véhicules disposent de leur autonomie initiale (réservoir plein et un ou plusieurs jerrycans) pour assurer les premiers jours de combat, mais le rythme de la manœuvre et les elongations ont très vite dépassé les prévisions les plus optimistes. Dès le 19 août, la 697th EPDC (Engineers Petroleum Distribution Company) du Cne Bills réceptionne le matériel nécessaire pour installer les premières structures de stockage et de distribution. Fin août dans le port de Saint Raphaël, un pipeline de 4 pouces (10 cm) de diamètre et un autre de 6 (15 cm) transporte le carburant depuis des péniches de débarquement transformées en tanker, vers 3 réservoirs de 10 000⁽¹⁰⁾ barils construits dans les environs. Un terminal pétrolier situé à proximité de ces réservoirs alimente les camions-citernes et remplit les jerrycans.

(7) Le Sherman consomme 412 l (sur route) à 452 litres aux 100. Autonomie : de 161 à 193 km.
 (8) Le TD consomme 233 l aux 100 sur route. Autonomie 322 km, plus du double de celle du Sherman.
 (9) Fils du Gal Giraud, sans lien de parenté avec l'auteur de cet article NDLR.
 (10) 1.590.000 litres (1 baril = 42 gallons = 159 litres - 1 Gallon US = 3,785 l).

Déploiements logistiques réussis



Convoi de GMC dans la vallée du Rhône

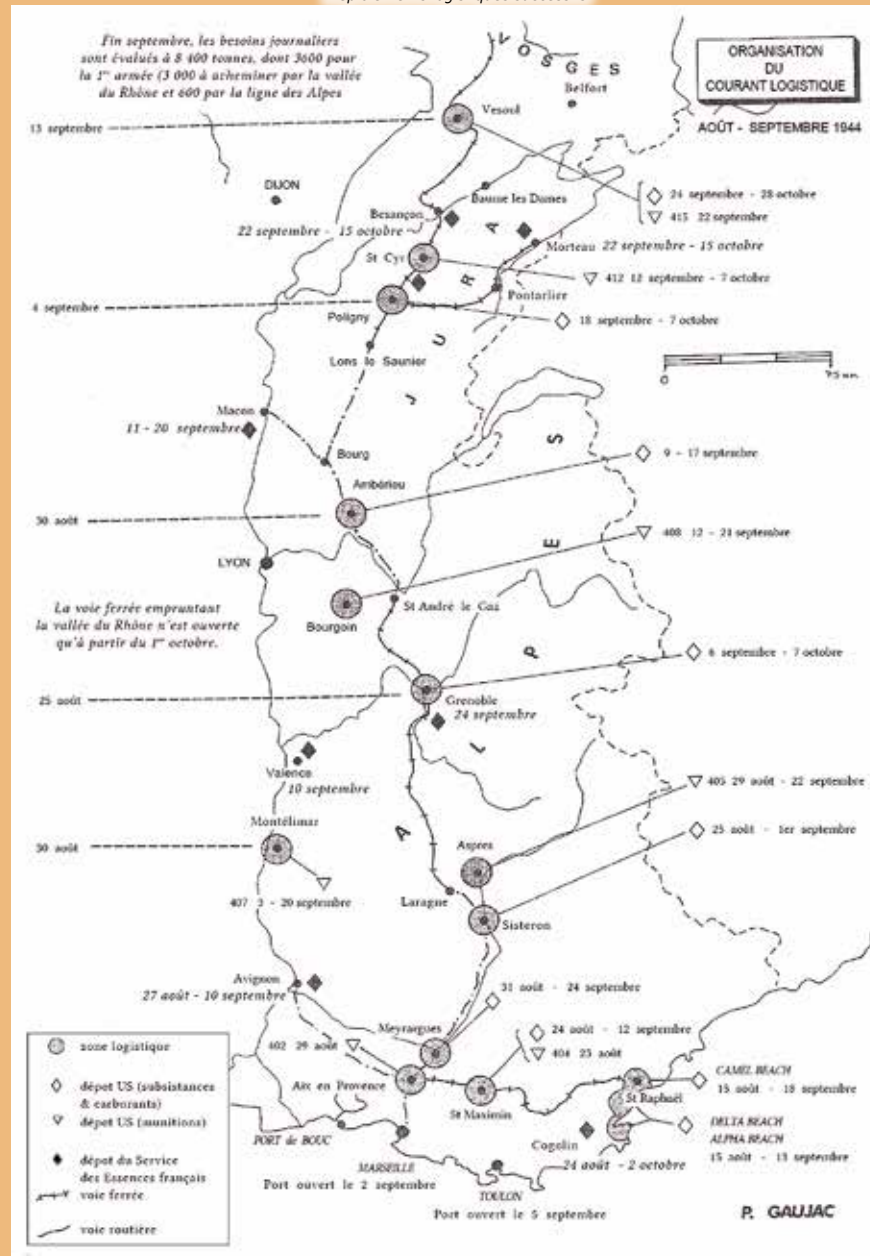
Mais fort heureusement, les allemands ont eux aussi ont des problèmes de mobilité

En effet, les inventeurs du Diesel n'ont pas su tirer profit de cette motorisation pourtant moins gourmande en carburant et génératrice d'une plus grande autonomie des véhicules. Pour réarmer rapidement et à un moindre coût, l'Allemagne a choisi le moteur à essence, plus simple et plus léger, qui équipe tous ses blindés jusqu'à ses chars les plus modernes : le Panther de 45 tonnes et le Tigre de 57 tonnes.

Qui plus est, en amont du 2^e débarquement, la résistance locale avait également participé activement à cette « guerre du carburant ». Au cours du mois de juillet, l'aviation alliée avait en vain recherché dans la vallée du Rhône un train de 46 wagons-citernes d'essence, trop bien camouflé. C'est la résistance locale qui va le repérer, sur une voie de garage de la gare de Reventin-Vaugris, au sud de Vienne. Le Cdt Mary-Basset⁽¹¹⁾, parachuté de Londres et chef des FFI du Rhône et de la Loire, monte le 23 juillet un audacieux coup de main qui transforme le train en fournaise à coups de bazookas et de lance-roquettes Piat. 600 m de voie ferrée fondent et 80 soldats allemands sont tués. C'est ainsi que faute de carburant (et de véhicules), beaucoup d'unités de la XIX^e Armée sont en grande partie hippomobiles, voire tout simplement à pied. La 11^e Panzer Division, meilleure unité allemande du secteur, perd un tiers de ses 70 Panzers suite à des pannes mécaniques ou de carburant.



Le Cdt Mary-Basset



(11) Croix de guerre 39-45 avec 10 citations, Membre du Conseil de l'Ordre de la Libération, Grand Officier de la LH et de l'ONM, DSO et Military Cross britanniques.

Conclusion

Tout comme ils l'ont fait durant le premier conflit mondial, les américains et leurs alliés ont tiré en quelques mois au cours du second, les enseignements de leurs premiers échecs. Ils ont improvisé de nouvelles solutions concrètes à leurs problèmes, aidés en cela par la réactivité du formidable outil industriel américain. C'est ainsi qu'au printemps 1945, tous les moyens nécessaires au bon approvisionnement des forces alliées étaient réalisés. Les français, quant à eux, ont pallié certains manques grâce à leur système D mais aussi à leur ardeur à libérer leur pays de l'occupant. On peut cependant se poser la question du nombre de vies qui auraient pu être épargnées si la guerre avait pu être écourtée grâce à une poursuite foudroyante des unités allemandes en déroute, ...si le commandement avait su donner les moyens à ses unités logistiques, en particulier en matière d'approvisionnement en carburant.



Jacques Antoine, pied-noir d'Algérie en service au poste de distribution de carburant du pipe-line à Parcieux (01) et grand-oncle de l'auteur

BARKHANE : opération VIGNEMALE pour les tringlots du 51^e RT

➤ PAR L'ADJ MONTIGNY, ADJUDANT D'UNITÉ
DU SOUS GROUPEMENT LOGISTIQUE

Engagé dans la bande sahélo-saharienne fuseau Est depuis fin septembre, un détachement du SGL (Sous Groupement Logistique), principalement constitué de soldats du 511, aux ordres de l'Adj Montigny, a participé à l'opération VIGNEMALE du 7 au 25 novembre au profit du GTD-E (Groupement Tactique Désert - Est). Le GTD-E, armé par le RICM, a déployé pour cette opération 2 SGTD et son TC2. Les tringlots étaient en renfort du TC2 et des TC1.

Complètement intégrés au sein de ces unités, le personnel a été chargé d'acheminer l'ensemble du fret ainsi que le ravitaillement carburant sur les différents sites de l'opération éparpillés dans le vaste désert du Nord-Niger. La préparation de l'opération s'est faite à partir de Madama (base située au nord du Niger, à 4 heures de vol de N'Djamena, où certains de nos camarades du régiment sont déployés de façon permanente). Cette phase de préparation a été rendue difficile par le climat très hostile (températures élevées, vent et sable) dans lequel les véhicules souffrent particulièrement. En outre, le long processus de brouettage nécessaire à la mise en place de l'ensemble du personnel de N'Djamena vers Madama a raccourci la durée de préparation à quelques heures pour les derniers. En dépit de cela, les tringlots étaient prêts pour le début de l'opération et même impatients.

Trois jours de convoi furent nécessaires pour rejoindre les premières zones d'installation. Les pistes sablonneuses et rocailleuses empruntées étaient propices aux crevaisons, ensablements et problèmes mécaniques. Après l'installation du TC2 en plein désert entre deux barkhanes, le détachement a réceptionné plusieurs livraisons par air, effectué l'escorte des éléments légers d'intervention (ELI) afin d'évacuer les véhicules en panne des SGTD, ravitaillé en carburant,

eau et RCIR l'ensemble des vecteurs et du personnel, mis en place des FARP⁽¹⁾ avec le soutien du personnel du SEA, sans oublier la participation à la protection immédiate de la zone d'implantation.

Au bout de quelques jours, l'ensemble du dispositif a été réarticulé afin de faciliter les déplacements entre le TC2 et les TC1. En effet l'état du terrain ainsi que des élongations très importantes rendaient la manœuvre logistique particulièrement délicate. Chaque déplacement demandait beaucoup de patience mais la majorité d'entre nous maîtrise désormais parfaitement l'art du « pelletage » et l'« utilisation prolongée de la pelle ».

Après environ trois semaines dans le désert, le bilan de l'opération est très satisfaisant : plusieurs véhicules, de l'armement et des moyens de communications ont été saisis. Quelques individus ont été interpellés par les forces armées nigériennes. Durant l'opération, 67 000 litres de carburants, 4 800 rations et 3 800 packs d'eau ont été distribués. En dépit de l'hostilité du terrain et de la rusticité de la mission, les marsouins ont salué le professionnalisme ainsi que l'excellent état d'esprit du détachement de tringlots.

Pour l'anecdote, le personnel du détachement était surpris voire sceptique, à la lecture du PATRACDR, par des effets tels que le bonnet et les gants. Après cette opération tous les doutes à ce sujet ont disparu...

Cette opération aura aussi permis de découvrir une région du monde aussi merveilleuse de par la beauté de ses paysages qu'inhospitalière de par ces conditions climatiques si particulières et rigoureuses.

« Passe toujours »

(1) Plot avancé de ravitaillement carburant pour les aéronefs.



opération

« FURY ROAD 2 »

PAR LE MDL NICO



Après une période de préparation particulièrement exigeante, l'escadron de circulation transport formé à partir de soldats issus de tous les escadrons du régiment, a été projeté sur le théâtre malien de septembre 2015 à janvier 2016.

Engagé en saison sèche, le mandat s'est inscrit dans l'effort du théâtre pour réduire l'influence des groupes armés terroristes dans le nord du Mali.

Plutôt que d'évoquer la litanie des nombreux convois réalisés tout au long de ce mandat particulièrement éprouvant, je vous propose de partager la « fraîcheur » du ressenti d'un des convois majeurs réalisé au travers d'un texte écrit par un chef d'escouade au retour de sa mission.

FURY ROAD 2 est le nom de baptême du 2^e convoi de ravitaillement du TC2 de l'opération VIGNEMALE.

Le 14 novembre 2015 après-midi sur la PFDR⁽¹⁾ de TESSALIT avec le Brigadier (Bri) Valentin nous terminons les derniers préparatifs sur notre PPLOG en attendant le reherseal. L'escouade vérifie les véhicules et les chargements qui sont constitués de rations, d'eau, de pneus et de pièces de rechange.

Premier jour

Départ au lever du jour. Nous prenons un nouvel itinéraire pour sortir de la région de TESSALIT. Quelques passages techniques et rocaillieux ne nous empêcheront pas de progresser. Par chance, nous n'avons pas eu de crevaison durant la matinée. Après 20 km, nous retrouvons la Transsaharienne Ouest que nous connaissons bien. Ensuite direction le sud, pour effectuer une BOAT⁽²⁾ aux alentours de 12h00. Après une mise en sûreté du convoi à 360°, nous débutons le contrôle des véhicules en effectuant, dans un premier temps, l'entretien des filtres à air et dans un second temps, la vérification de nos chargements. Mais nous ne sommes pas les seuls à travailler ! En effet, suite à la livraison par un hélicoptère d'une pièce mécanique, l'équipe ELI peut enfin débiter la réparation sur un VAB en panne.

Deuxième jour

Au sud de l'Adrar Tigharghar, nous commençons la zone rocaillieuse où nous serons pris en compte par le GTD. Pour la partie finale, une zone montagneuse est au rendez-vous. Nous rencontrerons des pierres, des dévers, du sable mais cela ne nous empêchera pas d'arriver sur le TC2. En fin de matinée, nous prenons une « pause ration » bien méritée. En début d'après-midi, nous déchargeons et nous rechargeons la ressource.

Troisième jour

Départ du convoi direction le sud-ouest, avec le passage d'un « hot spot », qui sera contrôlé par l'équipe génie du convoi. Nous récupérerons la Transsaharienne Ouest, pour reprendre la direction du nord. Afin d'éviter les IED, le convoi roule à 2 km en parallèle de la piste. Après une centaine de kilomètres, nous nous regroupons en BOAT à environ 80 km de Tessalit. Nous ne parcourons pas les derniers kilomètres de nuit car nous ne disposons plus d'appui aérien. De plus, les déplacements de nuit sont compliqués aussi bien sur le plan tactique que technique.

Quatrième jour

Départ 5h30. Nous arrivons sur la partie délicate. Avec la crevaison d'ECHO 10, nous devons attendre 30 mn pour le changement de la roue. Pendant ce délai nous vérifions les véhicules et leurs arrimages. Au même moment, TANGO 2 annonce une double crevaison. Etant derrière lui le Bri Valentin viendra en aide au Bch Tristan, pendant que j'assurerai leur protection à la MAG 58. Après ces incidents le convoi reprend sa progression en direction de la PFDR de Tessalit où nous arrivons pour 11h00.

(1) Plate-forme désert relais

(2) Base Opérationnelle Avancée de Théâtre





Un PCR du 503 dans l'opération BARKHANE

➤ PAR LE LCL ARNAUD,
COMMANDANT EN SECOND DU 503^e RT

Le 503^e RT a projeté au Mali un détachement intégré au sein du Batlog Maréchal Franchet d'Espérey



Sur les pistes vers Tessalit...

de septembre 2015 à février 2016 dans l'opération BARKHANE. Composé essentiellement du peloton de circulation (PCR) n° 2, il était stationné à Gao, lieu qui ne lui était pas inconnu puisque le fier 503 avait déjà armé en grande partie les mandats 3 et 4 de l'opération SERVAL. Il ne s'agissait plus cette fois-ci de chasser les djihadistes du Mali, mais de les empêcher de reconstituer leur potentiel et d'appuyer l'État malien dans le recouvrement de sa souveraineté.

Constituant un maillon essentiel de la chaîne des approvisionnements, les deux PCR (PCR 1 armé par le 511^e RT) sont équipés de VAB et PVP et assurent la protection et le guidage des convois qui relient les différentes sites d'implantation. Depuis la plate-forme opérationnelle désert (PfOD) de Gao, les ravitaillements desservent Kidal, Tessalit, Niamey et à l'occasion Tombouctou. Véritables chiens de berger dotés des crocs affûtés pour les différents vecteurs qui transportent du carburant, des vivres et matériels divers, les PCR peuvent compter sur un soutien sans faille dans les convois d'un médecin et d'une équipe maintenance avec moyen d'évacuation et emport de rechanges.

Quelle que soit la saison, les conditions d'engagement s'avèrent très difficiles au Mali avec des pics de chaleur à 46° C encore enregistrés en septembre et des itinéraires dégradés. Surtout, il apparaît très

difficile de déterminer des itinéraires de variantement en raison de la faiblesse des infrastructures routières, du tracé des pistes et du terrain, volontiers qualifié à raison « d'abrasif ». Bien que la Force bénéficie de la suprématie aérienne qui lui permet de prévenir les actes hostiles (appui de drones et de la chasse) et qu'un dispositif réactif soit mis en place en cas d'accrochage avec engagement rapide de moyens hélicoptérés, c'est sous la menace constante des IED que les convois s'engagent sur les différents axes. Si tout a été dit sur le caractère aventureux de ces traversées du désert en territoire hostile, on n'insistera jamais assez sur la réelle pression qui entoure chaque mouvement et qui n'autorise aucun amateurisme. L'acceptation de ce risque fait tout l'honneur du tringlot⁽¹⁾.

Mais les missions d'appui des convois ne sont pas les seules à être dévolues aux circulateurs : les patrouilles en centre-ville de Gao, par ailleurs accueillies avec bienveillance par la population ou encore le rétablissement des flux de circulation au pont de Tassiga se sont ajoutées au maintien de la quick réaction force (QRF) sur la PfOD et à la reconnaissance du plateau de Batal afin de dissuader toute tentative de tirs ennemis. Si le risque est bien moindre sur les bases qui bénéficient d'ouvrages de protection solides, les plates-formes n'en sont pas moins des cibles de choix pour les terroristes comme en témoignent les salves de chicoms qui se sont abattus à peu d'intervalles sur Kidal, Gao et Tessalit.

(1) NDLR : comme le confirmera malheureusement la mort de nos 3 camarades du 511 quelques mois plus tard.

➤ PAR LE CNE FANNY PELUTTIERO

DAMAN : dans la peau d'un chef d'escouade ravitaillement

Couleurs des paysages libanais



Le Mdl Jean dans l'exercice de ses responsabilités



Le Mdl Jean assure la comptabilité et le contrôle de la qualité des carburants



En mission au Sud Liban dans le cadre de l'opération Daman depuis le 18 septembre 2015, le Maréchal-des-logis (Mdl) Jean fait partie de ces logisticiens dont l'action quotidienne est indispensable à la réalisation de la mission. Chef d'escouade ravitaillement, il gère les stocks de carburants et d'ingrédients, en assure la distribution, la comptabilité et le contrôle qualité au profit de l'ensemble des casques bleus français de la Force Commander Reserve (FCR) de la force intérimaire des Nations Unies au Liban (FINUL).

Sans son travail et celui de son équipe, aucun des véhicules de la FCR ne pourrait tout simplement circuler au Sud Liban, faute de carburant ! « Je travaille avec une équipe de 3 militaires du rang particulièrement compétents qui viennent comme moi de l'escadron de transport de blindés du 511^e régiment du train (511^e RT) et qui se relaient sur les astreintes nécessaires à l'ensemble des missions quotidiennes. » Occasionnellement, lui et son équipe sont également amenés à renforcer le peloton de transport sur les convois majeurs de la FCR de Dayr-Kifa à Beyrouth, ce qui étend encore le champ de leurs missions.

Assurant la réception des arrivées de carburant par camions citernes civils via la chaîne logistique des essences de la FINUL, le Mdl Jean et son équipe effectuent plusieurs contrôles afin de s'assurer de la qualité de la livraison avant sa redistribution aux véhicules blindés des compagnies de combat pour leur départ en patrouille. Ils agissent de même pour les stocks de fioul nécessaires au bon fonctionnement des groupes électrogènes, qui assurent la production d'électricité pour toutes les emprises françaises au Liban : une responsabilité certaine - notamment en période hivernale - pour le Mdl Jean, qui est par ailleurs chargé du traitement des déchets de matières dangereuses.

« Tous ces éléments me responsabilisent et font que cette mission en OPEX représente une grande satisfaction pour moi qui ai pu apporter ma contribution à mon niveau à une opération de maintien de la paix. » Tout juste décoré de la médaille ONU de la FINUL, le Mdl Jean espère déjà avoir à nouveau l'occasion de repartir au même poste et pourquoi pas en tant que chef de peloton.

Engagé en 2008 au 511^e RT) en tant que militaire du rang, le Mdl Jean y fait ses premiers pas de soldat et sa première opération extérieure au Kosovo en 2010. En 2012, il rejoint l'école nationale des sous-officiers d'active de Saint-Maixent, avant de retourner au 511^e RT au sein de l'escadron de transport de blindés, où il a pu, depuis lors, exercer tous les métiers du domaine de la régulation et du ravitaillement.

Présente depuis 1978 au Liban, la France est l'un des principaux pays contributeurs de la FINUL, avec près de 900 soldats déployés en permanence. La grande majorité d'entre eux arme la FCR qui est directement placée sous les ordres du général commandant la FINUL et est en mesure d'agir au profit de tous les contingents déployés sur l'ensemble de la zone d'action, dans le cadre de la résolution 1701.

503^e RT Peloton de transport mixte : les « SANGARIS »

Lancée le 5 décembre 2013, par le président de la République, l'opération SANGARIS compte environ 900 hommes de l'armée de Terre aux côtés de 10800 hommes de la MINUSCA (mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation en République Centrafricaine).

➤ PAR LE LIEUTENANT RÉGIS,
CHEF DU PELOTON

Avec une arrivée finale le 26 octobre 2015, la mise en place du peloton de transport mixte (PTM) de l'opération SANGARIS s'est échelonnée sur 8 VAM du 15 août au 26 octobre.

Au terme des perceptions et des consignes, le peloton a pu prendre toutes ses fonctions et surtout appréhender l'ensemble de ses missions. Balayant la quasi-totalité des spécialités de l'arme du Train, le peloton est donc composé d'une partie transport, d'une partie carburant, manutention, SILCENT...

VAM : voie aérienne militaire
SILCENT : système d'information logistique centralisé
RCA : République Centrafricaine
GTIA : groupement tactique interarmées
VAB : véhicule de l'avant blindé
PCIAT : poste de commandement interarmées du théâtre

La situation actuelle en RCA ne permet pas au peloton de réaliser des convois sur plusieurs jours avec bivouac. Ainsi, les acheminements de ressources par voie routière se font vers la plate-forme relais (PFR) de Sibut à environ 180 km. La carence en peloton de circulation routière, pour l'escorte des convois, a pour conséquence de générer une dépendance auprès des GTIA. Ainsi, dès notre arrivée, nous avons proposé de fournir une escorte sur VAB en interne au peloton (la richesse du peloton me permettant de disposer de 10 pilotes VAB dans mes rangs). Nous avons eu gain de cause pour notre deuxième convoi. Ainsi, les «SANGARIS» du fier 503, ont pu une fois de plus montrer les compétences du régiment en matière de convoi logistique (transport-ravitaillement et escorte) en mettant en exergue polyvalence et adaptabilité.

