



L'HISTOIRE

VERDUN
BATAILLE EMBLÉMATIQUE
DE LA GRANDE GUERRE
PAGE 5

LA VOIE SACRÉE
CORDON OMBILICAL
DE VERDUN
PAGE 14

LES COMMÉMORATIONS

UNE FÊTE DU TRAIN
EXCEPTIONNELLE
À BOURGES
PAGE 39

COMMÉMORATIONS
SUR LA VOIE SACRÉE
À NIXÉVILLE
PAGE 63

LES ACTIVITÉS DIVERSES

LES CONFÉRENCES
DU CENTENAIRE
PAGE 67

DANS LES COULISSES
DU CENTENAIRE
PAGE 68

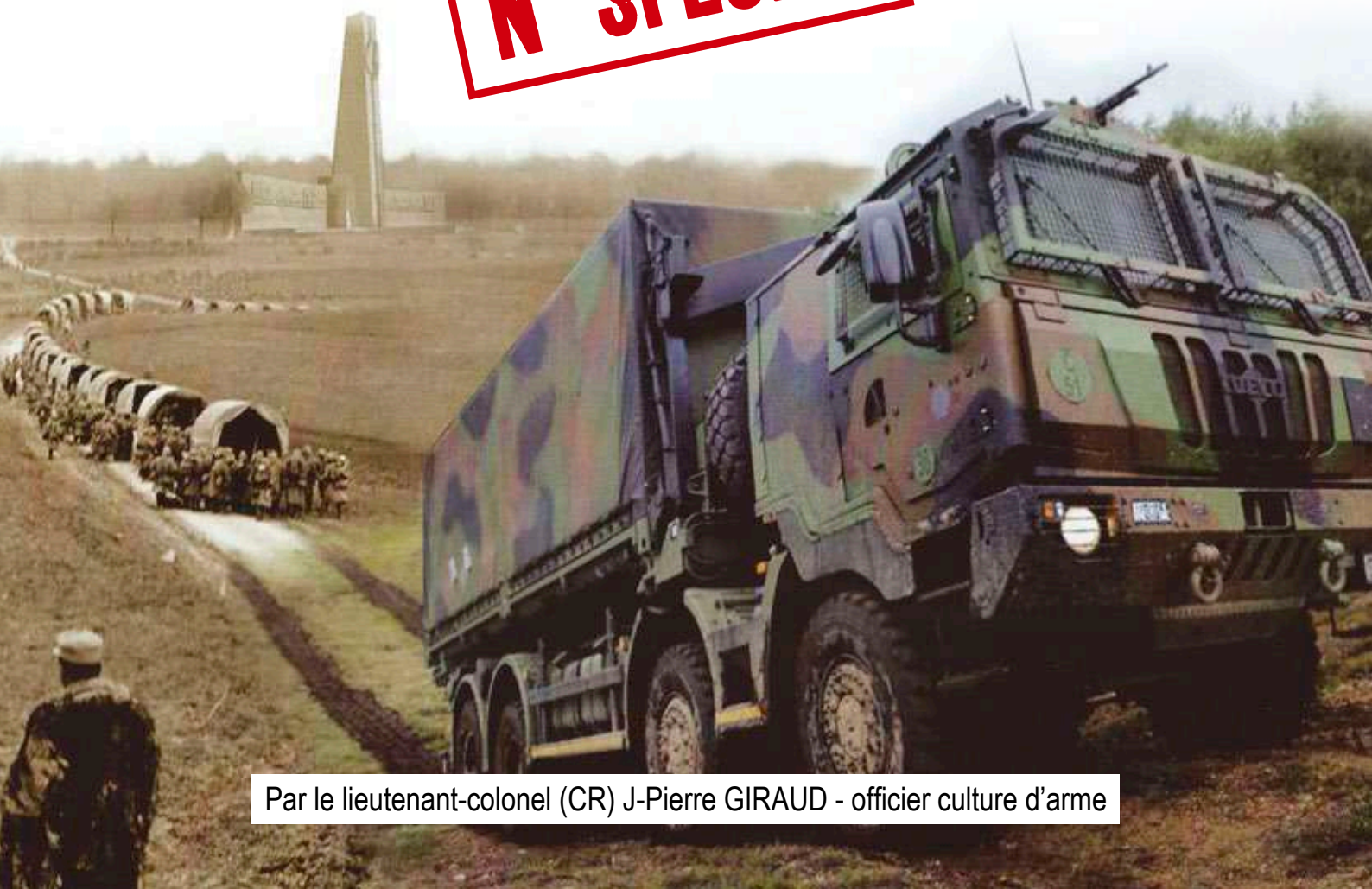


TRAINMAGAZINE

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

CENTENAIRE DE LA VOIE SACRÉE 1916-2016

N° SPÉCIAL



Par le lieutenant-colonel (CR) J-Pierre GIRAUD - officier culture d'arme

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
Musée du Train
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

ISSN N° 1778-0055. Dépôt légal à parution.
© TRAIN MAGAZINE 2016

Crédits photos : Giraud - SNAPP - coll Doumenc - coll Stef (fond Philippe Chaintreuil) - coll Docteur Lecerf (remerciements à ses petites filles Nicole Corvisier et Josette Carel de Saint Maur des Fossés) - EMB - SIRPA TERRE.