Malgré la présence d'escortes GTIA sur certains convois, le chef de convoi reste le chef du PTM. La coordination avec d'autres unités a jusque-là été parfaite et riche en enseignements. Appartenant à la seule unité numérisée sur le théâtre, les logisticiens que nous sommes ont marqué des points auprès des éléments du PCIAT, en termes de compte-rendu et de suivi de position.

J'ai eu la chance d'être à la tête de femmes et d'hommes dynamiques et motivés, riches de leurs spécialités et expériences, qui ne m'ont donné que du bonheur à les commander au quotidien.

Opération BARKHANE : le 511^e RT arme le Batlog « Bourgogne »

Au terme d'une préparation en métropole particulièrement dense et réussie, le Batlog « Bourgogne » s'est déployé sur l'ensemble du fuseau ouest du dispositif français de la bande sahélo-saharienne, en soutien de la force BARKHANE. Dès le « départ lancé » du transfert d'autorité le 21 janvier à Gao, le bataillon logistique a engagé toutes ses capacités et compétences avec détermination, comme l'ont démontré tous les détachements spécialisés de notre unité, sur et entre les différentes plates-formes. Parfaitement intégré au sein de notre formation de soutien logistique multifonctionnelle, chaque combattant logisticien tient une place indispensable au bon déroulement des opérations conduites par la force. Dans l'ombre des ateliers, des services, ou des zones fonctionnelles, ou bien de manière plus visible à travers les gigantesques convois logistiques qui parcourent les pistes sahéliennes à l'occasion de mouvements de plusieurs centaines de kilomètres, nous œuvrons tous pour que ce soutien logistique opérationnel aille « toujours plus loin » en appui de nos camarades de l'interarmes et de l'interarmées afin que « Barkhane gagne ! ».

Col Ruffat

*Chef de corps du 511^e RT
Cdt le Batlog « Bourgogne »*

« Poussière et rusticité » ! Deux mots qui semblent représenter de la manière la plus fidèle les convois nord dans l'imagination collective. La teinte finale des visages, éprouvés lors de la mise en place de bases opérationnelles avancées terrestres, confirme cette représentation. Ce sont plus de 700 km de paysages somptueux animés par des scènes de vie africaines qui se sont offertes au convoi, si loin du quotidien de la métropole. Le désert possède une similitude avec la montagne si chère au 511^e RT : il se suffit à lui-même pour rendre les conditions de vie difficiles. Cependant, quel plaisir de voir circulateurs, mécaniciens, spécialistes des essences et transporteurs, surmonter la difficulté par le sérieux de leur travail et les petits moments du quotidien, à l'image d'une partie de cartes sur la PfdR de Kidal ou du partage d'une ration sur un bivouac.

Ltn Flavien

Chef de section au sein de l'UML



C'est avec une réelle impatience que nous avons pu, après quelques jours de préparation, nous élancer sur le bitume malien en partance de Gao pour rejoindre Niamey. Longeant le fleuve Niger, l'itinéraire nous a permis de profiter d'un paysage contrasté entre la beauté des étendues sauvages et la pauvreté des villages. Après 13 heures de convoi, animé de problèmes mécaniques et d'attentes, notre périple a enfin touché à son terme. Nous sommes arrivés à Niamey, épuisés mais heureux, en repensant aux sourires des enfants lors de notre passage dans les villages.

Ltn François-Xavier

Chef de section au sein de l'UML





Les tringlots du 516 ratissent les versants escarpés menant des plages aux crêtes

516^e RT :

Les sentinelles du lagon

La 1^{re} compagnie du DLEM en mission de lutte contre l'immigration clandestine

Du 19 au 23 octobre 2015, la 1^{re} compagnie du Détachement de Légion Étrangère de Mayotte (DLEM) s'est déployée sur l'îlot M'Tsamboro, au nord de Mayotte, dans le cadre d'une opération de lutte contre l'immigration clandestine (LIC) conjointe entre les Forces Armées de la Zone Sud de l'Océan Indien (FAZSOI) et la Gendarmerie Nationale. Cette opération, menée sous réquisition préfectorale particulière, a permis l'interception puis l'interpellation de 40 étrangers en situation irrégulière (ESI) en provenance des Comores et en particulier d'Anjouan. Se préparant depuis déjà près de deux mois, l'opération LIC « M'Tsamboro 2 » visait un triple objectif. Le premier était d'afficher la détermination de l'État dans sa lutte contre cette immigration massive et incessante, en démontrant sa capacité à déployer des effectifs conséquents sur une des zones les plus reculées et difficiles d'accès de Mayotte. Cette zone se trouve être un lieu d'accès privilégié pour les passeurs en provenance d'Anjouan, une zone de passage des ESI en attente de taxis vers Grande Terre et une zone de non-droit. Le second objectif était d'intercepter le maximum d'ESI, de kwasas-kwassas⁽¹⁾ et de passeurs possibles afin de les

remettre aux forces de sécurité, les uns pour retour aux Comores, les autres pour suites judiciaires. Le troisième et dernier objectif était de travailler l'interopérabilité des procédures, des hommes et des moyens sur une opération réelle, entre l'Armée de Terre, le DLEM, la Marine Nationale et la Gendarmerie Nationale.

Lundi 19 octobre 12H00 : la compagnie PROTERRE du DLEM armée par le 516^e Régiment du Train se déploie, aux ordres du Cne Demange, renforcée par des APJ et OPJ de Gendarmerie⁽²⁾ permanents et tournants, un élément de soutien sanitaire FAZSOI, un élément nautique armé par le CIAN-DLEM⁽³⁾ avec 4 zodiacs légers et un PC TAC pour commander les opérations sur place. La mise en place s'effectue grâce au concours de l'ELEBN⁽⁴⁾.



Prise en charge d'un nourrisson



Pendant qu'une partie du détachement se déplace sur Grande Terre par voie routière jusqu'à la pointe Hendréma, afin de se déployer sur ce site depuis lequel les informateurs renseignent sur les opérations des forces de sécurité intérieure, la majeure partie du détachement embarque sur le chaland de transbordement maritime (CTM), quai Issouf Ali sur Petite Terre, avec le ravitaillement pour 3 jours. Le mouvement dure 2H15 dans le lagon. En parallèle, une section réarticulée de précurseurs embarque sur le VETIVER, un intercepteur qui se met en place en place au large de l'îlot en 45 minutes. 15H00 : les 4 groupes de précurseurs sont transbordés sur 4 zodiacs légers du CIAN et prennent d'assaut simultanément les 4 plages majeures de l'île. Ils installent dans la foulée un dispositif de surveillance et d'interception sur ces plages en attendant l'arrivée du reste de la compagnie. 16H30 : l'ensemble de la compagnie et du matériel, par rotation des zodiacs depuis le CTM, est débarqué sur les plages de déploiement. Le dispositif sommaire est en place, la nasse prête à se refermer.

Pendant 72H00, malgré le soleil burinant les peaux, malgré les pluies détrempant les équipements, la compagnie, en mission de contrôle de zone, surveille donc les abords de l'île, mène des patrouilles et des ratissages sur les différents versants escarpés menant des plages aux crêtes et réalise des fouilles sur les abords des plages à la recherche de caches ou d'indices de passage. En complément, des patrouilles nautiques sont lancées, pendant lesquelles, à l'aide de jumelles thermiques, les versants sont balayés à la recherche de signatures thermiques humaines. Si les ESI sont, durant les premiers jours, difficiles à déceler, seulement une dizaine sera interceptée par les dispositifs statiques et mobiles en place, le dernier jour est le théâtre d'arrivées massives de kwassas au petit jour. 05H30 : beachage de deux kwassas en simultané. 06H00 : beachage d'un troisième kwassa. Les ESI débarqués sont en surnombre pour les

groupes en place sur les plages et ils parviennent pour la grande majorité à se disperser dans la forêt inextricable recouvrant les pentes. Des ratissages coordonnés sont alors lancés, les groupes des plages remontant, les groupes des crêtes descendant, les groupes en réserve effectuant des battues dans les espaces lacunaires. La pression s'accroissant, les ESI sont débusqués, interceptés et regroupés sur la plage des pêcheurs où les zodiacs de la gendarmerie les récupèrent. Une femme enceinte est alors retrouvée en présence d'enfants et de nourrissons. Perdue au milieu d'une falaise abrupte, ils ne peuvent plus ni monter ni redescendre. Une fois un élément de la compagnie sur zone, les enfants sécurisés sur le PC compagnie, un brancard est hélicoptéré pour ramener cette femme sur la plage des pêcheurs d'où elle pourra être hélicoptérée. Après avis médical, le brancardage débute sur les hauteurs de l'île, par un chemin intermittent se faufilant entre des roches gigantesques, la jungle tropicale et des pentes de terre friable. Une équipe du SAMU est alors hélicoptérée sur le chemin afin de dresser un premier diagnostic. Ils encadrent alors la descente vers la plage. 16H00 : la femme est hélicoptérée depuis la plage vers le centre médical de Mayotte où elle sera prise en charge. Pendant ce temps, les autres ESI ayant été interceptés et exfiltrés vers le Centre de Rétention Administratif (CRA), la compagnie se désengage par norias vers le CTM. Le dernier élément quitte l'île le jeudi 23 octobre à 16H00.

C'est par la complémentarité des moyens et l'investissement de tous, du soldat au DL du Centre Opérationnel de la Gendarmerie (COG), que cette mission est un succès. Sans haine ni passion, sans joie mais aussi sans regret, les trois objectifs ont été atteints. Mieux, chacun aura pu se confronter avec la dureté tragique de la réalité de l'immigration clandestine qui pousse des hommes et des femmes désespérés vers ce qu'ils considèrent comme leur salut. Choquante pour certains, au contact de ces enfants abandonnés souvent sales, malades et en pleurs, cette expérience opérationnelle PROTERRE réelle restera enrichissante et aura fait grandir nombre des soldats de la compagnie.



Hélicoptère depuis la plage vers le centre médical de Mayotte

(1) barque à fond plat utilisée par les pêcheurs des Comores
 (2) Agent et Officier de Police Judiciaire
 (3) CIAN : Centre d'Instruction et d'Aguerrissement Nautiques
 (4) ELEBN : ELEMent de Base Nautique

515^e RT :

Exercice

« KHAAN QUEST 2015 »

➤ PAR LES CNES VAUDANDAINE ET RATIER,
515^e RT/BOI

en Mongolie

Dans le cadre du plan de coopération franco-mongol 2015, le 515^e régiment du train a envoyé les capitaines Vaudandaine et Ratier en Mongolie du 20 juin au 1^{er} juillet 2015, pour participer à l'exercice « KHAAN QUEST 2015 ». Cet échange a revêtu une forte dimension symbolique l'année du 50^e anniversaire de l'établissement des relations diplomatiques entre nos deux pays.

Cet exercice se déroulait au centre d'entraînement des opérations de maintien de la paix (OMP) à proximité d'Oulan Bator, centre d'excellence des Nations Unies servant de socle à la préparation opérationnelle des contingents mongols projetés en OMP. D'une dimension internationale avec la présence d'au moins 26 nations, cet exercice était composé d'un Command Post Exercise (CPX), auquel nous participions, et d'un Field Training Exercise (FTX). Le CPX consistait en un contrôle et une évaluation de deux niveaux opérationnels : le niveau brigade, représenté par un état-major multinational et le niveau bataillon, composé de 3 états-majors de bataillon (1 mongol, 1 de l'US Marines Corps et 1 de la Garde Nationale de l'Alaska de l'US Army). Le Cne Vaudandaine tenait le poste de chef S4 au sein de la brigade et le Cne Ratier était le chef J4 au niveau supérieur. Le CPX était dirigé par 6 contractuels de l'ONU, tous anciens officiers (suédois, néo-zélandais et américains), possédant une forte expérience onusienne et opérationnelle.

La mission commença par 4 jours de préparation du 20 au 25 juin : informations sur l'ONU et les OMP (structure, logistique, rôle humanitaire, le CICR, l'UNPOL, rôle des médias, etc...), suivis du « warm up » tactique (présentation du thème de l'exercice et diffusion de l'OPORD de la Force) puis enfin de la MDMP (Making Decision Making Process, la MEDO US). À l'issue des 3 premiers jours, la brigade ayant diffusé son OPORD, les premiers incidents ont commencé à être injectés par les animations hautes et basses afin de rôder les processus des états-majors.

Une pause d'une journée entre le « warm up » et le début d'exercice nous a permis de participer à la visite de la capitale et ses alentours, organisée par l'armée mongole. Enfin le 27 juin, l'exercice débuta à plein régime. Toutes les branches de l'État-major de la brigade étaient sollicitées par des incidents divers et particulièrement réalistes, dans une mission d'OMP. L'exercice se termina par une conférence de presse des commandants de brigade et de bataillons devant l'ensemble des joueurs.

Enfin, pour nous, l'intérêt particulier de cet exercice international, outre le fait de promouvoir la logistique à la française, fut d'échanger avec nos camarades des autres nations, de comparer nos processus et méthodes (forts semblables), nos recrutements et parcours de carrière, dans une ambiance amicale et professionnelle.



Les Tringlots du 516^e RT à Mayotte

➤ PAR LE CNE DEMANGE,
CDT L'ETB1 DU 516^e RT

Exercice SARRABERE

La 1^{re} compagnie du Détachement de Légion étrangère de Mayotte aux ordres du Cne Demange, fraîchement débarquée le 5 août de métropole, a effectué son premier exercice sur le sol mahorais du 06 au 11 août 2015. L'exercice SARRABERE, du nom du chef de corps ayant commandé le DLEM de 1977 à 1979, a permis d'évaluer la 1^{re} Cie et de valider ses acquis en vue d'éventuelles missions qui lui seront confiées tout au long de son mandat de 4 mois. La 1^{re} Cie, armée par des tringlots du 516^e Régiment du Train de Toul, et au format réduit à 3 sections PROTERRE, a ainsi durant ces cinq jours, été testée sur l'ensemble des missions et procédés d'exécution PROTERRE tactiques et techniques, individuels et collectifs.

L'exercice a débuté avec les tests sportifs qui ont permis de définir le niveau général de la compagnie et ses axes d'effort en vue des stages nautiques débutant en septembre. Le tir de réglage des armes perçues sur le théâtre s'est déroulé dès le lendemain afin d'aborder l'exercice avec toute l'efficacité opérationnelle requise. Sans perdre de temps, le soir même, les chefs de section ont assisté au mission brief du CDU. Le cadre de l'opération fixé et la mission comprise, ils ont à leur tour déroulé un back brief à leur capitaine commandant, conformément aux instructions suivies lors du séjour au CENTAC. Le dimanche, soit 4 jours après avoir foulé pour la première fois le sol mahorais, les tringlots se sont déployés en marchant, sur la zone technique des Badamiers. Plans de défense par section élaborés, PC monté, bivouac réalisé, les soldats

ont fait preuve de réactivité et se sont vite mis dans l'ambiance de l'exercice, dont le thème, très réaliste, a permis de comprendre l'environnement géographique et tactique de la mission. Tout au long de l'exercice, chaque section a été testée sur la mission « tenir » face à un plastron malin, tenace et réaliste, sur la constitution et la réalisation d'une patrouille à pied puis en véhicule, la protection d'une entrée contre la foule, ainsi que la gestion d'un blessé. Chaque chef de groupe a en parallèle, été mis en situation avec une évaluation sur le combat et un parcours de tir groupe coordonné. La 1^{re} Cie fraîchement débarquée, a vite été sensibilisée à la difficulté de combiner les efforts et le manque de sommeil sous un climat exigeant. Le dernier exercice de protection contre la foule a été particulièrement éprouvant pour les soldats faisant face à un plastron très énergique. Dès la fin de l'exercice, une section a de suite été engagée dans les services alors que 14 soldats « sélectionnés » ont préparé le matériel nécessaire pour s'envoler dès le mercredi sur l'île des Glorieuses pour une durée de six semaines.

La 1^{re} Cie a su se montrer réactive tout au long de l'exercice, avec un investissement reconnu. Elle a su mettre en application l'ensemble des savoir-faire acquis durant sa MCP tout en identifiant ses axes d'effort. L'ensemble des personnels s'est rapidement adapté à son nouvel environnement et débute cette mission avec enthousiasme, rigueur et volonté de remplir ses missions conformément au contrat opérationnel qui lui est fixé par le DLEM.



Un tringlot en patrouille dans le quartier d'affaires de la Défense



Sentinelle ou le plaisir de commander

Hanoukka pour la communauté israélite, fêtes de fin d'année, sortie de « Star-Wars »... Par ailleurs, le commandant d'unité est le premier interlocuteur aussi bien des responsables civils que des forces de sécurité intérieures (FSI) de sa zone d'action : directeurs de centre commerciaux, maires, autorités religieuses, commissaires de police...

Le chef de peloton dispose également d'une liberté de manœuvre importante. Déployé sur le terrain, il doit adapter directement son dispositif en fonction de l'affluence, des manifestations ponctuelles ou encore d'un avis de recherche lancé par les moyens radios des FSI. Il doit également veiller à faire tourner ses groupes et à proposer des évolutions afin d'éviter fatigue et lassitude de ses sentinelles.

Quant au chef de groupe, c'est sur lui que repose la première réaction en cas d'incident. En effet, il est le premier sur site pour intervenir aussi bien sur un accident de la circulation, que pour une assistance à personne ou aux FSI, ou encore dans le cadre de la mise en place d'un cordon de sécurité pour un colis piégé. Si un attentat venait à se produire, c'est lui qui aurait en premier lieu à gérer une situation de crise particulièrement difficile, notamment en cas de forte affluence.

Sentinelle est donc une véritable opportunité de commander. Il s'agit pour chaque chef d'en être conscient, et d'en profiter.

➤ PAR LE CNE BODILIS, CDT L'ECR DU 515^e RT ET L'UE 36

SENTINELLE est une mission exceptionnelle à plus d'un titre : il s'agit d'abord d'un déploiement massif sur le territoire national et dans la durée. Il s'agit ensuite d'un théâtre où les états-majors des niveaux stratégiques, opératifs et tactiques sont déployés dans un mouchoir de poche. Enfin, il s'agit d'un théâtre sur lequel les chefs de groupement ont à leurs ordres un grand nombre de subordonnés. Dans le cas du groupement « Ouest », son chef de corps, le Col Augereau, commande directement 22 commandants d'unité. Situation inédite à ma connaissance dans l'armée de terre dont l'organisation est prévue pour que chaque chef, quel que soit son niveau, commande moins d'une dizaine de subordonnés.

Il en découle pour le commandant d'unité à SENTINELLE une importante liberté de manœuvre. En effet, il a toute latitude pour organiser le fonctionnement de l'unité et définir les modes d'action qu'il juge les plus adaptés. Le succès de la mission reposant sur le caractère imprévisible et fréquent des patrouilles, il est nécessaire de savoir faire évoluer le dispositif. En passant d'une posture statique à une posture plus dynamique, la force SENTINELLE est devenue plus réactive et peut ainsi s'adapter aux échéances ponctuelles. À ce titre le « T10 » a été marqué par plusieurs événements majeurs : augmentation des effectifs suite aux attentats, COP21, fête de



Rencontre avec le ministre de l'économie, Emmanuel Macron, venu rassurer les commerçants locaux

Opération SENTINELLE :

une unité mixte du 516^e RT à Paris

LE TRAIN DANS L'OPÉRATION SENTINELLE EN MÉTROPOLE

➤ PAR LE CNE C., CDT L'ECR DU 516^eRT, CDT L'UE60 SENTINELLE

la Grande Mosquée de Paris et la surveillance des écoles du V^e arrondissement. Puis, la zone d'action a été élargie au VI^e arrondissement avec la prise en compte d'un nouveau site (centre communautaire israélite) en surveillance H24, ainsi que la surveillance des écoles du VI^e arrondissement. Les relations avec les différentes communautés ont été très bonnes, ces dernières nous ayant constamment témoigné leur satisfaction sur l'accomplissement de notre mission au quotidien.

Les 4 premières semaines de mission se sont déroulées dans un climat sécuritaire très calme, jusqu'au 26 janvier, où sont survenues des menaces d'alertes à la bombe et d'attaques massives à la kalachnikov sur des lycées du V^e et du VI^e arrondissement. L'ensemble des actions de surveillances et de fouilles des établissements a été géré par les forces de police des commissariats des deux arrondissements. Ces menaces se sont reproduites les 28 janvier et 1er février, jour où a été mise en application une nouvelle réquisition demandant la présence des patrouilles sur trois lycées. Bien qu'il ait s'agit de fausses alertes, cette dégradation de la situation sécuritaire, rappelle la concentration permanente dont doivent faire preuve les soldats en faction ou en patrouille, malgré la fatigue, la routine et le risque de lassitude bien réel surtout dans un dispositif fixe. Ainsi, le rôle du cadre de contact, qui doit veiller à la continuité de la surveillance, est primordial. La rigueur est le point clé de la réussite de cette « guerre » dont les acteurs principaux sont les chefs de groupes. L'opération SENTINELLE est en cela formatrice pour ces derniers qui doivent maintenir un haut niveau d'exigence et de concentration.

L'évolution des missions vers un format plus dynamique a donc été bénéfique pour le moral de la troupe qui y a trouvé un nouveau souffle dans la mesure où les soldats ont pu alterner garde statique H24 avec des patrouilles dynamiques de surveillance des établissements scolaires. Cela a permis de remonter le moral des troupes qui ont tendance à se laisser plus rapidement lors de missions en mode statique. Les nombreux témoignages d'encouragements et de remerciements des parisiens, en particulier à l'occasion des vœux pour 2016, ont particulièrement touché les soldats et donné davantage de sens à leur action. Les relations entretenues avec les Forces de Sécurité Intérieure et les différents services de la collectivité publique ont été très bons, et le travail des soldats a été mis en exergue à chacune des rencontres avec une autorité civile ou militaire. Les soldats du 516^e RT sont donc rentrés très fiers de leur engagement sur cette opération.

Engagée dans l'opération SENTINELLE entre Noël et le Nouvel an, l'UE60 commandée par le Cne commandant l'Escadron de circulation routière (ECR) du 516^e RT était composée d'un peloton de l'ECR et d'un peloton de l'escadron de transport (ET). 11 % des soldats issus de l'ECR avaient déjà exécuté cette mission contre 70 % pour les soldats issus de l'ET. 60 % des soldats de l'unité participaient pour la première fois à l'opération.

La zone d'action de l'UE60 intégrait exclusivement le V^e arrondissement en début de mission puis a été étendue au VI^e arrondissement à l'occasion d'une nouvelle réquisition. L'opération s'est déroulée dans une zone urbaine globalement tranquille sans activité communautaire, ni activité de délinquance particulière. Stationnée à l'Îlot Saint Germain, en plein cœur de Paris, l'UE60 a bénéficié de bonnes infrastructures et d'une situation géographique idéale, tant pour les temps de trajet entre l'Îlot et les sites que pour les nécessaires quartiers libres. L'UE60 avait au début de son engagement la mission d'assurer la surveillance et la protection d'un centre culturel et d'un séminaire israélites du V^e arrondissement, qui nécessitaient la mise en place d'un dispositif fixe H24. L'unité avait mis en place un élément de réserve stationné dans la mairie du V^e arrondissement. Le taux d'emploi de l'unité était donc de 67 %. Restaient en permanence sur l'Îlot-Saint-Germain un groupe en « repos physiologique » et un groupe en instruction. À mi-mandat, l'UE60 a vu sa mission évoluer en incluant

SENTINELLE : Active et réserve du 503^e RT engagées sur tous les fronts

L'ER engagé à Besançon

L'Escadron de Ravitaillement a déployé une section PROTERRE du 28 octobre au 10 décembre 2015 dans le département du Doubs. Logés au 6^e RMAT, en bâtiment troupe, la section a été très bien accueillie. Elle a pu bénéficier des infrastructures sportives et percevoir un complément de paquetage hiver, très apprécié dans la région à cette période de l'année, malgré la douceur du climat en début de séjour.

Directement subordonnée au DMD, la section avait en charge 6 lieux de culte (une synagogue, un centre communautaire israélite, deux mosquées et deux églises) ainsi que la gare. Chacun des responsables communautaires étant soucieux du bien-être des soldats en faction avait à cœur de remercier nos soldats pour leur présence en leur offrant souvent du thé, des gâteaux et autres viennoiseries.

La section était divisée en deux groupes de douze avec quatre trinômes par groupe. Tandis que le 1^{er} groupe assurait les patrouilles fixes, mobiles

et la « quick reaction force » (QRF) durant 48h00, le second était en quartier libre, les deux groupes se relevant ainsi durant toute l'opération. Lors des factions de 48H00, les trinômes alternaient successivement les patrouilles et la QRF mobilisable en dix minutes. Le rythme fut assez éprouvant : il fallait entretenir un dispositif permanent 24/24. Malgré cela, les soldats de l'ER ont une nouvelle fois fait très bonne impression et montré leur professionnalisme. Aucune lassitude ni monotonie ne s'est faite ressentir, bien que certains comptabilisent à ce jour leur cinquième mission SENTINELLE.

La terrible tragédie du 13 novembre 2015 à Paris a donné encore plus de sens à la mission. Après ces attentats, le rythme s'est accru mais chacun a senti l'importance de remplir sa mission de protection des Français. Outre le fait de protéger la population et les lieux de cultes, les patrouilles sont à plusieurs reprises intervenues sur des accidents de la voie publique, ont permis l'interpellation d'individus grâce à leurs précieux renseignements ou encore ont mis en place des cordons de sécurité autour de colis suspects. La coordination et la bonne entente avec la police ont été à chaque fois soulignées.

Les permissions de fin d'année, amplement méritées, ont permis aux soldats de récupérer et d'être, comme toujours, pleinement opérationnels en vue du prochain engagement.

*Ltn Lionel
chef de peloton ravitaillement*



L'ER en protection des lieux de culte de Besançon

LE TRAIN DANS L'OPÉRATION SENTINELLE EN MÉTROPOLE

L'ETR 2^e prix au concours des crèches du Régiment

L'ETR au service du régiment et du pays !

Poursuivre sa préparation opérationnelle et la validation de ses pré-requis en vue de participer à la mission SENTINELLE à Paris ont été les maîtres-mots de ce dernier trimestre pour l'Escadron de Transport de Réserve. Deux formations au secourisme de combat (SC1) sous la responsabilité du Ltn Jean-Baptiste, de l'Adc Georges et du Mdl Audry ont ainsi permis de valider 40 personnes de l'escadron, les rendant totalement opérationnels pour les missions SENTINELLE.

Après avoir participé au repas de Noël régimentaire et remporté fièrement le 2^e prix au concours des crèches, l'ETR a terminé l'année dans un très bon esprit de camaraderie autour d'une randonnée aux Baux de Provence suivie d'un dîner chaleureux avec échange de cadeaux dans l'esprit de Noël.

Départ ensuite d'un groupe pour Paris, pour six semaines, en renfort de l'escadron de transport (ET) qui nous a très bien accueillis pendant qu'un fort détachement de jeunes engagés montait les gardes régimentaires avec la satisfaction de pouvoir permettre à des pères et des mères de famille de passer Noël avec leurs enfants.

Ainsi, fier de ses engagements, l'ETR continue à prendre toute sa part dans la défense de notre pays, de nos concitoyens et du régiment.

Cne (R) Béatrice, commandant de l'ETR du 503^e RT

Deux réservistes du COR du 503 projetés à Paris comme Chef EMT Ouest

D'origine appelé du contingent pour l'un et ancien officier d'active pour l'autre, les lieutenants-colonels (R) Alain et Christophe ont été projetés cet été par le 503^e RT à l'EMT⁽¹⁾ Ouest de l'opération SENTINELLE. Ils se sont partagé le mandat n°7 sur une durée de 6 semaines, montrant ainsi une disponibilité compatible avec leurs obligations professionnelles et personnelles, au profit de cette mission de protection du territoire national. Il est en effet moins pénalisant pour une entreprise de libérer son employé, parfois cadre de haut niveau, pendant 3 semaines, en période estivale. Deux autres réservistes du Complément Opérationnel Réserve du régiment ont participé à cette mission : le chef de bataillon Jean-Charles en tant qu'officier de liaison auprès de la Direction de la Sûreté et de la Protection de l'agglomération parisienne (DL SPAP) et l'adjudant-chef Michel comme major de camp de l'EMT.

Alain, issu du contingent en 1981, a fait une carrière d'officier de réserve un peu atypique en servant 25 ans en État-major à la Zone de Défense Sud-Ouest avant de choisir le « fier 503 ». Breveté comme Spécialiste des Transports militaires (ORSTM⁽²⁾ 1987) et diplômé d'état-major (ORSEM⁽³⁾ 2007), il a plusieurs fois servi dans des MISSINT⁽⁴⁾ comme la tempête 1999 ou la mission Vigipirate. Célibataire, il exerce dans le civil la profession d'expert des systèmes d'information à la Direction de la Production Informatique de la Banque Postale. Christophe, EMIA⁽⁵⁾ de la promotion Valmy (88-90), a choisi à nouveau l'arme du Train après avoir servi comme ORSA⁽⁶⁾ au 5^e Régiment de Commandement et de Soutien (5^e RCS). Après une carrière classique de tringlot (chef de peloton et CDU⁽⁷⁾ en escadron de transport) aux 516^e et 515^e RT, il s'oriente à l'issue du DEM⁽⁸⁾ vers les ressources humaines et sert successivement comme DRH⁽⁹⁾ de régiment (2^e BCS⁽¹⁰⁾, 515^e RT) puis en État-major (CFLT et CFT⁽¹¹⁾) pour terminer sa carrière en administration centrale (DRH-MD⁽¹²⁾). Marié et père de 2 enfants, il a plusieurs fois servi en OPEX (Ex-Yougoslavie, Bos-

- (1) EMT : État-Major Tactique
- (2) ORSTM : Officier de Réserve Spécialiste des Transport Militaires
- (3) ORSEM : Officier de Réserve Spécialiste d'État-Major
- (4) MISSINT : MISSIONS INTÉRIEURES
- (5) EMIA : École Militaire Inter-Armes
- (6) ORSA : Officier de Réserve en Situation d'Activité
- (7) CDU : Commandement d'Unité
- (8) DEM : Diplôme d'État-Major
- (9) DRH : Directeur des Ressources Humaines
- (10) BCS : Bataillon de Commandement et de Soutien
- (11) CFLT et CFT : Commandement de la Force Logistique Terrestre et Cdt de la Force Terrestre
- (12) DRH-MD : Direction des Ressources Humaines du Ministère de la Défense



nie, Côte d'Ivoire). La complémentarité d'origine a permis à ce binôme de répondre présent pour ce mandat de chef d'un EMT Sentinelle. Avec une formation, un style de commandement et une sensibilité différents, mais dans les deux cas tourné vers le même objectif : la mission reçue, ils ont démontré que la réserve opérationnelle a toute sa place dans ce genre de dispositif.

D'un avis commun, les enseignements retirés en matière d'expérience et de ressenti ont permis aux LCL (R) Alain et Christophe de gagner en compétence de commandement (6 UE et 1 EMT soit 500 hommes à commander sur le terrain) et d'être ainsi encore plus à même de servir le « fier 503 » rendant ainsi hommage à la devise de leur régiment « LABOR OMNIA VINCINT » - Par l'effort la victoire toujours.

*Lcl (R) Alain et Christophe
COR au BOI du 503^e RT*

Chefs de l'EMT OUEST du mandat N° 7 de l'opération SENTINELLE

Deux réservistes en renfort du RMED

Le Régiment Médical (RMED) a fait appel à volontaires pour l'aider à monter un EMT SENTINELLE, de la mi-juin à début août 2015. Relayée par le BOI du 503^e RT, cette demande a permis au Complément Opérationnel Réserve du « fier 503 » de projeter en région parisienne deux capitaines réservistes. Ils ont tenu le poste de DL-DOPC⁽¹³⁾ auprès de la préfecture de police de Paris dont la mission est d'assurer le maintien de l'ordre en gérant les grandes manifestations (14 juillet, Tour de France,...), la sécurité des déplacements de personnalités, des grands édifices et des résidences des personnalités françaises ou étrangères en visite...

Mission du DL DOPC : renseigner en permanence son EMT de rattachement et les patrouilles VIGIPIRATE sur les menaces, les rassemblements inopinés de personnes, les manifestations, les incendies ou attentats potentiels que les forces de l'ordre ou les militaires peuvent rencontrer sur leur zone d'action.

Plus-value du DL : faciliter le déroulement de la mission SENTINELLE par le développement d'un bon relationnel entre les Armées et les forces de l'ordre, rechercher le renseignement auprès du chef de salle, de la police, des DL de CRS, gendarmes et pompiers.

Relations avec l'EMT : s'intégrer dans l'équipe en passant très régulièrement au CO et en participant à ses activités, s'intéresser au travail de chacun, être force de proposition, tout en sachant rester à sa place.

En conclusion, ouverture d'esprit, courtoisie, curiosité, esprit d'initiative et souci permanent du compte-rendu sont les caractéristiques principales d'un DL DPOC. Nous y avons gagné une meilleure connaissance de l'organisation des forces de l'ordre et avons le sentiment d'avoir été utiles à la réussite de la mission.

*Capitaines (R) David et Patrick
COR du 503^e RT*

La salle d'opérations de la DOPC (crédit photo préfecture de police de Paris)



(13) Détachement de Liaison à la Direction de l'Ordre Public et de la Circulation

Les réservistes du RSC « en force » dans le dispositif SENTINELLE

➤ PAR LE CNE LE FLOC'H
CDT L' USR DU RSC

Durant les vacances d'été, pendant trois semaines, des personnels du régiment de soutien du combattant (RSC), renforcés d'un groupe du 519^e GTM de Toulon, ainsi que d'un sous-officier du 503^e RT de Nîmes, ont assuré la sécurité de sites sensibles dans les 13^e, 14^e et 15^e arrondissement de Paris, dans le cadre de la mission SENTINELLE.

Ce mandat s'est largement effectué sous le signe de la « mixité » dans tous les sens du terme. Coopération et fraternité d'armes entre régiments et origines, puisque la compagnie comprenait 50 % de réservistes du RSC, ayant pris les dispositions personnelles et professionnelles adaptées, pour renforcer leurs camarades d'active durant la période estivale.

Une fois encore, cette mission a permis à nos jeunes réservistes de bénéficier de l'expérience opérationnelle et des savoirs faire de leurs camarades d'active, qui, avec intelligence et pédagogie, ont permis à notre USR de continuer à renforcer sa capacité opérationnelle.

31 réservistes déployés sur ce mandat (soit une section plus la commandement dont le CDU) pour cette jeune compagnie de 3 ans, qui, pour cette même opération SENTINELLE, a déjà détaché la valeur de 3 groupes depuis janvier. Qui plus est, 10 ESR supplémentaires prolongeront ce mandat durant 3 semaines jusqu'au 16 septembre, soit au total la proportion de réservistes la plus élevée de la Brigade Logistique. En langage civil nous qualifierions cette performance comme un excellent retour sur investissement.



EN MÉTROPOLE

Un trinôme du 121^e Régiment du Train déployé dans l'opération Sentinelle à Rouen (76) a constaté sur son itinéraire de patrouille que deux hommes agressaient une jeune femme dans la rue. Réagissant immédiatement, le conducteur klaxonne violemment avant d'arriver aux abords immédiats de l'agression. Débarquant sur ordre de leur chef de trinôme, les soldats du grand 121 donnent l'ordre aux deux hommes de lâcher leur victime qu'ils tentaient de faire entrer de force dans une voiture. Ceux-ci sont contraints de s'exécuter mais restent agressifs. Un véhicule de la police nationale, qui passait à proximité est alors interpellé directement par les militaires. La rapidité et la qualité de l'intervention du trinôme ont certainement évité que l'agression ne s'aggrave et ont permis aux forces de police d'appréhender les individus.



Rouen : l'intervention remarquée d'un trinôme du 121^e RT

Le 121^e RT se prépare activement pour le Mali



Trois semaines après le camp initial, le Sous-Groupement Logistique (SGL) BARKHANE 11 aux ordres du Cne Rabiller, s'est une nouvelle fois retrouvé au camp de Valdahon du 14 au 25 mars 2016 dans le cadre du camp intermédiaire. L'objectif était triple pour le SGL armé par le 121^e régiment du Train : parfaire les derniers prérequis, s'entraîner au combat du convoi et enfin faire la connaissance des autres détachements. Malgré quelques caprices climatiques (neige en convoi et grand soleil pendant les amphis), le temps nous a permis de travailler les procédures pour faire face aux incidents programmés ou non (une crevaison PPLOG réelle pendant un exercice). Parmi les nombreuses séances d'instruction, deux convois internes d'exercice et deux convois synthèses ont pu être joués. Ils ont permis aux deux pelotons de circulation et au peloton de transport et de manutention de se mettre en situation en intégrant chaque phase du convoi : du briefing avant départ à la mise en place d'une BOAT pour bivouaquer. Ce camp a également été l'occasion de nombreux échanges avec les camarades du 7^e RMAT et du SEA à travers les expériences de chacun. Il s'est terminé par un rallye PRO-TERRE afin de se préparer au mieux à la VAP de CANJUERS qui sera l'ultime échéance avant la projection au Mali.

Le 503^e RT soutient la 11^e BP lors d'un exercice outre-manche

➤ PAR LE CNE ADRIEN,
OFFICIER RÉDACTEUR AU BOI DU 503^e RT

Un détachement du 503^e Régiment du Train, composé de deux officiers et d'un sous-officier du BOI, d'une escouade PPLOG de l'escadron de transport, ainsi que d'une équipe SIC de l'escadron de commandement et de logistique, a participé à l'exercice « EAGLES AMARANTE » en Grande-Bretagne du 28 septembre au 7 octobre 2015.

Cet exercice binational avait pour objectif de travailler l'interopérabilité au sein d'une force d'intervention rapide franco-britannique sous le concept de l'Interim Combined Joint Expeditionary Force (ICJEF). Cet entraînement a regroupé près de 1 400 soldats de la 16th Air Assault Brigade (UK) et de la 11^e Brigade Parachutiste ainsi que son soutien.

Le 503^e RT, régiment « abonné » à la 11^e BP, a été inséré au sein du Combat Service Support Group (CSSG : équivalent à un bataillon logistique) et devait assurer le soutien logistique des groupements tactiques interarmes (GTIA).

Le détachement du 503^e RT a ainsi pu participer à des convois logistiques entre la position du BATLOG situé à Wattisham et les troupes parachutées sur les différents objectifs. Ce fut l'occasion pour nos soldats d'échan-



Participation d'une escouade de PPLOG à des convois logistiques



Avec une escouade de transport britannique

ger avec leurs homologues britanniques, notamment sur les conduites à tenir lors des incidents rencontrés pendant les convois. Le détachement a également profité de cet exercice pour tester l'interopérabilité des matériels et en particulier celle de nos PPLOG.

La partie commandement a été intégrée au sein d'une structure de commandement britannique, équivalent du BATLOG, afin de participer à l'élaboration des ordres, au suivi des convois logistiques et assurer l'interface avec l'échelon de commandement supérieur (PC ICJEF). Cette intégration, a notamment permis, de confronter les différentes procédures dans le fonctionnement d'un centre opération.

PPLOG : porteur polyvalent logistique - IVECO/SOFRAME
SIC : systèmes d'information et de communications
BATLOG : bataillon logistique
PPLD : porteur polyvalent logistique de dépannage



Test de l'interopérabilité des matériels : dépannage d'un véhicule anglais avec le PPLD

Des réservistes du 503^e RT au CENZUB

➤ PAR LE BRIGADIER (R) ALEXANDRE
DE L'ETR DU 503 RT

Du 8 au 12 février 2016, une dizaine de militaires de l'escadron de transport de réserve (ETR) du 503^e Régiment du Train ont participé aux entraînements au combat urbain sur le site de Joeffrécourt, au camp de Sissonne (Aisne).

À peine arrivé sur le site, le groupe perçoit le matériel nécessaire au « SYMULZUB ». En effet, grâce à une série de capteurs disposés sur le corps et le casque et d'un boîtier sur l'arme, la simulation du combat prend une tournure exceptionnellement réaliste.

Intégrés au sein de la FORAD (Force Adverse), les réservistes du 503 ont pu profiter de précieuses instructions, de nombreux entraînements ainsi que de mises en situation au plus proche du réel, grâce aux installations du Centre d'entraînement aux actions en zone urbaine - 94^e régiment d'Infanterie (CENZUB - 94^e RI).

Approche sous blindage grâce à un AMX 10P, s'emparer d'un immeuble, le tenir, organiser une contre-attaque, le tout dans une ambiance sonore chaotique, ajoutée aux fumées déversées directement dans les bâtiments. Autant de savoir-faire qui sont désormais intégrés par les réservistes du 503, car mis en pratique durant des jours face aux forces alliées jouées par une section du 1^{er} régiment d'infanterie (1^{er} RI) de Sarrebourg.

Grâce à cette période, l'escadron de transport de réserve du « Fier 503 » est en mesure de transmettre l'enseignement reçu, en vue d'augmenter son efficacité opérationnelle pour répondre à l'engagement de l'armée de Terre dans un contexte qui implique plus que jamais les réservistes.

Le régiment de

Rencontres avec les élus et les entreprises locales

Le 4 novembre 2015, le Col Thierry Crépin, commandant le 503^e Régiment du Train a accueilli les maires et les correspondants Défense des 6 villes binômées avec les escadrons. La conseillère municipale déléguée aux relations avec l'armée et au monde combattant de Nîmes était également présente. Cette journée fût l'occasion pour les commandants d'unité et les élus de se retrouver pour certains et de se rencontrer de manière officielle pour les autres. Lors de cette rencontre, le chef de corps a présenté le régiment et les principales activités des mois à venir aux nouveaux élus avant d'expliquer à tous en quoi consistait pour lui le binômage avec les escadrons. Il a enfin rappelé les attendus du régiment avant de poursuivre cette rencontre autour d'un vin d'honneur et d'un repas en commun.

Le 17 novembre, dans la continuité des actions destinées à faire connaître le régiment et développer le lien Armée-Nation, le « fier 503 » a organisé, en liaison avec l'antenne Défense mobilité de Nîmes, une rencontre avec les entreprises. Le régiment a ainsi accueilli pas moins de 10 entreprises, triées sur le volet par l'antenne Défense mobilité, ainsi qu'une délégation de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes pour lui présenter ses matériels, ses hommes et ses savoir-faire. Soucieux de la reconversion de ses soldats mais également de l'accroissement des effectifs de la réserve, le Col Crépin, à travers cette journée, a convaincu les différentes entreprises présentes de l'intérêt pour elles de recruter des personnes qualifiées, aguerries et faisant preuve d'un très grand professionnalisme mais aussi de l'intérêt pour leurs employés de rejoindre la réserve de l'armée de Terre. Cette rencontre s'est terminée autour d'un repas convivial au cours duquel les échanges ont pu se poursuivre.

Chef d'escadron Nicolas, OSA du 503^e RT

Le Col Crépin remet à M. Royer son insigne de réserviste-citoyen

EN MÉTROPOLE

JNR
journée nationale
du réserviste

Camarçue consolide son ancrage

Journée Nationale du Réserviste (JNR)

Le 05 avril 2016, à l'occasion de la Journée Nationale du Réserviste et pour la première fois, 55 élèves des classes de BAC professionnel de la logistique et des métiers de la sécurité du lycée Gaston-Darboux de Nîmes ont rencontré des réservistes du 503^e RT.

La matinée a débuté en salle de cinéma par un mot d'accueil du chef de corps qui a mis à l'honneur à cette occasion monsieur William Royer, enseignant du lycée, en lui remettant l'insigne de lieutenant de la réserve citoyenne. Ensuite, l'officier adjoint réserve (OAR), conseiller du chef de corps dans le domaine de la réserve, a pris la parole pour effectuer une présentation générale de la réserve militaire, à la suite de laquelle 5 réservistes de l'escadron de transport de réserve (ETR) ont présenté leurs motivations, leur expérience et répondu aux nombreuses questions posées par un auditoire extrêmement intéressé.

Après le repas pris en commun, les élèves ont pu découvrir les matériels logistiques majeurs en service au régiment. Devant le niveau des présentations et l'intérêt porté par ses élèves admiratifs, un enseignant a déclaré à l'OAR : « *Mon colonel, je vois les yeux des jeunes qui brillent et ils sont heureux. Croyez-moi, c'est gagné, le message est passé et le lien est établi.* »

Les élèves ont pu ensuite apprécier une impressionnante démonstration d'exercices de dressage réalisée par l'élément cynotechnique de détection du 503^e RT. Enfin, les réservistes de l'ETR ont exécuté une séance très dynamique de techniques individuelles opérationnelles rapprochées (TIOR).

À la fin de journée, au moment du départ, Chames-Eddine, élève de 1^{er} BAC PRO Logistique, a confié à une jeune réserviste : « *Après avoir passé cette journée au 503^e RT, je suis fier d'être français.* »

Nombreux sont les élèves, encore marqués par les récents attentats, qui ont reconnu le bien-fondé et l'importance de l'engagement citoyen à servir dans la réserve opérationnelle. À l'évidence, cette journée a contribué à susciter des vocations puisque dès le lendemain, Florian et Boukar, assistés par leur professeur réserviste citoyen, ont envoyé leur lettre de candidature.

Lcl (R) Alfred, officier adjoint réserve du 503^e RT



Échanges des jeunes lycéens avec les jeunes réservistes de l'ETR



Présentation des matériels majeurs du 503



Beaucoup de succès auprès des jeunes lycéens pour la nouvelle moto



L'impressionnante démonstration des équipes cynophiles



Démonstration TIOR par les jeunes réservistes de l'ETR

Un bilan d'activités 2015 particulièrement riche

Largage de ravitaillement dans la bande sahélo-saharienne

pour le 1^{er} RTP

Conditionnement d'un engin du génie

Au vu des intérêts de notre pays, la capacité 3D constitue « l'assurance tous risques de la France ».
(Gbr Bellot des Minières)

Placée initialement sous le double objectif de l'intervention dans la 3^e dimension et de l'entraînement dans un cadre multinational, l'année opérationnelle 2015 du 1^{er} Régiment du Train Parachutiste s'est étoffée d'un engagement significatif sur le territoire national, à la suite des attentats du mois de janvier.

Quelques heures après l'attaque terroriste du 07 janvier 2015, le 3^e Escadron de livraison par air (LPA) a démarré l'année par un déploiement en IDF en renfort des forces de sécurité intérieure pour une durée de 7 semaines. Au cours de l'année, toutes les

unités élémentaires ont été projetées dans le cadre de SENTINELLE, en Île de France, à Strasbourg, à Marseille, parfois renforcées d'un État-Major Tactique armé par le régiment. Au total, le 1^{er} RTP aura projeté 600 parachutistes dans le cadre de cette opération en 2015.