La cohésion de notre Arme se manifeste chaque année à l'occasion de la fête du Train organisée au sein de nos états-majors, de nos régiments et de notre école. Ces rassemblements nous permettent de sortir d'un quotidien parfois « mouvementé », de nous ressourcer en renforçant notre fierté de faire partie de l'épopée du Train et de rayonner en local comme en interarmes et en interarmées.

Dans le cadre des commémorations de la Grande Guerre au niveau national, c'est dans cet esprit que notre Arme s'est mise en marche pour marquer un effort significatif en cette année du Centenaire de la Voie Sacrée. En effet, cette période charnière du 1^{er} conflit mondial est indiscutablement le 2^e acte fondateur de l'arme du Train, avec la naissance de la circulation routière et l'avènement d'une véritable motorisation organisée des transports militaires. Elle incarne véritablement l'ADN de notre Arme qui est aujourd'hui brillamment illustré par le courage et la détermination de nos Tringlotes à « faire passer le convoi, quoi qu'il en coûte », sur les pistes de la Bande Sahélo-Saharienne.

Dès lors, notre Arme se devait d'être au rendez-vous de l'histoire pour rendre hommage au rôle majeur que nos anciens de la Voie Sacrée ont joué dans cette bataille de Verdun, qui reste gravée dans la mémoire collective de notre pays comme « la » bataille emblématique de la Grande Guerre. La préparation de cet événement majeur a débuté dès janvier 2015 et a mobilisé toutes les forces vives de notre Arme avec le soutien indéfectible de nos associations. À l'initiative du Lcl Giraud, notre fidèle officier culture d'Arme, cette publication vise à rappeler les points saillants de cette période de la Grande Guerre afin de mettre en perspective l'ensemble des événements commémoratifs de cette

année 2016. Au-delà, cette belle revue a également pour ambition de démontrer le véritable esprit de corps qui anime les Tringlotes d'aujourd'hui, regroupés sous la bannière du commandement de la logistique des forces et fiers de leur statut de combattant logisticien.

Le coup d'envoi a été donné le 4 février à l'École Militaire, avec le colloque de l'Arme du Train et de la logistique opérationnelle qui a remporté un franc succès. Ouvert par le CEMAT et conclu par le COMFT, il a rassemblé un auditoire nombreux et de qualité, provenant du monde de la défense, des entreprises civiles et des universités et mis en scène des intervenants de très haut niveau. Puis, le 23 mars, une fête du Train exceptionnelle a rassemblé à Bourges nos régiments et nos associations. Le temps fort de cette journée a été la cérémonie nocturne qui a vu une promotion de jeunes engagés du CFIM de Montlhéry baptisée du nom de « Centenaire de la Voie Sacrée » avant qu'un remarquable spectacle son et lumière ne vienne clore cette journée inoubliable. Enfin, c'est sur les lieux mêmes des actes de bravoure de nos anciens que se sont déroulées les activités majeures de ce Centenaire. Le 16 juin, deux cérémonies ont encadré une messe solennelle en la cathédrale de Verdun. La 1^{re} s'est déroulée le matin, dans le cadre prestigieux de la nécropole de Douaumont, sous la présidence de l'adjoint au Cdt des forces terrestres. Cette cérémonie s'est prolongée au sein de l'ossuaire par l'inauguration d'une plaque commémorative en l'honneur de nos poilus tombés au champ d'honneur. Plus intime, la seconde a eu lieu à Nixéville, au pied de ce symbolique mémorial de la Voie Sacrée de la Fédération Nationale du Train. La fin de cette cérémonie a coïncidé avec l'arrivée du relais pédestre, véritable fil rouge de la journée, au sein duquel toutes nos unités étaient représentées.

En parallèle de toutes ces activités, un cycle de conférences a été organisé à Bourges, sur des thématiques propres à la Grande Guerre et à la Voie Sacrée à partir d'intervenants de l'Arme, de l'interarmes et du monde civil. Toutes ces activités n'ont été possibles que grâce à la volonté et à la détermination collective de toutes les parties prenantes, de porter un projet fédérateur qui nous dépassait tous tant il était ambitieux en termes de moyens à mettre en œuvre et d'obstacles à franchir. Le résultat est là : le convoi est passé.

Je vous souhaite une bonne lecture, avec ma reconnaissance appuyée et mes remerciements les plus vifs à tous ceux qui ont œuvré à la réussite de l'organisation et de la mise en œuvre de ce Centenaire de la Voie Sacrée.