Malgré cet engagement conséquent sur le territoire national, l'activité opérationnelle dans la 3D s'est poursuivie à un rythme soutenu : 65 tonnes de matériels largués en 25 opérations réalisées, principalement dans la bande sahélo-saharienne (BSS) en 2015. De même, 6 opérations aéroportées (OAP) ont été menées au Sahel avec des largueurs de personnel du régiment.

Ce savoir-faire français d'exception, la mise à terre par aéro largage et aéroportage, est une compétence spécifique du 1^{er} RTP permettant de s'affranchir des élongations et de raccourcir les délais d'intervention au profit des troupes au sol.

Parallèlement à cet engagement sur les théâtres d'opération, le 1^{er} RTP a participé à plusieurs grands exercices à caractère multinational ou binational : EATT⁽¹⁾ 2015 au Portugal, KOLIBRI 48 en Allemagne, FALCON ENTENTE et PONEY EXPRESS en France, et enfin EAGLE AMARANTE en Angleterre. Ce dernier exercice, impliquant 1 400 militaires dont 350 français dans le sud-est de l'Angleterre, a permis d'entraîner les 16^e Airborne Assault Brigade et 11^e Brigade Parachutiste dans le cadre de l'entraînement d'une force de réaction rapide franco-britannique.

De plus, le 1^{er} RTP a participé en renfort de la STAT⁽²⁾ et de la DGA aux expérimentations sur les nouveaux matériels : tracteur-niveleur aéro largable (TNA), embarcation commando à usage-multiple et embarquable (ECUME) et bien entendu A400M.

Enfin, cette activité opérationnelle se déroule en permanence avec la projection extérieure de 60 personnes (BSS, RCA⁽³⁾, Jordanie, Irak) et la prise d'alerte GUEPARD pour 52 autres (modules LPA pour la mise à terre de la QRF TAP).

Pour conclure, cette année 2015 s'est avérée une nouvelle fois bien remplie pour les paras du 1^{er} RTP et s'est achevée sur une excellente nouvelle : le début des travaux du PNOAP⁽⁴⁾ sur le site de Franczal, suite à sa validation par le chef d'état-major des armées en mars 2015.

(1) European air transport training
(2) Section technique de l'armée de terre et Direction générale de l'armement
(3) République centre-africaine
(4) Pôle national des opérations aéroportées



L'armée de terre « au contact » dans la 3^e dimension avec le 1^{er} RTP

Le 18 mars 2016, se déroulait au quartier Edme en présence du chef d'état-major de l'armée de terre, de l'inspecteur et du major général de l'armée de terre, de nombreux élus et d'industriels, une démonstration de capacité sur le thème « l'armée de terre au contact dans la 3^e dimension ». Cette activité de rayonnement destinée aux industriels revêtait un caractère crucial puisqu'elle ancrerait le 1^{er} RTP à l'avenir du pôle national des opérations aéroportées (PNOAP) à Francazal. Les autorités présentes ont unanimement salué la qualité de la préparation et de l'organisation de cet événement, effectuées par la 11^e BP au sein du 1^{er} RTP, garantissant ainsi le succès auprès d'un public de plusieurs centaines de personnes ciblées pour leurs liens avec le monde de la défense.

Lors de cette journée, le 1^{er} RTP a présenté les modules appartenant à la QRF TAP dans un pôle livraison par air (LPA) déployé sous un hangar technique mobile métallo-textile (HTM-MT) du chantier mobile de conditionnement et de transit (CMCT). Tous les types de fardeaux largables, du petit colis de ravitaillement aux engins du génie, ont été exposés. Les largueurs de personnel du régiment se trouvaient intégrés au bataillon parachutiste en alerte 12 heures. Ce rassemblement de capacités aéroportées prêtes à agir sur très court préavis a démontré aux autorités présentes toute la pertinence de la constitution du PNOAP.

Le Mch Lohéziec champion de France militaire de judo

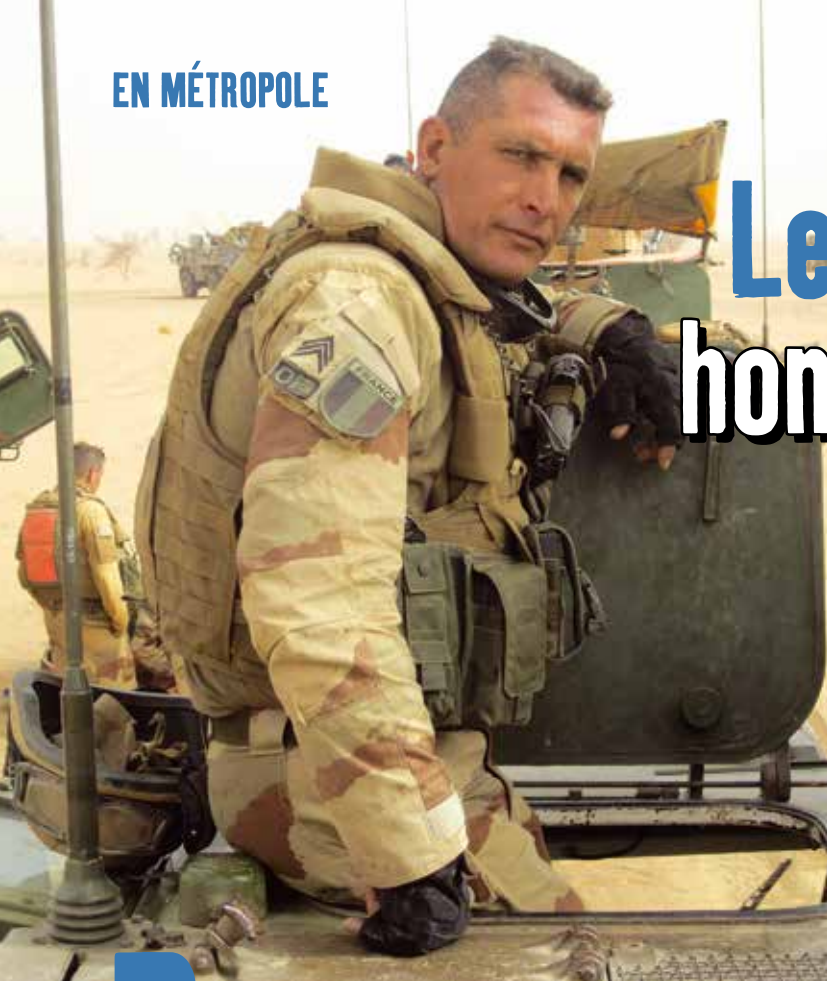
Du 08 au 10 mars 2016, le Maréchal des logis - chef (F) Morgane LOHEZIC, officier des sports du 1^{er} Régiment du Train Parachutiste, a participé au championnat de France militaire individuel de judo à l'école des fusiliers marins de Lorient.

À peine rentrée des championnats de France civils par équipe avec son club de Colomiers et confortée par son titre de vice-championne du monde militaire obtenu en Corée du Sud en octobre 2015, elle s'est une nouvelle fois brillamment illustrée en montant sur la plus haute marche du podium, cerise sur le gâteau pour le 1^{er} RTP en cette période. Remportant tous ses combats avec une pugnacité sans pareille, elle a su imposer sa force physique tout en faisant preuve d'une qualité technique de très haut niveau.

Une fois encore, elle fait honneur au 1^{er} RTP, aux parachutistes de la 11^e BP et à l'arme du Train.



Le Mch Berthier homme de l'année au 515^e RT



Pourquoi ce titre ? Voilà presque un mois, que j'ai été élu « homme de l'année 2015 » au 515^e Régiment du Train à mon plus grand étonnement. Me voilà donc dans l'obligation de vous raconter en détail le pourquoi de ce titre très honorable.

Je me suis engagé en tant qu'EVAT en août 1992 au 3^e RIMA de Vannes (Morbihan), où j'ai gravi les échelons jusqu'au grade de caporal, avant d'être muté en 1997 au 5^e RIAOM à Djibouti pour un séjour d'un an. Réaffecté en France à l'été 1998 au 515^e RT, j'ai rejoint le PRT à l'ECL en tant que conducteur TC. Promu au grade de caporal-chef en janvier 1999, je pensais terminer ma carrière en tant que militaire du rang à 15 ans de services. C'est alors que l'opportunité est donnée aux caporaux-chefs de plus de 13 ans de services de passer « sous-officier rang ».

En mai 2006, je décide donc de faire ma demande. La décision m'a été communiquée en septembre pour une promotion au grade de sergent rang en octobre de la même année. Ce passage dans le corps des sous-officiers m'a aussi donné l'opportunité de changer de spécialité. Je suis donc affecté en peloton de manutention (PM) en qualité de chef d'équipe manutention. J'y suis toujours resté en gravissant les différents postes à responsabilités : d'abord chef de groupe manutention puis, après mon passage au grade de sergent-chef en juillet 2011, sous-officier adjoint à l'été 2013. La même année, je me suis inscrit au BSTAT, que j'ai obtenu en juillet 2014. Cette réussite m'a permis de remplacer le chef de peloton qui quittait son poste à la même période : une place très prisée, qui m'a été confiée pour 2 ans (voire 3). En décembre 2015, j'apprends non seulement mon admission dans le corps des

sous-officiers de carrière (SOC), mais également mon inscription au TA pour le grade d'adjudant... Quelle fierté ! Tout travail est toujours récompensé.

Au cours de mes 23 années de service à ce jour, j'ai comme on dit « pas mal baroudé ». Lors de ma première affectation, je suis parti à Djibouti (1992-1993), j'ai participé à l'opération TURQUOISE (1994) et j'ai servi en Ex-Yougoslavie (FORPRONU 1995, IFOR 1996). Depuis mon affectation au « grand 515 », j'ai participé à la projection de mes différentes unités d'affectation : avec l'ECL en Macédoine, Ex-Yougoslavie, Kosovo (opérations TRIDENT 1999-2000, TRIDENT 2001-2002, ASTREE 2005-2006) et à La Réunion (2003). Depuis mon affectation en Escadron de Ravitaillement, j'ai été projeté successivement en Ex-Yougoslavie (TRIDENT 2008), au Liban (DAMAN 2009), au Sénégal (2010 et 2011), en Côte d'Ivoire (LICORNE 2012), au Mali (SERVAL 2013 et BARKHANE 2015). Des faits marquants et des expériences professionnelles enrichissantes ont accompagné ces multiples projections.

Mais cette nomination d'homme de l'année 2015 est avant tout la conséquence d'une année riche en bons résultats dans les différentes missions qui m'ont été confiées (EEB, projection au Mali), qui n'auraient pas été possibles sans l'adhésion de mes hommes. Sans cette force collective, je ne serai jamais arrivé à être le premier sous-officier rang du 515 à occuper la fonction de chef de peloton, à être admis dans le corps des SOC et à être inscrit au TA du grade d'adjudant dans la même année. Si je peux me permettre un conseil aux sous-officiers désireux de la même destinée, c'est de donner tout ce qu'ils peuvent donner à l'institution, de croire aux valeurs que nos anciens nous ont laissées, et de croire en eux-mêmes. Ils en seront récompensés.

Je suis donc fier d'être là où j'en suis aujourd'hui. Je souhaite à tous les sous-officiers rang du 515 de pouvoir un jour tenir la fonction de chef de peloton, qui est le « Saint-Graal du sous-officier », pour pouvoir commander vos hommes comme vous auriez aimé être commandé.

Un militaire du 503^e RT champion d'Europe



Le 1^{re} classe David Abgrall, du 503^e régiment du train, a remporté les championnats d'Europe d'Enduro. Un exploit pour ce jeune pilote de vingt ans, dont la carrière ne fait que commencer.

➤ PAR LE COL SANTONI DEP/ETLO
ET ANCIEN CHEF DE CORPS DU 503^e RT



Rüdersdorf (Allemagne), samedi 31 octobre. Au guidon de sa Yamaha 125, David Abgrall s'élance dans la première spéciale de la compétition. Grâce à un pilotage efficace et maîtrisé, le militaire du 503^e RT devance ses adversaires de la catégorie Junior E1 et remporte la première journée de course. A un point du titre européen le dimanche, le jeune pilote gère son physique et sa mécanique pour assurer la 3^e place lors de la seconde spéciale. David Abgrall remporte ainsi le titre européen au terme de sa première saison au sein de l'équipe de France d'Enduro de l'armée de Terre.

Un exploit pour ce pilote qui a découvert l'Enduro il y a seulement deux ans, lors des championnats de Bretagne. Débutant dans la discipline, David Abgrall a volontairement opté pour la catégorie Junior, antichambre de l'élite française. Depuis, l'enduriste de Plounéour-Ménez (Finistère) ne cesse de s'illustrer. Vainqueur de l'édition 2013 des championnats de Bretagne, il est repéré et recruté par l'équipe de France de l'armée de Terre pour la saison 2014-2015. Titulaire d'un bac S, David Abgrall intègre le centre de formation initiale des militaires du rang (CFIM) de Montlhéry en décembre 2014 avant de rejoindre le 503^e RT de Nîmes trois mois plus tard.

Depuis, le 1^{re} classe Abgrall ne cesse de porter haut les couleurs de l'armée de Terre. Sa motivation à toute épreuve a permis à l'équipe de France de clôturer cette longue saison 2015 sur une note positive. Nul doute qu'à l'issue de sa phase de préparation hivernale, l'équipe va démarrer la saison 2016 à vive allure.

Le 503^e RT a célébré le 209^e anniversaire de la création de l'arme du Train

Le 503^e Régiment du Train a célébré avec panache le mardi 29 mars dernier le 209^e anniversaire de la création de l'arme du Train au sein du quartier El Parras, en présence d'une délégation d'autorités civiles et militaires, de représentants du monde associatif, des familles et des habitants des communes avoisinantes. Cette cérémonie traditionnelle dans le paysage gardois depuis l'arrivée du « fier 503 » en Camargue à l'été 2011, a permis une nouvelle fois au régiment de commémorer avec un bel allant la création du Train des équipages par Napoléon 1^{er} le 26 mars 1807 à Ostérode, en Prusse orientale.

Le Train a participé depuis lors à toutes les campagnes de l'Empire avant de s'illustrer dans le soutien des différents corps expéditionnaires, notamment au Mexique. Ce n'est pas un hasard si l'ancienne base aéronavale s'appelle désormais le quartier El Parras, en référence à un fait d'armes glorieux dans les plaines de l'état de Coahuila. Le Train a également écrit une de ses plus belles pages d'histoire sur la Voie Sacrée, durant la bataille de Verdun. Créé en 1943 en Afrique du Nord, le Groupe de Transport 503, dont hérite le régiment actuel, a combattu de l'Italie à l'Allemagne, avant de s'illustrer en l'Indochine, puis en Algérie. Le régiment partage désor-

mais son engagement opérationnel entre des projections régulières sur les théâtres extérieurs (Mali, Centrafrique et Liban notamment) et sa participation à la mission SENTINELLE sur le territoire national.

Cultivant le goût des références historiques pour cette commémoration, le régiment a fait figurer sur les rangs quelques-uns de ses soldats, à pied ou à cheval, habillés en uniformes du 1^{er} et du Second Empire, mais aussi des poilus de 14-18. Les troupes en armes ont ainsi associé avec une parfaite maîtrise le maniement du sabre et du Famas. Cinq décorations ont été remises durant la prise d'armes, dont deux plus inhabituelles aux chiens de défense « Glek » et « Ganzo ». Des innovations ont été également notées pour le défilé : le régiment a marché en un seul bloc compact, soulignant sa cohésion en chantant le « kyrie des gueux » puis une vingtaine de véhicules ont remonté l'allée centrale, dont les fameux porteurs polyvalents terrestres, poids lourds qui allient robustesse, blindage et technologie. Enfin, en témoignage de son ancrage dans la Camargue, le régiment a souhaité associer de nombreux cavaliers de la manade Aubanel et de la Nacioun Gardiano et des Arlésiennes des Saintes-Maries-de-la-Mer qui ont donné, par leur présence colorée, un supplément d'âme à la cérémonie.

La prise d'armes s'est achevée par une aubade de la fanfare et des chants patriotiques entonnés avec émotion par une soliste de talent. C'est alors avec un enthousiasme qui n'était pas de commande que l'ensemble des participants a pu crier notre belle devise : « Et par l'Empereur, vive le Train ! ».

Les lieutenants de la DA du Centenaire et leur encadrement devant le musée du Train



« La DA du Centenaire »

Chacun d'entre nous le sait : 2016 sera une très grande année pour notre arme. Il y a tout juste 100 ans, nos anciens écrivaient magnifiquement l'une des plus belles pages de notre riche histoire : la Voie sacrée.

En cette année particulière, la Division d'Application peut humblement s'enorgueillir du privilège de pouvoir participer activement, en sa qualité de « DA du Centenaire », à l'ensemble des commémorations et autres manifestations destinées à marquer de la plus belle des manières ce prestigieux souvenir.

Ne peut-on pas d'ailleurs y voir un certain lien spirituel, aussi infime soit-il, entre la « lieutenance » et la Voie sacrée, traditionnellement qualifiée de « Poumon de Verdun », tant les lieutenants sont eux aussi, par leur allant permanent, leur générosité et leur hardiesse, les poumons des régiments pour faire vivre les traditions ? C'est avec la même énergie infatigable et la même abnégation que nos anciens ont alimenté, nuit et jour, l'artère nourricière entre Bar-le-Duc et Verdun. Riches et fiers de cette belle ascendance, les lieutenants de la promotion 2015-2016 ont donc toute leur place au sein de ces commémorations.

La « DA du centenaire » n'aura de cesse, tout au long de son année de formation, de « surfer » sur ce précieux héritage. À ce titre, elle ne pouvait rien faire d'autre que de s'approprier la symbolique de la borne Voie sacrée pour rayonner. Les lieutenants arborent donc fièrement leur T-shirt floqué de la borne du Centenaire dès qu'une occasion sportive s'y prête : cross de rentrée des Écoles, challenge sportif, visite dans les régiments de l'arme, etc. Dans le même esprit et comme pour encore mieux marquer le lien qui unit les lieutenants de cette promotion « historique » et leurs anciens qui appréciaient leur quart de vin, la DA ne pouvait s'exonérer d'une cuvée spécifique à l'effigie de la Borne.

L'année sera encore longue pour les lieutenants de la promotion 2015-2016 et ces derniers ne manqueront pas de marquer encore, avec force dignité et originalité, cette année du Centenaire. De nombreux rendez-vous les attendent avec en point d'orgue les commémorations d'envergure sur les sites de Douaumont et de Moulin Brûlé. Là, ils auront à cœur de donner le meilleur d'eux-mêmes, aussi bien par respect pour leurs anciens, que pour s'imprégner davantage des souffrances qu'ils ont endurées sur ces terres meusiennes et qui font aujourd'hui notre fierté.



La cuvée « spéciale Voie Sacrée »

PAR LE CNE GUICHETEAU,
CHEF DE LA 4^e BRIGADE

Les lieutenants du Train

La DA ETLO au camp de Bussac

Les permissions de fin d'année achevées, la Division d'Application, toujours soucieuse de multiplier ses compétences, a effectué début janvier, 10 jours d'instruction et de préparation opérationnelle au camp de Bussac en Charentes. Le séjour était axé sur les fondamentaux : spécificités du secourisme au combat de 1^{er} niveau, tirs aux armes légères d'infanterie, mise en pratique des savoir-faire du directeur de tir et entraînement aux Techniques d'Intervention Opérationnelles Rapprochées (TIOR), sans négliger quelques cours de Ressources Humaines.

Avec détermination, les brigades se sont donc formées aux TIOR en vue des épreuves d'entrée du monitorat, avec l'appui humain et matériel du bureau des sports des EMB. Une présentation par le 515^e RT des différents îlots ravitaillement carburant, manutention et transport a ponctué le séjour. La qualité des présentations statiques et dynamiques ont été unanimement appréciés. Satisfaite, la DA pouvait rejoindre son École afin de se préparer à l'évaluation au roulage des motos MZ.

se forment et s'aguerrissent

➤ PAR LE CEN LAPRÉVOTTE, COMDA TRAIN



Les lieutenants du Train s'oxygènent à Penthivère

Début février, dès le colloque de l'arme du Train et de la logistique opérationnelle terminé, la DA a pris le chemin de la Bretagne et du fort de Penthivère où les lieutenants ont pu apprécier le somptueux paysage et tester la température de l'eau à peine arrivés au hasard d'une séance d'*acclimatation*...

Le vent et la tempête, n'ont pas effrayé nos jeunes officiers qui ont laissé passer l'orage en se concentrant sur le TIOR avant de découvrir enfin les pistes individuelles et collectives, sous la direction d'un instructeur commando pugnace et efficace, le Ltn Boucan. La météo tournant enfin à notre avantage, nous avons pu mieux découvrir la presqu'île, d'abord au travers d'une CO de nuit organisée par le bureau des sports des EMB. Puis, sous l'œil bienveillant du Maj Lepen, chef du centre, la DA s'est immergée dans l'océan avec un enthousiasme non feint, le temps d'une séance de navigation en canoé-kayak.

Nous avons tout de même trouvé le temps de profiter d'une soirée avec la DA Trans qui goûtait également aux joies du fort. Ce fut l'occasion d'échanger entre lieutenants, mais également de savourer son fameux cidre, dont une partie des bénéfices est reversée à Terre Fraternité. Des commandes sont toujours possibles...

Enfin, le chrono sur la piste de groupe n'ayant pas permis de départager les brigades (info qui mériterait d'être vérifiée...), chacun s'est fait plaisir sur la piste individuelle.





Buffles vs Gazelles

La première activité de cohésion combinée CFCU / DA Train s'est déroulée le 27 octobre 2015 au soir. Afin de profiter au mieux des installations sportives offertes par les Écoles, le choix de l'activité s'est porté sur un match de rugby. Cette rencontre sportive d'un haut niveau d'engagement, à défaut d'être technique, opposait le pack des « buffles » alliant l'expérience et la rusticité (le CFCU 2/2015), au pack des « gazelles » plein de fougue, d'allant et de jeunesse (la DA 2015-16).

Trois mi-temps très disputées de vingt minutes ont finalement vu la victoire du pack des « gazelles » avec un score de 4 essais à 1 pour sauver l'honneur, et quelques bobos bien répartis de part et d'autre. À l'issue de ce combat mémorable, la 3^e mi-temps s'est déroulée au point d'eau offert par le club des lieut's où capitaines et lieutenants ont pu échanger dans la convivialité.

Cne Clerbout

Les formations

« soutien du combattant »

à la DSO



Inventaire du matériel d'instruction reçu avec l'Adc (F) Etienne, chef de brigade SDC



Mise en œuvre de l'unité de traitement du linge en campagne (UTLC)

Le choix du transfert de ces formations à la division sous-officiers de l'ETLO (DSO/ETLO) a été motivé par la volonté de regrouper au maximum l'instruction logistique opérationnelle à Bourges afin de consolider le pôle d'enseignement logistique de l'Armée de Terre déjà existant.

Il s'agit de :

- ✓ la formation d'adaptation complémentaire qualifiante (FACQ GAP) très majoritairement destinée aux militaires du rang du régiment de soutien du combattant de Toulouse (RSC) ;
- ✓ la formation d'adaptation corps de troupe (FA CT) destinée aux militaires du rang réorientés et aux sous-officiers servant dans les régiments de l'Armée de Terre ;
- ✓ la formation de spécialité de 1^{er} niveau (FS1 GAP) destinée aux jeunes sous-officiers amenés à servir au RSC majoritairement ;
- ✓ la formation de spécialité de deuxième niveau (FS2 GAP) destinée aux sous-officiers servant en régiment ou au sein d'organismes de l'armée de Terre ou du service du commissariat des armées (SCA).

D PAR LE CNE GRAVERET, CHEF DE COURS SDC

Depuis le 25 janvier 2016, les formations d'adaptation et de cursus de la filière gestionnaire des approvisionnements (GAP) du domaine soutien du combattant (SDC) sont dispensées à Bourges au sein de l'école du train et de la logistique opérationnelle (ETLO) et non plus à l'école des fourriers de Querqueville (EFQ).

L'accueil de ces formations à l'ETLO a été favorisé par une forte synergie au sein des écoles militaires de Bourges (EMB), notamment par la mutualisation des moyens de levage, la bonne volonté des services techniques et des intervenants, ainsi que par la forte implication du commandement des forces terrestres (CFT) pour organiser les livraisons des 8 conteneurs 20 pieds de matériels d'origine SCA mis en prêt par le RSC pour la formation pratique. La rigueur et la ponctualité ainsi que les capacités techniques des porteurs du 515^e régiment du train de La Braconne ont été appréciées.

La partie technique de l'enseignement est dispensée dans et à proximité d'un hangar en zone technique et en salle de cours à la DSO.

La partie tactique de l'enseignement est dispensée en salle de cours à la DSO ainsi qu'en salle de simulation de la direction de la formation logistique opérationnelle (DFLO) par des instructeurs dédiés des armes.



FIGUERAS 1811

DSO : une année bissextile pour une brigade pas comme les autres

➤ PAR LE MARÉCHAL DES LOGIS BREUIL,
ECR DU 515^e RT

29 février 2016 : premier rassemblement de la formation de spécialité pour l'UV1. Notre destin est scellé, nous serons la brigade 31 et nous aurons comme chef l'adjudant Dupuis. Dès lors, il nous annonce que nous serons sa dernière UV1. On ne le connaît pas encore mais on sent tout de suite qu'il se donnera à fond pour sa der des ders. Nous sommes 18 futurs transporteurs et circulateurs, mais pas de distinction entre nous, juste de la franche camaraderie et un bon groupe de travail.

Les cours commencent à un rythme effréné : plus personne ne touche terre. En effet, la fête du Train et tous ses préparatifs bousculent l'emploi du temps. Certains deviennent Napoléon, d'autres sont sélectionnés pour la garde à l'Étendard du Train. Cette fête de l'Arme est sans précédent ! Nous commémorons le Centenaire de la Voie Sacrée, route héroïque où nos aïeux s'étaient illustrés en 1916. Ce fut une fête magnifique où les tableaux vivants et le film projeté ont impressionné l'assemblée. Cet événement se clôtura par un repas de cohésion qui restera dans nos mémoires.

Malgré cet emploi du temps dense, nous trouvons le temps d'élire un président de stage au béret bleu roi. Il est dans nos rangs et nous en sommes fiers. Pendant ce temps notre ayatollah de la circulation préféré prend du galon. À partir de maintenant on devra répondre « Reçu mon adjudant-chef ! ».

L'adjudant-chef commande une brigade de « chameaux coureurs » et impose le rythme en marche ou en footing. Il faut dire que notre référent EPMS, le maréchal des logis-chef Michel est également bien présent pour nous. Il nous dispense pour notre plus grand plaisir des séances de travail intensives et ludiques et devient même un demi-dieu pour certains d'entre nous.

Pas le temps de souffler que nous voici déjà au camp du Ruchard. Là encore, comme à chaque sortie, le commandant de division, le lieutenant-colonel Marvier, nous accompagne. Nous sommes chanceux : un partenariat nous est accordé avec le 516^e RT de Toul. Mais un vrai temps de circulateur nous y attend. La pluie n'épargne personne : tous tringlots, tous ensembles sous le déluge. L'adjudant-chef participe personnellement à l'atelier « piscine » qu'il avait organisé dans les bois inondés du camp.

Retour du Ruchard et la semaine d'examen commence. On terminera par un rallye-test. Nous sommes à bout de souffle le vendredi 8 avril pour les résultats de l'UV1.



1^{er} EIEC de Castelsarrasin : stage de conduite en cortège

➤ PAR L'ADJ SIEWERS

Les 29 et 30 septembre 2015, le 1^{er} EIEC a été l'hôte du stage de conduite en cortège de la préfecture régionale de Toulouse. M. Vagne, du SGAP de Metz, totalisant près de vingt ans d'expérience en qualité de conducteur d'autorité et pilote automobile amateur, a été mandaté par la Direction régionale de la formation (DRF) de la préfecture de Toulouse, pour réaliser un stage de perfectionnement à la conduite en cortège au profit des conducteurs d'autorité de la région Midi-Pyrénées.

À la recherche d'un circuit adapté, la préfecture de région s'est naturellement tournée vers nos infrastructures. Notre chef de centre le Cne Lepetit, a vu ici l'opportunité d'un échange de connaissances et de savoir-faire. Après délivrance d'une autorisation d'occupation du territoire (AOT) au profit de la DRF, M.Vagne est venu préparer son stage en relation avec le chef des cours l'Adj Siewers.

Au programme de la première journée, nous avons repris des bases de conduite personnelle conforme à nos apprentissages, puis des notions de pilotage un peu moins conventionnelles. Au menu, slalom, évite-



ment, trajectoire optimale, mais surtout la méthode de relance énergétique (double débrayage, talon-pointe), le but étant de ne laisser aucun espace dans un cortège composé de véhicules aux capacités différentes. En circulation ouverte, le moindre interstice engendre une reprise de la circulation civile et la rupture du cortège.

La seconde journée était axée sur la conduite en cortège avec les différentes formations et les protocoles. Enfin nous avons pu mettre en pratique nos apprentissages dans la métropole régionale : Toulouse. Escortés par les motards de la CRS 26 de Toulouse-Lardenne, un exercice grandeur nature de près d'une heure trente s'est déroulé à vive allure sur périphérique et dans l'hyper-centre toulousain.

Ce stage, riche en enseignements, a permis un partage des connaissances et des expériences de conduite. Mais il a également permis la certification de trois personnels de l'Armée de terre : le CC1⁽¹⁾ Séganti, conducteur du chef de corps du 31^{er} RG et deux personnels du 1^{er} EIEC l'Adj Siewers et le BC1⁽¹⁾ Desvals. Nos remerciements à M.Vagne pour la qualité de son instruction.

(1) Caporal-chef et brigadier-chef de 1^{re} classe



Semaine d'instruction

➤ PAR LE CNE BONREPAUX,
COMMANDANT LE 3^e EIEC

Du lundi 5 au vendredi 9 octobre, le 3^e EIEC de Montlhéry a effectué sa semaine d'instruction collective. Celle-ci a commencé par un footing de cohésion puis s'est déroulée en trois temps.

Lors du premier temps, l'escadron a entretenu les fondamentaux du métier de soldat pendant deux jours en pratiquant dans les domaines ISTC, PSC1, TIOR, instruction et conduite PPLOG. Puis, les deux jours suivants, l'escadron s'est déplacé au Centre national des sports de la défense (CNSD) à Fontainebleau où il a pu travailler sa cohésion et l'effort physique lors d'un parcours nautique, d'un biathlon « run and bike », d'une séance de préparation physique opérationnelle, d'une séance de préhension-projection et d'un water-polo. Le dernier jour de la semaine a été consacré au devoir de mémoire avec la visite du musée de l'Armée aux Invalides, suivi d'un repas de cohésion destiné à accueillir les nouveaux arrivants. Le personnel civil associé à cette semaine atypique a pour sa part participé à une sensibilisation à l'éco-conduite, visité le centre sportif équestre militaire, le musée de l'Armée, et a découvert et conduit le PPLOG.

Cette semaine, riche en activités, a permis à l'escadron de se retrouver autour des fondamentaux de notre métier et de s'unir autour de notre devise « Divers horizons, une même direction ».

collective au 3^e EiEC





Le Gal Bonnet remercie le Lcl Hidebrandt et l'Adc Schoeningher

Décembre : quelques moments de détente bienvenus aux EMB et à l'ETLO

➤ PAR LE LCL (CR) GIRAUD,
OFFICIER CULTURE D'ARME

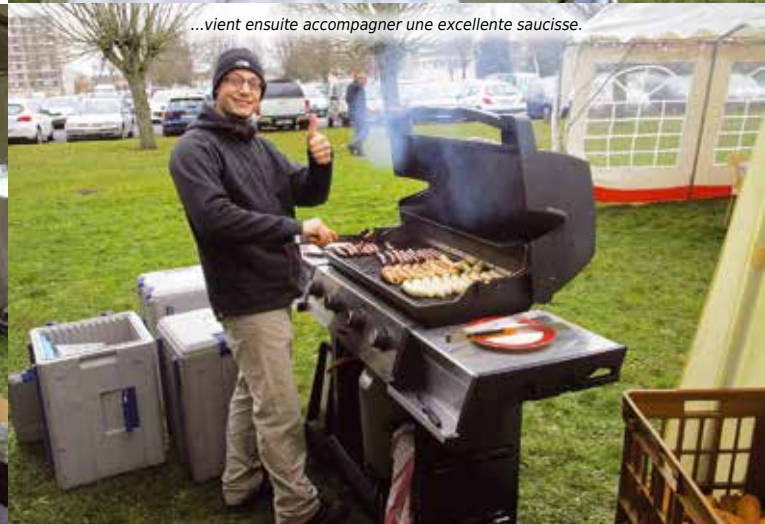
En cette fin d'année 2015, les différentes directions de l'ETLO se livrent à un véritable marathon pour faire face à de très nombreux challenges. Aussi, avant la visite la semaine suivante du Gal Lauzier, GACE (général adjoint commandant les écoles), quelques moments de détente ont été les bienvenus en cette avant-dernière semaine d'activité avant les permissions de fin d'année.



Pour les affamés, une bonne bière à la pression...



La météo étant fraîche, tout d'abord un excellent vin chaud...



...vient ensuite accompagner une excellente saucisse.

Pour terminer : quelques-unes de ces gâteries dont nos amis allemands ont le secret.

Un singulier marché de Noël aux EMB

Sous l'impulsion du Lcl Hidebrandt et de l'Adc Schoeninger, armant le détachement de liaison allemand auprès des EMB, nos camarades d'outre-Rhin nous ont fait le 9 décembre dernier l'amitié d'organiser un marché de Noël un peu particulier. Avec l'aide de personnel en provenance de l'école de la maintenance d'Aix la Chapelle, renforcés de camarades allemands présents dans des formations stationnées en France (Délégation militaire allemande à Fontainebleau, 291^e Bataillon de Chasseurs stationné à Illkirch-Gtraffenstaden), ils ont offert à la dégustation et en toute convivialité au personnel des EMB présent, tout ce que le savoir-faire allemand propose à l'occasion de ses fameux marchés de Noël.

Le Gal Bonnet a chaleureusement remercié, en français et en allemand⁽¹⁾, nos camarades d'outre-Rhin pour cette délicate attention et cette profonde marque d'amitié puis formulé le vœu que cette initiative puisse être reconduite au cours des prochaines années. Dans les moments difficiles que nous traversons, ces moments empreints de chaleur humaine créent du réconfort et de l'amitié.

(1) Le Gal Bonnet a servi deux ans au sein du corps germano-néerlandais de Münster

Le Gal Bonnet rappelle les événements heureux de l'année 2015

Repas de cohésion de fin d'année de l'ETLO

Le 10 décembre, le Gal Bonnet rassemblait autour de lui dans un grand moment de convivialité tout le personnel de l'ETLO et ses invités, choisis parmi le personnel des Écoles et du GSBdD qui se dévouent particulièrement au service de notre belle école. C'était l'occasion pour le Père de l'Arme de mettre en avant tous les événements heureux de l'année 2015 (promotions, réussites aux examens et concours, naissances...), avant la parution d'un tableau d'avancement 2016 que l'on souhaite le plus riche possible. Les tout récents carnets de traditions, réalisés par nos lieutenants de la DA précédente, sont bien évidemment à de nombreuses reprises sortis de toutes les poches pour animer cet excellent moment.

De joyeuses tablées pour faire honneur à l'excellent repas servi par le personnel du GSBdD

Le coin du personnel des deux musées (Train et Matériel)

La solennité de certains chants impose le garde à vous

La direction de la formation chante avec entrain autour de ses chefs

➤ PAR LE LCL (CR) GIRAUD,
OFFICIER CULTURE D'ARME

Adieux aux armes du Cdt Récamier

Le 2 février dernier, les armes du Train et du Matériel se sont conjointement réunies autour du Cdt Récamier et de son épouse.

Master 2 en sciences humaines, spécialité « guerre, armées et sécurité » à l'université Paris IV-Sorbonne, diplômé de muséologie à l'École du Louvre, le Cdt Récamier est arrivé à Bourges en 2003 pour prendre le poste d'officier culture d'arme et directeur du musée du Matériel. Il occupait depuis 2005 le poste de conservateur de ce dernier musée, avant de prendre à l'arrivée de l'EAT en 2009, la responsabilité des deux musées d'arme, formant avec notre Major Jeanselme, une équipe aussi sympathique qu'efficace, au service de notre école et de nos régiments.

Les généraux commandant les deux écoles, les présidents des deux fédérations d'arme, les présidents des associations de soutien des deux musées, des représentants de la délégation du patrimoine, ainsi que tout le personnel d'active, de réserve et les bénévoles servant dans les deux musées avaient répondu présent. Tous étaient là pour dire au revoir et remercier le Cdt Récamier pour l'énormité de la tâche accomplie, sa compétence, sa disponibilité et sa discipline intellectuelle au service des deux armes, sans distinction, particulièrement soulignée par le Gal Bonnet.

Homme-orchestre, le Cdt Récamier touchait à tout : histoire militaire et locale, expositions, visites, formation des lieutenants, filiations des unités, journée des officiers traditions, commentaires des prises d'armes, location de costumes pour les fêtes d'arme, inventaires et dévolution du patrimoine, etc... Membre du comité scientifique pour le transfert de notre futur musée, il était également impliqué dans la préparation du centenaire de la Voie Sacrée.

Après plus de 28 ans de bons et loyaux services, il débute maintenant dans la région lyonnaise une nouvelle carrière, dans laquelle l'enseignement de l'histoire sera toujours présent. Passion du patrimoine et fidélité à nos deux armes oblige, Jean-Loys Récamier continuera à « donner un coup de main » à Bourges, en tant que réserviste citoyen.

La rédaction lui souhaite bon vent dans sa nouvelle vie.



Le Cdt Récamier remercie ses invités pour leur présence



Le Col (H) Labbé, Président de l'AMAT, remercie le Cdt Récamier pour l'excellence de son travail au profit du musée du Train



Le Gal de Guigné, DELPAT, le Gal Cavatore, Cdt l'École du Matériel et le Gal Bonnet, entourent Le Cdt et Mme Récamier, accompagnés pour l'occasion par...un général du 1^{er} Empire



Le personnel d'active, les réservistes et les bénévoles des 2 musées entourent le Cdt et Mme Récamier

Amicale des Anciens de l'Arme du Train de Verdun et Meuse

PAR LE COLONEL (H) NOËL ET LE GBR (2S) MALLET *Bienvenue et longue vie au Drapeau*

Il a été baptisé le 27 novembre 2015 dans la salle des fêtes de Vacherauville, près de Verdun, par l'abbé Bourguin, aumônier militaire catholique du 1^{er} Régiment de Chasseurs de Thierville. Toutes les autorités locales étaient là pour l'occasion avec Mrs Nahant, vice président du conseil départemental de la Meuse ; Didry et Velin respectivement maires de Bras sur Meuse et Vacherauville (tous des fidèles) ; ex-militaires ensuite avec les généraux Etienne (Souvenir Français), Rémondin et Mallet (Président et vice président de la FNT). Quasiment tous les membres de l'Amicale des Anciens de l'Arme du Train de Verdun et de Meuse étaient présents, pour montrer leur affection à leur seconde « famille ». Marraine et parrain étaient aux anges : Mme Caillas, cousine d'Hubert Mangenot (précédent président) et le colonel (h) Chirurgien, vice président. Le père Noël (président actuel) surveillait avec fierté et de très près le bon déroulement de la cérémonie. Enfin, son garde du corps, le porte drapeau G. Limosin, a déclaré s'engager à le porter avec dignité et fidélité partout où cela sera nécessaire. Bref, ils étaient tous là pour fêter l'évènement puis déguster un vin d'honneur offert par la mairie de Bras sur Meuse et servi par les deux maires pré-cités, qui se sont vus remettre chacun le livre de photos dédié « Le Train de Sarajevo à Bamako ».

Eh oui, une Amicale sans drapeau, c'est un jour sans soleil, une nuit sans lune...un troisième jeudi de novembre sans beaujolais ! Justement, il était là aussi. On dit souvent de lui que c'est devenu aujourd'hui une opération marketing. Mais, en plus de son goût fruité, cassis cerise, ses fragrances de framboise et sa robe primesautière, un tantinet espiègle, il reste néanmoins un bon moment de convivialité à partager. C'est ce qui a réuni tous les participants au dîner de cohésion qui suivit... après bien sûr une Assemblée Générale rondement menée. Quitus (invariable au pluriel !) ont alors été donnés au président Noël pour la gestion et les activités de son Amicale et à la tenancière du restaurant du Centre de Bras sur Meuse, pour le panel de beaujolais proposé à la dégustation. Ainsi s'est terminé, dans l'allégresse générale, un repas de baptême, qui avait commencé en mairie de Vacherauville par la visite d'une exposition sur le Lieutenant-colonel Driant (1855-1916), brillant Saint-Cyrien, brillant officier et écrivain, gendre du fameux général Boulanger, qui, aux dires de Clémenceau « est mort comme il a vécu : en sous-lieutenant ! ». Le Lcl Driant, qui a donné son nom à la promotion de Saint Cyr 65/67, était aimé de ses hommes et craint de sa hiérarchie. Il est mort en héros dans la défense du bois des Caures, près de Verdun.



Le président de la FNT explique la symbolique du Drapeau. Le porte drapeau est à l'arrière plan.



Les autorités civiles : Mrs Didry, Nahant, le Col (h) Noël, et M.Velin.

ASSOCIATIONS



Une Assemblée Générale rondement menée précède le dîner de cohésion



Le président Noël remet une rose à chaque dame

Fiche de présentation de l'Amicale

Nombre de membres : 56 en 2015

SIÈGE SOCIAL / COORDONNÉES

1 impasse de la Dieue
55320 Dieue sur Meuse
03 29 86 24 75 - 06 63 01 47 50
christian.noel22@orange.fr

COMPOSITION DU BUREAU

Président :	Christian NOEL
1 ^{er} Vice Président :	Claude CHIRURGIEN
Secrétaire :	Robert RAGOGNA
Trésorier :	Jean - Claude GAUZAIL
Trésorier adjoint :	Daniel RASPADO
Vérificateur aux comptes :	Joseph LE BARS
Porte drapeau :	Gabriel LIMOSIN

PRINCIPALES ACTIVITÉS *(non exhaustif)*

- localement : organisation de la cérémonie de création de l'Arme du Train à Verdun, avec dépôt de gerbe sur la sépulture d'Hubert Mangenot (fondateur de l'Amicale) et déjeuner de cohésion à Verdun ; soirée Beaujolais ; Assemblée Générale annuelle.
- participation aux cérémonies et manifestations patriotiques meusiennes et nationales (FNT).
- particularité : l'Amicale est le relais d'action de la FNT à Verdun et en Meuse, du fait de sa proximité du mémorial du Moulin Brûlé ; elle participe activement à l'organisation de la Journée Voie Sacrée ; elle maintient un tissu étroit de bonnes relations avec les autorités civiles et militaires locales, ainsi qu'avec les entreprises qui permettent le maintien en condition du site.

Initiative du Gal (2S) Mallet, ce type de fiche se propose de présenter, petit à petit, toutes nos sympathiques amicales de la FNT, de préférence en accompagnement d'un article relatant une activité du moment de l'association.



Les enfants de Nixéville présentent le monument de la Voie Sacrée

Le 4 février dernier, le Col (H) Christian Noël, président de l'amicale des anciens de Verdun et de Meuse, s'est rendu à l'école de Nixéville pour rencontrer la vingtaine d'élèves de trois niveaux différents (CE2 à CM2), rassemblés en une classe unique.

Ces enfants doivent rédiger, sous la houlette de leur directrice, Mme Christine Pigéard, un article sur le Mémorial du Train. Cet article sera ensuite inséré dans un livre présentant le travail effectué par une quarantaine d'écoles meusiennes dans le cadre du centenaire de la bataille de Verdun. Chaque école travaille sur un monument différent et Nixéville a choisi le Mémorial de la Voie Sacrée, implanté sur le territoire de la commune.

Le président de la section locale de la FNT a donc fait aux enfants un exposé assez exhaustif sur le Mémorial et présenté l'Arme du Train, documents et photos à l'appui, remis à la directrice. Christian Noël a rencontré des écoliers attentifs et intéressés. De nombreuses questions lui ont été posées. Le travail réalisé lui sera soumis pour vérification et surtout pour s'assurer qu'aucune « coquille » n'y figure, car ce livre sera remis le 29 mai prochain au président de la République et à la chancelière allemande lors de leur venue à Douaumont.

L'éventualité de la participation des enfants à la journée « Voie Sacrée » du 16 juin prochain, cérémonie que tous les élèves semblent bien connaître, a été évoquée avec la directrice. Tous sont d'ores et déjà invités à une cérémonie le 1^{er} novembre prochain lors du transfert à Verdun de la Flamme prélevée sous l'Arc de Triomphe. Une halte sera faite à Moulin-Brûlé par les marcheurs. Le maire de Nixéville et les enfants prélèveront la flamme, avant un dépôt de gerbe par le président Noël.

Col (H) Christian Noël



À gauche le nouveau président, Albert Defranchi, aux côtés de son prédécesseur Jean-Claude Gambino.

Changement de président à la tête de notre amicale en Corse

Les débuts d'année sont souvent le signe de changements et notre amicale ne dérogera pas à la règle. En effet notre président, Jean-Claude Gambino, après avoir assuré la fonction de trésorier général pendant 9 années, puis s'être consacré à notre amicale comme président régional durant 9 années supplémentaires, a souhaité pouvoir jouir d'un repos plus que mérité.

Nos adhérents ont décidé de me faire confiance et je suis particulièrement fier et honoré d'avoir été élu comme nouveau président régional.

J'ai découvert l'amicale du Train et de la logistique de Corse en 2012 lors de mon affectation sur l'île. J'en connaissais la réputation et j'ai pu mesurer alors la réalité du dynamisme et de la convivialité qui y régnait au travers les nombreuses manifestations qui réunissent à chaque fois un grand nombre de participants.

L'occasion m'est enfin donnée aujourd'hui de pouvoir témoigner ici du dévouement de notre président, Jean-Claude Gambino et de rendre hommage à son action déterminante qui permet à notre amicale d'être toujours aussi active. En tant que président honoraire, il va continuer à œuvrer au sein du bureau, pour notre bien à tous.

Albert Defranchi

Le Train participe à l'hommage solennel aux « Poilus » d'Alaska

➤ PAR LE GÉNÉRAL (2S) MALLET
VICE-PRÉSIDENT DE LA FNT



CENTENAIRE DE L'ARRIVÉE DES CHIENS DE TRAINEAUX EN ALSACE



SUR LES TRACES DES POILUS D'ALASKA

SOUVENIR FRANÇAIS - CLUB NANOOK - MUSÉE SERRET



Ils sont venus il y a 100 ans et l'histoire continue ...