« Et par l'Empereur, vive le Train »



➤ PAR LE LCL (CR) GIRAUD,
OFFICIER CULTURE D'ARME DE L'ÉCOLE DU TRAIN
ET DE LA LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE

Mais dans ces régions rurales particulièrement éprouvées, quelques-uns en sont malgré tout revenus. Ainsi, mon grand-père paternel a combattu en particulier dans l'Aisne sur le canal de St-Quentin⁽¹⁾, en Belgique au Mont Kemmel où son unité a été quasiment anéantie et bien évidemment à Verdun, en particulier lors de la reprise du fort de Douaumont. Seul fils d'un entrepreneur de maçonnerie et maçon lui-même, il avait été incorporé au 21^e Rgt du Génie. Il me racontait que, début mars 1916, gamin de 19 ans (classe 1916) et tout jeune caporal, on avait mis un tronçon de la Voie Sacrée sous sa responsabilité et des territoriaux⁽²⁾ sous ses ordres pour jeter inlassablement des pierres concassées sous les roues des camions qui s'embourbaient avec le dégel.

Et si le grand-père maternel de mon épouse, chasseur à pied, n'avait pas survécu à la guerre après avoir été gazé, il n'aurait pas eu droit, grâce à la loi de 1923, à un emploi réservé. Agriculteur, il n'aurait pas quitté son Allier natal pour venir travailler dans la fonction publique en bord de Saône...et mes enfants ne seraient pas là.

Tout cela est à la fois beaucoup à l'échelle de deux modestes familles et bien peu au regard de toutes les souffrances endurées par toutes les familles de France.

Ce terrible conflit n'a laissé aucune de nos familles indemnes. Pour ne prendre que le modeste exemple de ma propre famille dont les fils de l'époque n'étaient heureusement pas tous en âge de porter les armes, ma mère a perdu un de ses proches, Jean-Claude Poncet, Maréchal-des-logis au 64^e RI, tué dans la Somme en septembre 1918. Le 11 novembre suivant, son corps a été rendu à la famille, alors que tout le village était en liesse pour fêter la victoire, jetant un froid certain dans l'allégresse générale. Mon grand-père maternel, Maréchal-des-logis dans l'artillerie, appartenait à la classe 1919 et a été mobilisé trop tard pour prendre une part effective aux combats.

Du côté de mon père, ma grand-mère paternelle, originaire du même village de la Loire que J-C Poncet, a perdu ses 2 frères aînés. Jean-Benoît Thélisson a été tué en Champagne avec le 52^e RIC en octobre 1915 et son cadet Etienne en mai 1917 avec le 42^e RIC dans l'armée d'Orient. Le maire du village a dû passer par le café pour se donner le courage d'aller affronter une deuxième fois le désespoir de la pauvre maman.



Un monument aux morts
évoquant particulièrement
l'immense souffrance des
familles des tués au combat :
celui de Villié-Morgon (Rhône)

(1) Dans le franchissement duquel il a été cité.

(2) Qui, certains, on s'en doute, avaient l'âge de son propre père.

(3) Se référer à l'excellent ouvrage de J-Louis Beaucarnot : « Nos familles dans la Grande Guerre ».

Ainsi, parmi les plus éprouvées⁽³⁾, il y eut d'abord la famille Grézanlé, agriculteurs du village de Vennecy dans le Loiret. Sur les 14 enfants, 12 étaient des garçons et 11 ont été mobilisés, sans compter les deux gendres. Le maire de la commune apportera au pauvre papa 6 télégrammes lui annonçant la mort de la moitié de ses fils. Veuf depuis 1910, Dieu aura préservé son épouse de ces terribles douleurs pour une maman. Loin de là, dans le village d'Évette, près de Belfort, une autre famille d'agriculteurs connaîtra un sort peut-être plus cruel. Les Jadot ont 8 enfants dont 6 garçons. 5 d'entre eux seront tués entre août 1914 et juin 1915. Pour le dernier, le maire, qui n'en avait plus le courage, a envoyé le curé porter la sinistre nouvelle. À chaque annonce, la pauvre maman s'évanouissait de douleur. L'instituteur écrira au ministre de la guerre pour demander le rapprochement du dernier fils survivant. Celui-ci ne rentrera que pour voir sa mère mourir de chagrin.

Les grands de ce monde ne sont pas épargnés. Ainsi, Paul Doumer, futur président de la république et bien que sénateur et ministre pendant la Grande Guerre, a perdu 4 de ses 5 fils, dont l'un décédé des suites de ses blessures en 1923. Ce n'était pas assez pour les pauvres parents qui en 1917 ont vu leur fille décéder de l'immense souffrance d'avoir perdu ses frères.

L'Arme du Train a également payé ce prix du sang. Alors que je visitais une exposition sur les villages de mon canton d'origine dans les Monts du Lyonnais au cours de la Grande Guerre, celle-ci se terminait par des panneaux présentant dans chaque village l'histoire d'un de ses très nombreux poilus morts pour la France. Alors que la plupart d'entre eux évoquait logiquement le vécu d'un brave paysan tué dans les rangs de l'infanterie, l'un d'entre eux présentait le parcours d'un habitant du village de Meys, tué...dans les rangs du 7^e Escadron