18-19
& 20
déc. 2015



Nous sommes mi-décembre, mais il n'y a pas de neige sur les Vosges. Le franchissement du col du Bussang s'effectue normalement, sans équipements spéciaux. À Saint-Amarin (68), à 20 km Ouest/Nord-Ouest de Mulhouse, c'est la fête. Le centre du village retentit d'aboiements et de hurlements de chiens. Le musée Serret est pavoisé. Juste derrière sont rassemblés 6 attelages de chiens huskies, des alignements de gamelles et des chiens, magnifiques, rangés en grappes d'attelages...qui attendent. Ils piaffent et aimeraient bien se dépenser, tirer, courir, servir. Peut-être ont-ils senti qu'il y a exactement 100 ans, le 15 décembre 1915, leurs vénérables aïeux, fraîchement embarqués en Alaska et débarqués au Havre, sont venus ici, à cet endroit précisément, occuper leur premier campement. Les mushers sont là, qui les rassurent et les calment : un mot au chien de tête, une caresse verbale au chef de meute, des encouragements aux autres. Les visiteurs, curieux et passionnés, arrivent.

Nous sommes le 19 décembre 2015. La manifestation intitulée « *Sur les traces des poilus d'Alaska* » est prévue s'étaler sur 3 jours. C'est long, mais on ne déplace pas impunément des attelages d'un coup de baguette magique. Ça demande toute une logistique (transport, hébergement, alimentation etc.).





Hier, vendredi 18 décembre, c'était surtout pour les écoles et pour les enfants que le musée était ouvert. Pour cette dernière journée de classe avant les vacances de Noël, les organisateurs avaient voulu élaborer une journée pédagogique. Les chiens étaient déjà presque tous là. Les moniteurs étaient moins nombreux...mais de qualité : l'adjudant Ch. Gérard, du 54^e RT, Aurélie, (tous deux déjà cités dans le Train Mag n° 19), un membre fidèle du club Nanook de Bischwiller, l'adjudant-chef P. Gérard de la 27^e BIM/EM, accompagné d'un ami.

Les scolaires avaient à réaliser un parcours pédagogique qui commençait au musée avec la présentation d'une quinzaine de panneaux historiques retraçant l'épopée de ces chiens de l'Alaska et du Grand Nord canadien ainsi que du 14^e ETEM (maîtresse, c'est où l'Alaska ?); puis la présentation d'un film ludique sur ce sujet, créé par Arnaud Thisse, adjoint au conservateur du musée, Andréa sa compagne et l'adjudant Gérard. À la sortie du musée se trouvait une mule, représentation physique des animaux présents sur les images du panneau historique dédié aux équipages muletiers du 14^e ETEM, afin que les scolaires comprennent la rusticité de l'animal, la rusticité du soutien, ...mais aussi sa capacité à faire, une fois bâtee (sans doute parmi les visiteurs, quelques petits descendants initiés du Train et de l'EAT qui, en leur temps, ont aussi appris à bâter Sophie et Carmen avant d'aller à La Courtine !).

Enfin ils terminaient au dernier atelier qui leur montrait les chiens et les attelages et leur expliquait les raisons pour lesquelles ils avaient suppléé les mules. Simultanément, avait été mis en place dans le secrétariat du musée, un point philatélique, où il était possible de se procurer une carte postale premier jour⁽¹⁾, gravée par P. Albuissou, avec son timbre spécial « croix de guerre » réalisé par E. Catelin, ainsi qu'une magnifique affiche cartonnée.



Le panneau présentant le rôle du 14^e Escadron du Train



Les attelages au repos et en attente

(1) Il est encore possible de se procurer ces documents (4 € la carte timbrée + 1 € de frais de port) en prenant contact avec le Musée Serret/A. Thisse ou Adj Gérard.



Les chefs d'attelages. Au centre la présidente du club Nanoock de Bischwiller.



Aurélie et l'adjutant Ch. Gérard

Aujourd'hui, samedi 19 décembre, c'est le grand jour. Les chiens l'ont senti. Les maîtres ont revêtu leurs habits blancs des troupes de montagne. Il ne manque que la neige. Déjà les parkings se remplissent. Les visiteurs se dirigent vers le musée. À 14h00, la cérémonie commence.

Les participants acteurs sont nombreux. Ils témoignent du niveau de préparation et des efforts qu'il a fallu consentir pour arriver à cette finalité. Le mérite en revient essentiellement aux personnes déjà citées, ainsi qu'à Magali Schaeffer, présidente du club Nanook de Bischwiller ; au président local du Souvenir Français, Roger Bringard ; au maire de Saint-Amarin, Charles Wehrlen ; enfin au Musée Serret.

Les « figurants » sont venus de loin et de partout : côté français, la batterie des grognards de Haute Alsace, l'Association de reconstitution historique de Franche-Comté, celle des Poilus de la Marne, les porte-drapeaux des Anciens Combattants. Côté allemand une délégation de l'Association « Darstellugsgruppe Süd-deutsches Militär 1870/1918 ». Le défilé des troupes sera précédé par des enfants en costumes traditionnels alsacien et vosgien portant le drapeau français et les photos de Moufflet et Haas. Il se clôturera par les chiens huskies, en individuel et en attelage.

Les prises de parole devant le Musée Serret, où s'étaient rassemblés les spectateurs, ont été sobres et chargées d'émotion. Tour à tour, le maire, puis le Directeur du Musée, enfin le président du Souvenir Français, ont évoqué ce chapitre d'histoire confidentiel, émouvant pour la commune, original dans l'his-

Carte premier jour éditée pour l'occasion



Classe d'élèves de Saint-Amarin



Les autorités, les participants et les spectateurs devant le musée Serret

Une fanfare de circonstance ouvre le défilé (coll Fischer)



toire et symbolique pour les deux nations. Le général (2s) Mallet, représentant pour l'occasion le Père de l'Arme, le président de la Fédération Nationale du Train (FNT) et l'association des Amis du Musée et de l'Arme du Train (AMAT) dévoila ensuite les sculptures en ferronnerie dédiées aux huskies et destinées à être fixées le lendemain sur la stèle au Breitfirst. S'en suivirent la lecture de poèmes par les enfants, une remise de décorations du Souvenir Français à l'adjudant Gérard et à Mme Locatelli, adjointe au maire, le chant de La Marseillaise, a capella, et les photos, nombreuses, immortalisant l'évènement.

La presse était là, écrite (DNA, l'Alsace, l'Est Républicain, Le Républicain Lorrain, Vosges Matin), comme télévisée régionale (France 3). Mieux encore, le Train était présent, qui ne pouvait pas rater cet évènement, avec des délégations des 511, 515 et 516^e RT et du BCS/BFA qui avait d'autres raisons d'y participer (lire par ailleurs). Un trinôme canin du 132^e BCAT de Suippes et des gendarmes cynophiles étaient en outre de la fête, qui permettait de mettre à l'honneur la race canine, dans une autre facette de missions. Le capitaine Simon du RSC de Toulouse (investi lui aussi personnellement dans cette entreprise) assurait la coordination de cet ensemble. L'adjudant-chef P. Gérard (27^e BIM), musher lui aussi et présent avec l'un des chiens de son attelage, représentait la branche « chasseurs alpins » des SECA de l'époque.

Les délégations du Train autour du général (2s) Mallet et du capitaine Simon



HISTOIRE

Les enfants en costume local portent religieusement les portraits du Cne Moufflet et du Ltn Hass (coll Fischer)



Le défilé partie française (coll Fischer)



Défilé des reconstituants allemands suivis des représentants du 132^e BCAT de Suippes et des porte-drapeaux des associations (coll Fischer)



L'attelage de l'Adj Gérard clôture le défilé (coll Fischer)



Train magazine / n°20 / juin 2016 63

Les maîtres d'attelages (coll Fischer)

HISTOIRE

Les reconstituants historiques allemands ont répondu « présents »



« Pour les troupes à pied, en avant !
En marchant au pas et en chantant, direction : le Breitfirst. »



Les reconstituants historiques français également...



Les attelages à l'assaut du Breitfirst (secteur routier)



Discours du maire et du président du Souvenir Français



....dont les Chasseurs Alpins, qui commémorent la 1^{re} SECA



Une poignée de main fraternelle entre les adversaires d'hier



Christophe, « poilu »
venu de Bar le Duc pour l'occasion⁽²⁾,
pose devant la stèle
sur laquelle
les sculptures
en ferronnerie
ont été posées

(2) Christophe ne porte pas la moustache par hasard. Il est l'arrière-petit-fils d'un vrai poilu ramassé comme mort sur le champ de bataille. Un médecin a heureusement remarqué sur la charrette qui transportait son corps avec d'autres tués, que sa moustache était givrée, signe qu'il respirait encore. Eugène Peutin fut sauvé.

Dimanche 20 décembre. Enfin, aujourd'hui, on monte au front. D'abord de Saint-Amarin, en ordre dispersé, comme à l'entraînement, ce sont 5 attelages qui ont rejoint le Markstein par le sentier Kueny (2 petites heures). Puis les rejoignent 4 autres attelages venus par la route et, ensemble, en convoi, sur les pistes de montagne, ils filent vers le Breitfirst (1280 m d'altitude), là-même où la 2^e SECA avait installé son camp. C'est l'attelage de la présidente du club Nanook qui transporte les sculptures en ferronnerie.

Au sommet beaucoup de monde a rejoint, notamment les reconstituants historiques français et allemands présents la veille qui, en compagnie de nombreux propriétaires de chiens nordiques, ont rejoint l'emplacement de la stèle à l'ancien camp Boussat, en marchant au pas et en chantant, comme à l'époque. Et aussi beaucoup de touristes qui se demandaient pourquoi,

comment...et qui sont restés pour voir et applaudir. Le président du Souvenir Français a alors scellé sur un gros bloc de granit les deux sculptures en ferronnerie représentant un attelage et une tête canine, réalisées par J-Louis Haller. Après un dépôt de gerbes effectué par un soldat allemand et un soldat français, avec les autorités locales présentes (maire d'Oderen), est lu ensuite un texte en l'honneur des tringlots et des chiens d'Alaska du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires dont la conclusion était : « Cette stèle rappellera à tous cette page d'histoire où les animaux et les hommes, Français comme Allemands, ont lutté jusqu'au sacrifice ultime pour que chacun d'eux puisse vivre dans l'honneur et la liberté ».

Merci à la municipalité de Saint-Amarin, au Souvenir Français, au club Nanook de Bischwiller et à l'adjudant Ch. Gérard.

Ndlr :

*Si vous passez par là,
visitez le musée Serret de Saint-Amarin.
Et si vous avez le temps,
l'envie et le respect de l'histoire,
faites donc une promenade au Breitfirst.*

Au revoir ! Auf Wiedersehen !



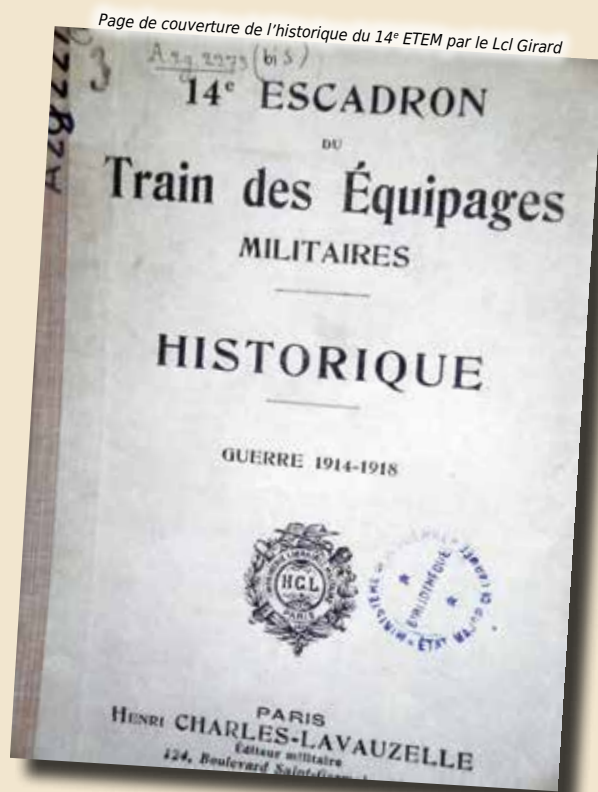
De l'histoire qui a du chien !

➤ PAR LE GÉNÉRAL (2S) MALLET
VICE-PRÉSIDENT DE LA FNT

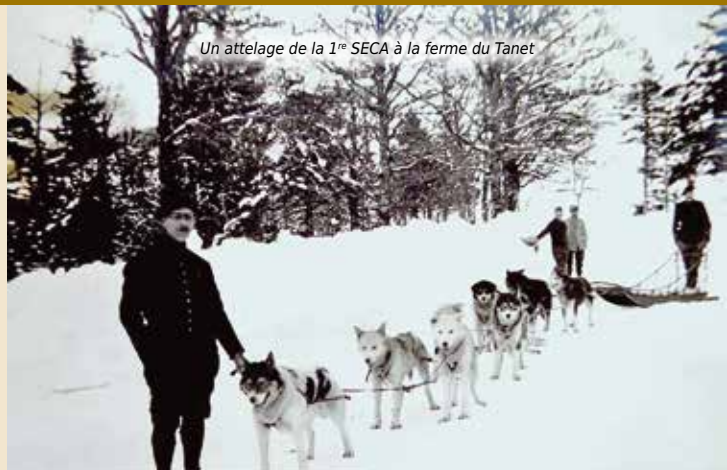
Un peu d'histoire

Après la défaite de 1870 et la chute du Second Empire, le gouvernement républicain « reconstruit » son Armée sur la base des lois votées en 1872 (loi sur le recrutement), 1873 (loi d'organisation) et du 13 mars 1875 (loi relative à la constitution des effectifs). En application de cette dernière, le Train devient une Arme et est totalement restructuré. Il cesse dès lors de faire partie des troupes d'administration, mais ne dispose pas encore de direction d'arme et reste sous la tutelle de l'artillerie.

La nouvelle organisation territoriale découpe la France en 18 régions militaires métropolitaines⁽¹⁾, disposant chacune d'un Corps d'Armée constitué globalement de 2 divisions d'infanterie, une brigade de cavalerie, une brigade d'artillerie, un bataillon du génie et un Escadron du Train des Équipages Militaires (ETEM), à 3 compagnies d'active et 3 de réserve. Seule l'ampleur de la défaite de 1870 pouvait arracher une telle réforme. Cette organisation, un peu bancal et incomplète, durera un peu plus de 40 ans, jusqu'en 1914.



(1) Hors Alsace et Moselle devenues allemandes (+ 1 Corps d'Armée pour l'Algérie).
(2) On dira plus tard les « mushers ».



Pourquoi les huskies ont-ils fait partie du Train ?

On connaît les débuts de cette guerre, sur le front Sud/Sud-Est des Vosges et les conditions météorologiques et physiques extrêmement difficiles du premier hiver de la guerre. On connaît le travail en amont effectué par les Cne Moufflet, Ltn Hass et Scotty Allen (cf *Train Magazine* n° 19 page 74). Ils débarquent donc au Havre avec leurs 400 chiens le 5 décembre 1915, où les ont rejoints les « meneurs⁽²⁾ ». L'ensemble arrive dans les Vosges le 15 décembre 1915 et il fait vraiment un temps de chien ! Mais dans quelle structure administrative affecter les hommes et les animaux ?

Paradoxalement, c'est sans doute le plus simple à réaliser. Ce sera au 14^e ETEM de Lyon (14^e CA), pour trois raisons essentielles :

- ✓ d'une part parce que le 14^e CA, dont les PC se trouvent en temps de paix à Lyon et Grenoble, est constitué à base de chasseurs alpins et on a besoin de cette spécificité « troupes de montagne » sur ces sommets des Vosges ;
- ✓ d'autre part parce que le 14^e ETEM comprend deux Cies muletiers dont les meneurs et dresseurs de mules (tringlots) se retrouvent sans emploi dès lors que les huskies les remplacent ;
- ✓ enfin parce que traditionnellement (et déjà à cette époque là !), quand on ne sait pas quoi faire d'une structure entièrement nouvelle et originale, ne correspondant à aucun document ou tableau d'effectifs et de dotations, systématiquement, elle est affectée dans une unité du Train qui saura bien l'administrer !



Plaque de la 2^e SECA

Drapeau et cravate du BCS/BFA (partie française)



La stèle du Breitfirst avec les portraits du Cne Moufflet et du Ltn Hass

Du fait de la géographie et de l'emplacement des unités à soutenir, l'ensemble Moufflet est divisé en 2 Sections d'Attelage des Chiens d'Alaska (SECA) : la 1^{re} SECA sous les ordres des Ltms Haas puis Mallet, à base de chasseurs alpins, regroupée au Tanet ; la 2^e SECA aux ordres du Slt Hérodier (artilleur), à base de tringlots provenant de la structure des Cies muletières et regroupée au Breitfirst. Ces 2 SECA feront partie de la 36^e Cie du 14^e ETEM dès le 1^{er} avril 1917. À la fin de la guerre, les équipages canins restants seront rattachés au 19^e ETEM / 50^e Cie de Satory, où ils formeront une seule et vraie compagnie.

Dans l'historique du 14^e ETEM réalisé par son commandant, le Lcl Girard (paru chez Lavauzelle en 1920), on y lit en conclusion : « ...C'était la tradition

de notre arme : au devoir ! Travail et pas de bruit. Et l'on peut dire, sans orgueil mais avec fierté, que les tringlots de la Grande Guerre se sont montrés dignes des tringlots de la Grande Armée et ont ajouté une nouvelle auréole de gloire à l'étendard du Train, déjà surchargé d'inscriptions des campagnes passées. »

Les faits d'armes réalisés par les chiens de traîneaux resteront symbolisés sur le fanion du 14^e ETEM sous l'inscription « Grande Guerre 14-18 ». Son histoire et ses traditions ont été reprises par le 14^e RCS, dissous en 1984, dont la devise était « servir sans subir », puis, récemment, par le BCS de la BFA (étendard français), stationné à Müllheim. Ainsi, la boucle est bouclée et l'histoire régénérée.

La délégation du BCS/BFA avec le Gal (2S) Mallet



Le Mch Leperoux remet au directeur du musée Serret le fanion du BCS/BFA



ILS ONT FAIT LE TRAIN



Le Cen Lacour Cdt le GT 521

Le Général de Brigade (2S) Lacour nous a quittés le 17 novembre dernier à l'âge de 92 ans. Fidèle de la fête du Train, cet homme charmant nous avait encore fait le plaisir de sa présence lors de la dernière édition en mars dernier, au cours de laquelle le Père de l'Arme l'avait mis à l'honneur à l'occasion du repas de cohésion. Dans les lignes qui suivent, les termes mentionnés en italique sont les propres mots de Georges Lacour, tirés d'un témoignage plein d'humour qu'il nous a laissé sur ses jeunes années dans la Résistance.



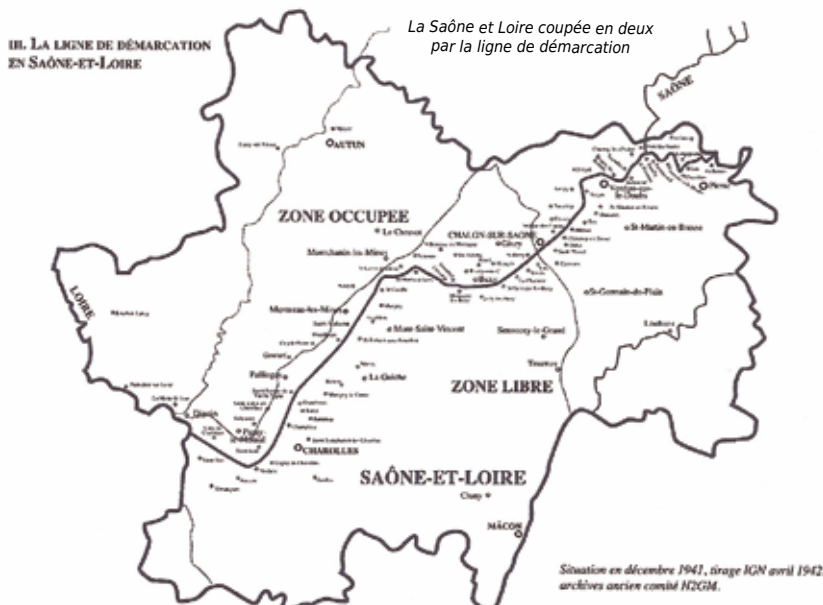
Général Georges LACOUR

➤ PAR LE LCL (CR) GIRAUD,
OFFICIER CULTURE D'ARME

Georges Lacour est né en février 1923 à Montceau les Mines. En 1939, des problèmes familiaux et la guerre interrompent ses études à Paris. Il choisit « *sans doute par prévoyance* » le métier de boulanger et part travailler à Macon. En 1940, il n'a que 17 ans lorsqu'il assiste à l'arrivée des troupes allemandes : « *On racontait n'importe quoi à leur sujet, que le carburant des véhicules était de l'eau avec un additif.* »

Son patron revient, démobilisé. Georges est congédié mais retrouve du travail dans une boulangerie de village. Il vit dans l'ambiance de ces départements qui, comme la Saône et Loire, sont coupés en deux par la ligne de démarcation. Refusant la défaite, il a entendu parler de l'appel du Gal de Gaulle et cherche à rejoindre l'Afrique du Nord : « *Pour moi, l'esprit de résistance c'est ne pas admettre sans réfléchir ce que diffuse la presse, trop souvent au service des idéologies et du politiquement correct.* »

À l'été 1942, il s'engage donc au 1^{er} Spahis stationné à Meknès mais doit rejoindre, en attendant son départ, le 3^e Dragons stationné à Castres. C'est là que l'occupant le prend de vitesse au matin du 11 novembre 1942. Mis en congé d'armistice, il rentre en Bourgogne pour reprendre son métier de boulanger.



L'inconscience des débuts dans la résistance

Le 25 novembre 1943, un notable local, ancien officier, connaissant les opinions de Georges Lacour, le requiert en catastrophe pour réceptionner un premier parachutage le soir-même. Il lui jette 3 feux arrières et 3 batteries de moto non chargées. Georges les met en charge chez un ami mécanicien et rameute 6 copains dont il est sûr. Cette joyeuse bande de gamins se retrouve à la nuit, sans reconnaissance préalable, sur la DZ située à quelques centaines de mètres du village. Mais lorsque le bruit des moteurs de l'avion se fait entendre, les batteries refusent de fonctionner et après avoir fait de grands cercles, l'avion repart. Échec total, mais c'était certainement préférable : l'improvisation de l'affaire aurait conduit à un largage d'une bonne partie des containers...au beau milieu du village. Mais Georges est maintenant entré de plein pied dans la résistance, dans le groupe de St-Gengoux. Il participe ensuite aux actions des maquis de réfractaires au STO qui se sont constitués : hold-up dans les mairies pour récupérer des tickets de rationnement, ravitaillement des maquis facilité par son travail de boulanger, tentative de sabotage d'une voie ferrée, réception réussie le 4 mars 1944 d'un 2^e parachutage, ... Nommé sergent FFI le 6 juin, il reçoit son baptême du feu le 7 lorsque, partant investir le village de Cormatin, le véhicule dans lequel il a pris place tombe nez à nez avec les allemands déjà sur place.

La compagnie de St-Gengoux est devenue bataillon, mais l'enthousiasme voisine toujours avec l'inconscience : « *L'instruction était des plus sommaire et consistait essentiellement au maniement d'armes en vue d'un éventuel défilé.* » Georges participe ensuite à d'autres accrochages avec les allemands et la milice, à la réception réussie de plusieurs autres parachutages, à la défense victorieuse de Cluny le 11 août, jusqu'à la bataille de Sennecey le 4 septembre.

Ce jour-là, sergent-chef depuis peu, Georges est chef d'un groupe donné en renforcement à une compagnie de parachutistes SAS commandée par le Cne Bourgeois, qui harcèle les convois allemands se repliant sur la RN6. Au cours d'un combat visant à faire la liaison avec les jeeps du Ltn de Combault⁽¹⁾, le Cne Bourgeois est tué. Georges touché par une balle à l'épaule et à la mâchoire, doit être évacué. Les français restent maîtres du terrain mais les pertes ont été lourdes. C'est la fin de la guerre pour Georges Lacour qui sera à cette occasion cité à l'ordre du régiment.



Maquisards « à l'entraînement » (coll. Gal Lacour)

Tringlot par hasard

La compagnie de Georges Lacour a été affectée le 4 septembre au bataillon de marche de Saône et Loire. Dans le cadre de l'amalgame voulu par le Gal de Lattre pour sa 1^{re} Armée et nul ne sait à partir de quels critères, cette compagnie est transformée en... Compagnie de Circulation Routière n° 3. Après récupération de ses blessures, Georges Lacour et son camarade Jean-Denis Delay⁽²⁾ sont donc admis en mars 1945 au peloton préparatoire à l'École Militaire Interarmes à la toute nouvelle École d'Application du Train : « *Arrivant à Tours, nous découvrîmes une arme dont nous n'avions encore jamais entendu parler. Nous étions prêts à rejoindre nos pénates, mais après un rapide cours d'emploi des armes par l'Asp Foran, nous décidâmes de tenter l'aventure. Avec le recul, nous n'avons pas eu à regretter ce choix.* » Un certain Ltn Dessendre⁽³⁾, Cdt de compagnie au Bataillon de Saône et Loire, fait partie de la même charrette de ces bourguignons, tringlots malgré eux, mais fiers de l'être.

(1) Le combat de Sennecey est un des hauts faits d'armes des parachutistes SAS. Les 4 jeeps du Ltn de Combault réalisèrent un massacre en mitraillant une colonne allemande tout en remontant la RN6. Elles furent elles-mêmes détruites, lorsque le Ltn décida de faire un 2^e passage : un vélo resté au milieu de la chaussée se serait pris dans l'arbre de transmission de la jeep de tête, bloquant le reste des véhicules.

(2) De la Promotion « Victoire », J.D Delay terminera sa carrière comme colonel directeur du SIRPA.

(3) Également né en Saône et Loire, Saint-Cyrien de la promotion Charles de Foucauld, Abel Dessendre fera une très belle carrière dans l'Arme du Train dont il deviendra Général Inspecteur.



Des FFI de la Cie de St-Gengoux (coll. Gal Lacour)

Une belle carrière d'officier du Train

C'est ainsi qu'après 6 mois de formation à l'École Militaire Interarmes de Coëtquidan, le Slt Lacour retrouve en janvier 1946 l'EAT/Tours pour y effectuer son année d'application. Il opte à sa sortie pour le Corps Expéditionnaire Français en Extrême-Orient où il rejoint en janvier 1947 la 2^e compagnie du GT 518 stationnée en Cochinchine. Promu lieutenant en décembre 1947, il rejoint le Sud-Annam pour servir à la 2/511^e section de transport puis à la 1/511^e compagnie de transport. À l'issue de ce premier séjour en Indochine et après un bref passage au GT 527 stationné à Auxonne, il est muté à l'EAT en avril 1949. Il y sert pendant près de 5 ans, au cours desquels il prépare et réussit le concours d'entrée à l'École d'État-Major, avant de rejoindre fin 1953 l'Indochine pour un 2^e séjour. Il est affecté à la Mission Militaire du Nord-Vietnam, à l'encadrement du 72^e Bataillon Vietnamien. Officier de renseignement du sous-secteur de My-Trach, il déploie à ce poste une inlassable activité qui permet d'infliger de sévères pertes à l'ennemi. Son courage et son audace lui valent d'être cité à 2 reprises lors d'ouvertures de route lorsque son détachement tombe dans des embuscades tendues par les rebelles.

À l'issue de ce 2^e séjour, il est promu capitaine et muté en octobre 1955 au CIT 158 de Sathonay-Camp près de Lyon. Il y sert jusqu'en juin 1959 où il embarque pour l'Algérie où il rejoint le 586^e Bataillon de Marche du Train. Officier commandant du sous-quartier de Belkacem (secteur de Cherchell), son action déterminée pendant 2 ans, permet d'élever sensiblement et en toute sécurité les conditions de vie économique et sociale d'une population de plus de 4000 personnes. Il crée 5 écoles, 5 dispensaires médicaux gratuits, appuyant de sa foi toutes les entreprises agricoles et hu-

maines. Deux citations à l'ordre de la brigade viennent récompenser la remarquable oeuvre de pacification de cet infatigable artisan du rayonnement français.

En octobre 1961, il rejoint pour la 1^{re} fois les Forces Françaises en Allemagne pour y commander une compagnie au sein du 403^e Bataillon de Soutien. En janvier 1963, il est promu chef d'escadron puis rejoint Coëtquidan à l'été en tant que chef du cours auto. En 1967, il est muté en tant que commandant en second du 521^e Groupe de Transport à Karlsruhe, unité dont il prend le commandement un an plus tard et à la tête de laquelle il est promu lieutenant-colonel. À l'été 1970, il rejoint le Commandement du Train et la Direction des Transports du 2^e Corps d'Armée et des FFA à Baden-Oos où il va occuper les postes de chef de la 2^e section puis chef d'État-Major.

En septembre 1973, il est muté en tant que commandant en second de l'énorme 1^{er} régiment du Train à Paris, qui soutient l'ensemble des États-Majors et services de la capitale. Il va le commander quelques mois par intérim avant de rejoindre en 1974, l'état-major de la 5^e Région Militaire à Lyon où, fraîchement promu colonel, il va occuper le poste de chef du bureau Transport-Circulation. À l'été 1976, il est Commandant du Train et de la Direction Régionale des Transports de la 5^e RM, avant d'aller occuper un an plus tard, le poste de Directeur du Service National de cette même région. C'est dans cette fonction qu'en février 1980, il est placé en position de retraite et nommé dans la 2^e Section du Cadre des Officiers Généraux. Il se retire dans la demeure familiale de St-Gengoux, le village qui a vu ses débuts dans le métier des armes...

Le Gal Lacour lors de la fête du Train 2015



Marié et père de 4 enfants, Officier de la Légion d'Honneur, Commandeur de l'Ordre National du mérite, le général Lacour était également, entre autres, titulaire de la croix du combattant volontaire 39-45, de la croix de guerre 39-45 avec une citation, de la croix de guerre TOE avec une citation, de la croix de la valeur militaire avec 2 citations et de la croix de la vaillance vietnamienne avec une citation.

L'ENSOA de Saint-Maixent honore un Tringlot



ADC Georges ROSSI

➤ PAR LE LCL (H) RAOUL PIOLI

L'École nationale des sous-officiers d'active de Saint-Maixent, vient de voir une promotion d'élèves choisir un Tringlot comme parrain. Il s'agit de l'adjudant-chef Georges ROSSI, bien connu dans l'arme du Train.



Ce dernier est né le 15 décembre 1933 à Hué, au Centre Annam de l'ancienne Indochine française, d'un père Corse et d'une mère vietnamienne. Admis à l'École des Enfants de Troupe de Dalat (EETD) - dont notre dernier Bulletin a relaté l'héroïque histoire - il y sera scolarisé de 1948 à 1951. À 18 ans, en décembre 1951, il s'engage dans l'arme du Train, au titre du Groupe de Transport 503. Nommé brigadier chef en 1952 et maréchal des logis en 1953 il participe à la campagne d'Indochine jusqu'en 1954 avant de rejoindre la métropole.

Après diverses affectations il est muté au 519^e Bataillon de marche du Train, d'abord au Maroc puis ensuite en Algérie. Formé au combat de l'infanterie, il exerce les fonctions d'adjoint au chef de section de combat dès 1957. Son unité opère dans le Djebel Amour, puis, plus au sud dans la région d'Aflou. Passé ensuite au commando de chasse du bataillon, Georges ROSSI se révèle un combattant hors de pair qui se distingue à plusieurs reprises et obtient rapidement

quatre citations dont deux à l'ordre de la division et deux à l'ordre de la brigade. La Médaille militaire lui est conférée en 1960, à 9 ans de service, pour faits de guerre.

Après l'Algérie, il rejoint les Forces Françaises en Allemagne puis sert dans diverses garnisons sur le territoire national.

Après 25 ans de bons et loyaux services, l'adjudant-chef ROSSI demande à être placé en position de retraite en 1976, puis intègre l'Éducation nationale en qualité de conseiller d'éducation dans un lycée professionnel d'Alsace. Nommé chevalier de la Légion d'honneur le 14 juillet 1996 à Strasbourg, il décède des suites d'une longue maladie le 21 décembre 2003.

La 309^e promotion d'élèves sous-officiers d'active, incorporée le 11 janvier 2016, se verra remettre les galons de sergent le 24 avril de la même année. Ce jour là, sera immortalisé le nom de l'Adjudant-chef Georges ROSSI, chevalier de la Légion d'honneur, médaillé militaire, quatre fois cité, chef courageux et charismatique, particulièrement apprécié pour son sens de l'engagement, ses remarquables qualités de combattant et son esprit de camaraderie.

La famille de ce valeureux sous-officier peut s'enorgueillir de ce choix qui honore également, à la fois, l'Arme du Train et les anciens enfants de troupe de DALAT.



Sources : ENSOA St Maixent pour la photo, l'insigne de promotion et les éléments biographiques, amicale des AET de Dalat.



➤ PAR LE GÉNÉRAL (2S) DENIS MALLET
VICE-PRÉSIDENT DE LA FNT

Né le 11 août 1935 à La Croix en Touraine, Pierre Béry effectue sa scolarité au collège d'Amboise, puis au Lycée Descartes de Tours où, à l'issue des classes préparatoires, il intègre HEC (promotion 1957). Appelé au Service National (SN) en mars 1958 et titulaire d'une PMS, il suit le peloton EOR 802 à l'EAT Tours, et devient aspirant. Son très bon classement de sortie lui permet de choisir le 526^e RT à la caserne Rannes à Tours, où il sera officier adjoint à la 1^{re} Cie.

En octobre 1958, il rejoint d'abord le Maroc pour servir au sein du GT 516, au camp d'Aïn el Harrouda, près de Casablanca. Chef de peloton de transport à la 2^e Cie, équipée de GMC, il participe au rapatriement des forces françaises vers les ports d'embarquement. En décembre 1958, il rejoint l'Algérie avec son régiment, secteur d'Alger, d'abord en Réserve Générale de la 11^e DP du Gal Massu, puis en renfort des 5^e et 17^e Bataillons de Tirailleurs algériens, puis du 2^e RI. Il participe ainsi de près à toutes les opérations tactiques du moment. Sous-lieutenant, il sera officier-adjoint de Cie, commandant de Cie, adjoint au chef du B.Log. Au travers de ces fonctions, apparaît la personnalité d'un officier cultivé, calme, posé, à l'intelligence vive, très près de ses hommes, tout à l'accomplissement de sa mission avec modestie, pragmatisme dans la réflexion et efficacité dans l'action. Début 1960, il rejoint Aumale, puis Baba Ali où est regroupé le PC du 516. Il y achève son SN et est libéré de ses obligations militaires en mars 1960.

Il est alors remarqué par les dirigeants d'Aubert-Duval. Il intègre cette grande entreprise, importante mais encore à taille humaine, spécialisée dans la métallurgie de pointe et les aciers spéciaux. Il y effectuera toute sa carrière de cadre supérieur, pour la terminer comme DRH. En parallèle, il continue ses activités dans la réserve au sein du 615^e RT, basé en mobilisation à Pannes, près de Montargis et dont la devise est « Servir est mon choix ». Il y franchit tous les échelons pour en devenir in fine le chef de corps pendant 3 ans. Il est alors « rayé des cadres » en 1993.

Par nature attentif aux autres et généreux, il tend aussi les bras au monde associatif : Association des Officiers de Réserve du Train (AORT), Section départementale des Membres de la Légion d'Honneur où il tiendra la difficile fonction de président de section. En 1999, le Gal Courtois, Pdt de la FNT, l'appelle aux fonctions de trésorier national, poste qu'il occupera jusqu'en 2013.

Le Col (H) Pierre Béry est décédé brutalement le 29 mars 2016, le matin même de la cérémonie traditionnelle du ravivage de la Flamme à l'Arc de Triomphe, cérémonie qu'en tringlot de cœur, il ne manquait jamais, et où il amenait souvent, comme à la JVS, enfants et petits enfants. Il était chevalier de la Légion d'Honneur, officier de l'ONM, titulaire de la Croix du combattant, de la médaille d'argent des Services Militaires Volontaires et de la médaille commémorative AFN.

La Fédération Nationale du Train a perdu un ami.

L'arme du Train a perdu un fidèle.



Brigadier-chef Moïse ELLA

Parrain de la Promotion 2015 du CFiM

sans fierté pour une mission de courte durée dans son Cameroun natal. Il y rejoint la mission logistique de Douala. Le 21 janvier 2003 vers 14h00, alors qu'il conduit une équipe technique entre Douala et Yaoundé, un pneu de son véhicule éclate sur la piste et malgré tous ses efforts, il ne peut maîtriser sa trajectoire et termine sa route dans un ravin. Moïse ELLA, par une froide ironie du sort, trouve la mort à moins de 150 km de la ville qui l'a vu naître 29 ans plus tôt.

Durant toutes ces années, le Bch ELLA n'a eu de cesse de servir dans l'honneur et de porter haut les couleurs de ses régiments successifs. Au-delà du grand soldat qu'il était, c'est aussi à l'homme que la promotion 2015 rend hommage en portant son nom. Moïse ELLA était un soldat aimé et respecté de tous. Homme droit et juste, il avait une haute idée de l'être humain et mettait tout en œuvre pour que sa vie soit en accord avec son idéal. C'est pour cela qu'il s'investissait sans compter auprès de ses jeunes camarades.

En janvier 2003, alors que le ministre de la défense, Mme ALLIOT-MARIE, lui décernait la médaille de la défense nationale échelon or à titre posthume, le président du Cameroun, monsieur Paul BIYA, l'élevait au grade de chevalier dans l'ordre national du mérite camerounais.

Moïse ELLA est né le 26 février 1974 à Ebolowa, au Cameroun. Le 1^{er} avril 1996, il est incorporé comme appelé du contingent au 602^e RCR de Fontainebleau. Dès les premiers jours, il est remarqué par son sérieux, sa camaraderie et son esprit de discipline. Donnant entière satisfaction dans son emploi de conducteur poids lourd, il est nommé brigadier le 1^{er} juillet 1996. En août, il souscrit naturellement un contrat d'engagement au 602^e RCR. Possédant un grand sens du devoir et n'hésitant jamais à prendre des initiatives, il s'affirme rapidement comme l'un des meilleurs engagés de son escadron.

Moïse ELLA enchaîne les missions en opérations extérieures. En 1996, il est conducteur au sein du RCS de la Division Multinationale Sud-Est de Mostar. En 1998, il sert d'abord au sein du détachement ARAMIS au Cameroun, puis est détaché au 3^e REI en Guyane. Affecté au 503^e RT après sa création au camp de Souge, le Bri ELLA participe en 1999 à la mission BRIGHT STAR, au cœur du désert égyptien, avant de servir en 2000 comme conducteur de citerne tactique au sein du détachement de soutien France en Bosnie. Le 1^{er} décembre 2000, il est promu brigadier-chef et se présente déjà comme un exemple pour les plus jeunes.

En 2001, il est détaché au régiment d'infanterie de marine de Polynésie en tant qu'aide-moniteur de conduite. Toujours volontaire, fin 2002, il s'envole non



**Il laisse le souvenir
d'un soldat exceptionnel
que les engagés
de la promotion 2015
ont eu à cœur d'honorer.**



Maréchal-des-logis
Damien NOBLET



Brigadier
Michaël CHAUWIN



Soldat de 1^{re} classe
Mickaël POO SING

Le vendredi 8 avril dernier, un convoi logistique d'une soixantaine de véhicules du Batlog Bourgogne engagé dans l'opération BARKHANE, était parti de Gao pour rejoindre Tessalit, dans le nord du Mali. Le mardi 12 avril, vers 09h20, alors que le convoi approchait de sa destination, l'explosion d'une mine contre le véhicule de l'avant blindé de tête, tue le 1^{re} classe POO SING sur le coup. Trois de ses camarades, appartenant comme lui à l'Escadron de Circulation Routière du 511^e RT d'Auxonne et présents dans ce véhicule ont également été touchés, dont deux très grièvement. Les trois blessés ont immédiatement été secourus par les équipes médicales de la force et transportés dans la structure chirurgicale militaire française installée à Gao. Là, malgré les soins qui leur ont été prodigués, le maréchal-des-logis NOBLET et le brigadier CHAUWIN sont décédés des suites de leurs blessures dans la soirée du 12 avril. Trois familles sont durement éprouvées, mais également le 511^e Régiment du Train et la grande famille des tringlots.

Maréchal-des-logis Damien NOBLET

Né le 15 juin 1984 à Marseille, Damien NOBLET aura servi la France durant près de douze ans. Engagé volontaire au titre du 515^e Régiment du Train le 4 mai 2004, il est affecté à l'escadron de circulation routière en tant qu'agent de circulation. Dès ses débuts, il fait preuve d'un investissement total dans toutes les missions qui lui sont confiées.

Particulièrement disponible, il est d'abord projeté au Kosovo de mai à juin 2005 et de nouveau de septembre 2005 à janvier 2006, puis en Côte-d'Ivoire en 2007, au Liban en 2008, au Sénégal et aux Emirats Arabes Unis en 2010. Lors de chaque opération ou mission, il se distingue par son dévouement total et son sens particulièrement élevé du devoir. Animé par une haute idée du métier des armes, ses qualités lui permettent d'accéder au corps des sous-officiers le 1^{er} décembre 2011.

Projeté ensuite une première fois au Mali dans le cadre de l'opération SERVAL de juin à novembre 2013, en qualité d'adjoint au chef de patrouille en peloton d'escorte de convoi, il s'illustre par son exemplarité et sa rigueur lors de nombreuses missions au Nord-Mali. Affecté au 511^e Régiment du Train le 1^{er} août 2014, il occupe les fonctions de chef de patrouille de circulation routière. Très à l'aise en situation de commandement, il est engagé sur l'opération SENTINELLE de janvier à février 2015 puis au sein du groupement de circulation routière en appui du défilé du 14 juillet 2015 à Paris.

Sous-officier de grande valeur, particulièrement expérimenté, il était projeté avec son régiment au Mali au sein du bataillon logistique de l'opération BARKHANE en qualité de chef de patrouille en peloton d'escorte de convoi depuis janvier 2016.

Âgé de 31 ans, vivant en concubinage et père d'un enfant, il était titulaire de la médaille d'outre-mer avec agrafes « République de Côte-d'Ivoire », « Liban » et « Sahel », de la médaille commémorative française avec agrafe Ex-Yougoslavie, et de la médaille d'argent de la Défense nationale.

Brigadier Michael CHAUWIN

Né le 9 juin 1995 à Cambrai, Michael CHAUWIN aura servi la France durant plus de deux ans. Engagé volontaire au titre du 511^e Régiment du Train le 4 février 2014, il suit jusqu'en mai 2014 la formation initiale d'agent de circulation routière. Il s'y distingue par son sérieux et obtient de très bons résultats.

Il rejoint l'escadron de circulation routière du 511^e RT le 2 juin 2014 et est élevé à la distinction de 1^{re} classe le 1^{er} septembre 2014.

Il obtient le certificat technique élémentaire de la spécialité appui-mouvement le 12 juin 2015.

Engagé dans l'opération SENTINELLE de janvier à février 2015, puis au sein du groupement de circulation routière en appui du défilé du 14 juillet 2015 à Paris, il fait preuve à chaque fois d'un grand dynamisme et d'un comportement exemplaire.

Soldat de grande valeur, motivé et volontaire, il était projeté avec son régiment au Mali depuis janvier 2016 en qualité d'agent de circulation en peloton d'escorte de convoi. Il avait été promu au grade de brigadier le 01 avril 2016.

Agé de 20 ans, célibataire sans enfant, il était titulaire de la médaille de bronze de la Défense nationale avec agrafe « Train ».

Soldat de 1^{re} classe Mickael POO SING

Mickael POO SING avait rejoint l'armée de terre en février 2015 en tant qu'engagé volontaire au sein du 511^e Régiment du Train. Il a poursuivi ensuite une formation initiale d'agent de circulation routière où il s'est illustré par d'excellents résultats, terminant major de sa promotion en mai 2015. Élevé à la distinction de conducteur de 1^{re} classe en août 2015, ce jeune soldat à l'avenir prometteur était projeté avec son régiment au Mali depuis janvier 2016 en qualité d'agent de circulation en peloton d'escorte de convoi.

Réalisation et diffusion de nos magazines du Train



Le Major Jeanselme au milieu de la multitude des dossiers qu'elle est amenée à traiter simultanément

**De la conception initiale
à votre boîte aux lettres,
en passant
par l'infographiste
du GSBdD de Bourges-Avord
et l'EDiACA de St-Etienne.**



Sylvie Cyprès, notre fidèle infographiste, à l'œuvre sur le Train Mag n° 19

➤ PAR LE LCL (CR) GIRAUD,
RÉDACTEUR EN CHEF
DES MAGAZINES DU TRAIN

Trois révolutions se sont succédées à travers les siècles dans la diffusion de l'information : l'invention de l'écriture, celle de l'imprimerie et plus récemment la diffusion électronique ou « dématérialisation des publications ». Ce dernier point, recommandé en vue de générer des économies, pose problème. Tout d'abord, nombre de nos anciens sont peu familiarisés à l'utilisation et à la lecture de cette « littérature électronique ». Ensuite, outre les aspects confort et éventuellement fatigue visuelle de lecture sur écran, il est prouvé que le support papier facilite mieux l'assimilation des données. Enfin, se pose la question d'avoir accès ou bien de posséder l'information ? Nombre d'entre nous considèrent l'almanach en particulier comme une photo annuelle de la situation de notre belle Arme à conserver absolument. Se pose alors également le problème de la conservation à long terme des données lorsque celles-ci sont électroniques...

Une diffusion électronique vers le plus grand nombre sur les réseaux internet et intradef des Écoles Militaires de Bourges s'effectue bien évidemment, mais la finalité ultime de nos magazines est d'apporter l'information sur un beau support papier directement dans les boîtes aux lettres de nos abonnés et sur les tables dans la pièce qui jouxte les bureaux de nos Cdts d'unité et chef de corps.

Il a paru intéressant à la rédaction de décrire à ses lecteurs la totalité du parcours effectué par nos magazines. École de la logistique, il a également paru judicieux de s'intéresser en détail à notre prestataire de services : l'EDIACA de St-Étienne.

1- Chronologie des activités d'un Train Magazine

Janvier	Proposition du dossier au Père de l'Arme Ébauche de la maquette Demande d'articles aux régiments et associations
Janvier-juin	Rédaction et retouche des articles au fur et à mesure de leur arrivée
Fin juin	Remise de l'ensemble des articles à la cellule infographie
Juillet - septembre	Réalisation de la maquette par la cellule infographie (congé en août)
Octobre	Finalisation et validation de la maquette par le Père de l'Arme Mise sur internet et intranet de la version électronique Envoi de la disquette à l'EDIACA
Octobre-décembre	Impression puis préparation du publipostage des exemplaires papier par l'EDIACA
Fin décembre	Arrivée des exemplaires papier dans les boîtes aux lettres des abonnés

Cette chronologie s'entend pour une année normale, 2016 étant une année exceptionnelle qui devrait voir la réalisation de 3 publications au lieu de 2. Train Magazine devrait donc paraître plus tôt et l'almanach un peu plus tard. Cette planification n'est pas absolument figée à 1 ou 2 mois près, la réalisation de nos magazines étant interdépendante de celle des magazines du Matériel, qui utilisent la même cellule infographie.

2- Rédaction du magazine

Outre les articles qu'il rédige lui-même, le rédacteur en chef et unique journaliste de la rédaction doit veiller à la mise en page et à la cohérence d'ensemble du magazine. À ce titre, il se doit de retoucher la plupart des articles en vue de les faire tenir sur 1, 2 ou bien ½ page. La relance des unités et la recherche d'un nombre suffisant de photos d'une définition satisfaisante pour illustrer les articles est également consommatrice de beaucoup de temps.

3- Cellule infographie du GSBdD de Bourges-Avord

L'infographiste en charge du magazine réalise en moyenne 5 pages par jour ouvré, lorsqu'il n'est pas interrompu par des demandes de travail courantes en matière d'infographie au sein de la Base de Défense de Bourges-Avord (supports pédagogiques de présentation, cartons d'invitations aux prises d'armes et fêtes d'arme, etc...). À noter que les 250 à 300 photos qui illustrent un de nos numéros, doivent toutes être retouchées à l'aide du logiciel d'infographie « Indesign », opération qui à elle seule nécessite une semaine de travail, ...si tout va bien. Un grand merci à Mme Cyprès pour son professionnalisme et son souci du détail.

4-EDIACA de St-Étienne

Implanté à St-Étienne sur le site de Molina, au sein d'une plate-forme logistique de 30000 m², l'établissement de diffusion, d'impression et d'archives du commissariat des armées emploie 138 personnes⁽¹⁾ et remplit une triple mission : la réalisation de travaux d'impression de documents papier et multimédia, le stockage, la gestion et la diffusion de publications, et enfin, la conservation, la gestion et la transmission d'archives administratives et comptables. Cet établissement aux compétences multiples, encore trop peu connu, est placé sous l'autorité immédiate du Service Ministériel Opérateur des Droits Individuels du Service du Commissariat des Armées (SCA).



(1) 5 militaires (2 officiers et 3 sous-officiers) et 133 personnels civils



4.1 - Impression de documents

Print manager du service du SCA, l'EDIACA est un des deux seuls points d'impression majeurs demeurant dans nos armées avec le SPAC de Paris qui dispose également d'une annexe à Tulle. Les coûts de production (main d'œuvre en particulier) y sont nettement inférieurs au secteur civil. Nos magazines du Train y sont imprimés, tout comme de nombreux autres magazines à caractère militaire⁽²⁾, après, le cas échéant, quelques retouches au sein de la cellule d'infographie (problème de compatibilité des différents logiciels).

Par ailleurs, l'EDIACA, qui dispose également d'une équipe d'infographistes, étudie, conçoit et imprime de très nombreux autres documents informatifs, techniques ou opérationnels, à destination des armées. De plus, grâce aux habilitations et procédures de confidentialité mises en place, l'établissement assure également la création, l'impression, la duplication ainsi que la diffusion en toute sécurité de tout document suivant les procédures DR et CD⁽³⁾.

Enfin, l'EDIACA assure également chaque mois, l'impression et la diffusion de 250 000 bulletins de solde, avec des délais de production et d'expédition de 10 jours ouvrés.

- (2) TIM et Armées d'aujourd'hui, dont le tirage est trop important, sont cependant réalisés en sous-traitance dans une imprimerie voisine du secteur civil.
- (3) Et les documents relatifs aux différents concours.
- (4) Qui plus est, suite au départ du Cdt Récamier, le Maj Jeanselme assure l'intérim pour la conservation du musée du Matériel.

4.2 - Diffusion et publipostage de documents

Doté d'une logistique de diffusion moderne, l'EDIACA, à partir d'une liste d'adresses, achemine vers les destinataires désignés par voie routière, aérienne ou maritime (civile ou militaire), par voie postale ou moyens en régie, en France métropolitaine, outre-mer et dans le monde entier, les produits documentaires imprimés ou non par l'EDIACA.

Une chaîne de préparation de commande avec le logiciel SYLEPS, assure le suivi de l'expression du besoin jusqu'à la livraison au client. SYLEPS calcule ainsi automatiquement à partir du fichier XLS de la commande (nombre d'exemplaires à expédier à chaque adresse, voir encadré ci-dessous), le colisage des différents envois de nos revues et édite un bordereau d'expédition.

Le rôle capital du Major Jeanselme⁽⁴⁾

En tant que secrétaire-général de l'AMAT, notre Major Jeanselme, avec énormément de mérite et de dévouement, gère directement les abonnés de l'AMAT et tient à jour le fichier XLS général des abonnés, en y adjoignant ceux de la FNT et de l'ATTVL. Elle expédie ce fichier à l'EDIACA qui l'exploite avec le logiciel SYDEL.

NB : malheureusement, nous avons à déplorer de nombreux retours d'expédition (erreur d'adresse ou changement d'adresse non signalés par des abonnés). Ces retours ayant un coût et générant des retards, nous appelons nos abonnés à signaler à leur section FNT d'appartenance ou directement au Maj Jeanselme pour les abonnés de l'AMAT, tout changement dans leur situation.



Une chaîne de mise sous film SITMA s'adapte au nombre d'exemplaires à expédier⁽⁵⁾ en vue de diffuser les documents sous pli étanche. C'est sous ce format que nos abonnés reçoivent leurs publications.

Pour mémoire, puisque les envois en grand nombre concernent surtout des revues comme TIM et Armées d'Aujourd'hui et beaucoup d'autres documents militaires imprimés à l'EDIACA, ce dernier fait appel aux prestataires transport suivants : la Poste (envois individuels et petits colis), Calberson (jusqu'à 30 kg), Schenker (au-delà de 30 kg). Mais l'EDIACA assure également avec ses propres moyens l'acheminement groupé des magazines nationaux vers Paris, Lyon et Marseille. C'est ainsi que ces différents contrats de partenariat passés avec les prestataires de transport civils et militaires, permettent l'acheminement des revues et documents vers les clients dans les meilleurs délais et à des coûts optimisés.

4.3 - Archivage de données et fichiers

Mission moins connue, mais qu'il peut être utile à nos abonnés de connaître, l'EDIACA assure enfin sur plus de 21000 m² l'archivage de documents d'archives collectifs (archives administratives des unités et des différentes directions des anciens combattants) et de documents individuels (livrets de solde des personnels militaires Terre et Gendarmerie depuis 1959, dossiers comptables du personnel civil rayé des contrôles de l'Armée de Terre).

À ce titre, l'établissement remplit également une mission administrative : rétablissement dans les droits à retraite du personnel militaire et civil rayé des contrôles sans droit à pension (contact 04 77 95 32 82 et 3272 pour le personnel militaire, 3274 et 3294 pour le personnel civil), mais aussi traitement des dossiers d'assurance vieillesse des conjoints de personnel de l'Armée de Terre restés au foyer pour élever leurs enfants et ayant par conséquent parfois effectué une carrière professionnelle réduite ou incomplète (contact 04 77 95 32 88 et 3272).

En conclusion, nos magazines ne sont certes pas prioritaires par rapport aux publications de portée nationale, ce qui génère quelques retards dans la file d'attente à l'EDIACA. Mais nos lecteurs ont bien compris que le rapport qualité-prix de cet organisme pour la réalisation et l'expédition de nos magazines est de loin le meilleur et qu'il faut savoir attendre un peu si l'on veut éviter les surcoûts de la sous-traitance en secteur civil.

(5) Épaisseur des documents jusqu'à 80 mm



Mise en forme des documents après impression



Une palette du magazine « Armées d'aujourd'hui » prête à l'expédition



Le logiciel SYLEPS calcule automatiquement le collage des différentes expéditions



Mise sous enveloppe plastifiée avant expédition chez les particuliers



Quelques-unes des nombreuses réalisations et revues réalisées par l'EDIACA

De très nombreux témoignages de solidarité et d'amitié autour de nos 3 camarades de l'Escadron de Circulation du 511^e RT

➤ PAR LE LCL GIRAUD,
OFFICIER CULTURE D'ARME

Autorités civiles et militaires, anciens de l'arme, population locale et humbles citoyens parfois anonymes, très nombreux ont été les témoignages d'amitié et de solidarité qui sont parvenus aux familles durement éprouvées de nos 3 disparus, mais également à la communauté du 511^e RT et à la grande famille du Train.



Le général Bonnet, Père de l'Arme, s'est tout d'abord immédiatement déplacé personnellement à Auxonne pour apporter son soutien, en son nom propre et au nom de tous les tringlôts d'active ou de réserve, au régiment et aux familles de nos 3 soldats. Il a prononcé à cette occasion l'allocution suivante :

« Le mardi 12 avril ne sera plus un jour comme un autre, pour le 511^e régiment du Train, pour l'Arme du Train, pour nos armées, pour la France.

Nous avons perdu ce jour-là trois des nôtres, le maréchal des logis Damien Noblet, le Brigadier Michaël Chauwin et le soldat de 1^{re} classe Michael Poo-Sing. Nos 3 frères d'armes sont morts alors qu'ils accomplissaient une mission essentielle dans la lutte globale contre le terrorisme que mène notre pays au Sahel.

Ils sont tombés au champ d'honneur comme 100 ans auparavant l'ont fait nos aînés sur la Voie Sacrée, ou plus récemment nos 88 soldats qui sont tombés en Afghanistan et nos 14 camarades qui sont tombés au Mali depuis le lancement des opérations SERVAL et BARKHANE. Ils ont payé de leur vie leur engagement au service de la Nation. C'est le sens même de notre engagement sous le drapeau bleu blanc rouge. C'est le sens même de ma présence auprès de vous ce matin en tant que Père de l'Arme.

Je tenais à vous dire qu'au travers des nombreuses marques de soutien qui me sont arrivées, l'armée de Terre et nos armées de manière plus générale sont à l'unisson avec le 511^e RT. Je vous citerai simplement quelques mots du général de division Barrera, que certains d'entre vous connaissent bien, puisqu'il a commandé la Brigade SERVAL en 2013, avec déjà le 511^e RT qui armait son Batlog : *« J'ai une pensée très émue pour ce BATLOG qui marche sur les traces de celui de SERVAL armé par le même régiment, loin des communiqués de victoire mais au service de la France sous le soleil brûlant du désert. Ces Tringlôts sont vraiment admirables. Notre armée de Terre peut être fière de ses combattants logisticiens »*.

Au cours d'une réunion à Tours à laquelle je participais hier, j'ai reçu le même type de témoignage de la part de tous les autres Pères d'Armes. Ces témoignages sont sincères, gratuits et vrais. Ils attestent de la reconnaissance de la valeur et de l'excellence de l'engagement du 511 et de manière plus générale des Tringlôts en opérations.

Mais ces marques de reconnaissance ne se limitent pas aux seuls militaires. Je voudrais que vous sachiez que la société civile est également attristée par la mort de Damien et de nos deux Mickaël. Parmi les très nombreux témoignages d'amitié reçus de la part de cette société civile, je voudrais vous citer celui d'un simple citoyen de Bourges, anonyme, qui m'a écrit les mots suivants : *« Je sais que le 511^e RT et par devers lui toute l'arme du Train a été personnellement touchée par le décès des 3 soldats d'Auxonne. Par ce simple geste et en témoignage de soutien d'un citoyen de base de la Nation Française, je tiens à participer aussi à la peine que vous partagez avec les Tringlôts et au-delà avec l'ensemble de forces armées. »*

Voilà ce que je tenais à vous dire ce matin, sans aucune autre formalité. Le sacrifice de nos trois frères d'armes, compagnons et amis n'est pas tombé dans l'anonymat. La Nation est derrière vous, officiers, sous-officiers, militaires du rang et personnel civil du 511, derrière nous, derrière tous les Tringlôts. C'est le sens de l'hommage national qui sera rendu la semaine prochaine aux Invalides en présence du Chef des Armées.

C'est dans ces marques d'amour et de reconnaissance que nous devons puiser pour nous ressourcer et continuer la mission. C'est ce qu'a fait le convoi qui a continué sa mission, à l'image de la belle devise de l'Impérial 511 : *« le convoi passe toujours. »*

Je vous engage à soutenir vos camarades déployés au Mali par des témoignages d'amitié jusqu'à la fin de leur mandat, en leur disant notamment qu'ici en métropole nous ne les oublions pas, que la France les soutient et participe à leur peine. Ces quelques marques qui pourront se traduire par une simple lettre ou un simple mail, compteront beaucoup et leur feront beaucoup de bien.

Enfin, je vous demande également d'entourer les familles de nos trois frères d'armes, non seulement au cours des hommages et des obsèques de la semaine prochaine mais aussi dans les semaines et les mois qui vont s'égrener ensuite. Leurs familles sont nos familles et notre devoir est de les accompagner pour les aider à faire leur deuil. C'est la plus belle marque de respect, d'hommage et d'amitié que nous pouvons rendre à Damien, Michaël et Michaël.

Je compte sur vous et vous pouvez compter sur moi. »

Général Bonnet - Père de l'Arme



L'entrée du quartier Bonaparte fleurie par les habitants d'Auxonne

Durant les jours qui ont suivi l'annonce de la triste nouvelle, nombreux ont été les habitants d'Auxonne qui par solidarité avec les femmes et hommes de leur régiment, sont venus déposer des fleurs devant l'entrée du quartier Bonaparte.



Le capitaine Milan, officier-traditions du 511^e RT lit un passage de la bible

Le dimanche 17 avril, c'était toute la ville d'Auxonne et ses environs qui étaient venus se recueillir avec les hommes et femmes de leur régiment. À l'issue d'une messe célébrée à 11 heures en l'église d'Auxonne, une cérémonie d'hommage aux morts s'est tenue au cours de laquelle M. Raoul Langlois, maire de la ville, a déposé une gerbe. Outre les associations patriotiques venues nombreuses avec leurs porte-drapeaux, les maires des communes jumelées avec les escadrons du régiment, le député de la circonscription et Madame le Préfet de la Côte d'Or, honoraient de leur présence cette cérémonie.



De très nombreux élus et membres d'associations patriotiques avaient répondu présent pour la cérémonie d'hommage aux morts



Cérémonie à Bourges devant le monument aux morts du Train



Monsieur Langlois, maire d'Auxonne, procède à un dépôt de gerbe

Le carré des officiers-traditions des régiments et de l'Arme présent à la cérémonie



Le Mardi 19 avril, c'était l'École d'Arme à Bourges qui venait se joindre à cet hommage, au cours d'une cérémonie d'une grande simplicité qui revêtait cependant un caractère symbolique très fort. En effet, autour du Père de l'Arme, c'était toute l'Arme qui était représentée devant le monument aux morts qui nous est si cher. Tout le personnel de l'École du Train et de la Logistique Opérationnelle était là : personnel de la DEP, de la cellule de pilotage des CIEC, encadrement des divisions d'élèves mais aussi tous leurs stagiaires à la DA, au CFCU, à la DSO, à la DFLO, venus de toutes nos formations et états-majors. Mais tous nos régiments étaient également représentés en la personne de leurs officiers-traditions en stage à Bourges ce jour-là. Tout aussi symboliquement, le général Cavatore, commandant l'École du Matériel, avait tenu à s'associer à cet hommage.



Le lendemain mercredi 20 avril, après une cérémonie plus intime le matin réunissant les familles et le Général d'Armée Bosser, CEMAT, c'était le cadre solennel de la cour d'Honneur des Invalides qui accueillait la cérémonie nationale rendant les derniers honneurs à nos trois disparus, que la rédaction a décidé d'évoquer uniquement par des photos qui parlent d'elles-mêmes. À cette occasion, le Président de la République a décoré nos trois camarades.

C'était l'occasion pour tous les tringlots d'active, de réserve, individuels ou membres du monde associatif, présents nombreux sur l'agglomération parisienne de venir rendre un dernier et fraternel hommage à nos compagnons d'arme.

Gloire et honneurs à nos « voltigeurs de pointe »

En 1956, le commandant Pouget prend le commandement du 584^e bataillon de marche du Train situé au Bordj de l'Agha sur un plateau situé entre deux chaînes de l'Atlas saharien.

Cette unité de marche était composée de rappelés originaires de la région parisienne, pour lesquels les rudiments de combat enseignés à l'occasion de leur service militaire étaient bien loin. Malgré tout, Jean Pouget va faire de cette unité de marche⁽¹⁾ un redoutable outil de combat dont l'action décisive dans les opérations de maintien de l'ordre auxquelles il participera, sera unanimement reconnue par ses autorités interarmes d'emploi. Le bataillon en paiera d'ailleurs un lourd tribut en tués et blessés.

Parmi les mesures prises par le commandant de bataillon en vue de forger son outil de combat, figurait la judicieuse et méritée mise à l'honneur des voltigeurs de pointe des différents groupes de combat. Ces derniers assuraient à tour de rôle la tâche délicate d'éclairer la marche des camarades de leur section, tâche qui les exposait plus particulièrement. À cet effet, le commandant Pouget avait créé pour eux le « Club du voltigeur de pointe », le « plus noble métier de l'armée française » disait-il. Ne pouvaient en être membres, bien évidemment et en tout premier lieu, que tous les voltigeurs de pointe des différents groupes de combat, mais aussi tous les chefs de groupe, chefs de section et commandants de compagnie de combat, le chef de corps étant le premier d'entre eux, prenant sa très large part de risque dans les opérations. Tous les autres au bataillon étaient exclus de ce club fermé, quel que soit leur grade.



Le Drapeau de l'amicale des anciens du 584^e BT⁽²⁾ et son porte-drapeau à la fête du Train 2016

Qu'étaient nos camarades circulateurs de l'ECR du 511^e RT, victimes de leur devoir dans leur VAB de tête en éclairant la marche d'un convoi d'une soixantaine véhicules, sinon les « voltigeurs de pointe » d'une autre époque ?

Maréchal des logis Noblet, Brigadier Chauwin, Conducteur de 1^{re} classe Poo-Sing, vous étiez les dignes héritiers, aussi bien de vos anciens des CCR d'Indochine qui escortaient les convois sur la RC4, que de ceux des bataillons de marche du Train qui crapahutaient dans les thalwegs du djebel algérien, sur cette même terre d'Afrique qui vous a vu tomber. Comme vous, le 4 février 1957, dans le djebel Méharga, le soldat Quiblier et le Maréchal des logis Guincestre, tous deux rappelés, ont été victimes de leur devoir au service de la France. Tout comme Damien Noblet, Raoul Guincestre, chef de groupe de combat, était papa d'un petit garçon. Modèle de générosité, il a été mortellement blessé en portant secours à un de ses hommes, tombé blessé à découvert sur le terrain.

Damien Noblet, Mickaël Chauwin, Mickaël Poo-Sing, vos familles, votre régiment et la grande famille du Train peuvent légitimement être fiers de vous.

(1) Anciennement 228^e Bataillon d'Infanterie

(2) Dont une dynamique amicale parisienne perpétue le souvenir

Assemblée générale de l'amicale des anciens du Train de la Haute-Marne



➤ PAR M. PAUL ANDRÉ, PRÉSIDENT DE L'AMICALE
18 RUE DU CLOS ADONIS - 52000 CHAUMONT

La 72^e assemblée générale de l'amicale des anciens du Train de la Haute-Marne s'est tenue le 14 avril 2016 à Brotttes. Elle a réuni une cinquantaine d'adhérents.

Le Président, Paul André, a tout d'abord souhaité la bienvenue au Général Rémondin, Président de la Fédération Nationale du Train et à M. Mercier, Directeur de l'ONAC 52 ainsi qu'à l'assemblée présente. Une minute de silence a ensuite été observée en mémoire des camarades disparus, civils ou militaires, morts pour la France, ainsi que pour les trois tringlots du 511^e RT, morts tout récemment en opération au Mali.

La secrétaire, Catherine Chaillaud, a présenté et commenté le compte rendu d'activités de l'année 2015. Michel Nolot, le trésorier, a lu et commenté le compte de résultat de l'année 2015. Jacqueline Boudé a lu son rapport d'appréciation des comptes et quitus a été donné à l'unanimité. Plusieurs membres du conseil d'administration ont été renouvelés. Le Président a enfin remercié le porte-drapeau, Alain Piétremont, et sa suppléante, Catherine Chaillaud, pour leur dévouement aux cérémonies.

M. Cornuel, Président du groupement langrois des anciens combattants, présent dans l'assistance, a demandé la parole et présenté les différentes aides qui sont à la disposition des anciens combattants rencontrant des difficultés financières pour se soigner ou pour faire face aux aléas de la vie.

L'ordre du jour étant épuisé la séance est levée et l'assemblée présente a été conviée à un dépôt de gerbe au monument aux morts de Brotttes. La gerbe a été déposée par le Général Remondin, assisté d'un ancien tringlot et en présence de M. le directeur de l'ONAC, M. le Maire de Brotttes, M. Flammerion - conseiller départemental.

À l'issue, retour à la salle des fêtes pour le verre de l'amitié durant lequel M. Chaillaud a offert à titre personnel au Général Remondin un livre sur le 61^e Régiment d'Artillerie. Un repas champêtre a enfin été servi et très apprécié par les adhérents présents.

Cette rubrique « Dernière minute » permet d'insérer dans nos publications des articles reçus tardivement ou bien rédigés au dernier moment, en fonction de l'actualité, sans qu'il soit possible de les insérer dans la mise en page globale.

ERRATUM Almanach 2015-2016

De même que les colonels Szolyga et Verwaecke, le colonel Didier Tessier est passé dans la 2^e section des officiers généraux au cours de l'année 2015.

La rédaction présente ses excuses à l'intéressé pour cette omission.



516^{ème} RÉGIMENT DU TRAIN

UN LIVRE UNIQUE ET ORIGINAL DE TÉMOIGNAGES D'HOMMES ET FEMMES QUI ONT SERVI AU SEIN DU "GLORIEUX" 516^{ème} RÉGIMENT DU TRAIN.

PRIX SOUSCRIPTION
20€

COORDONNÉES

NOM:.....PRÉNOM:.....
ADRESSE:.....
.....
CODE POSTAL:.....VILLE:.....
TÉLÉPHONE:.....E-MAIL:.....

LE PAIEMENT EST À ADRESSER A L'ORDRE DE JEAN-BERNARD THEPENIER
(CS 80302 - QUARTIER FABVIER - 54201 TOUL CEDEX)





ÉCOLE DU TRAIN
ET DE
LA LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE

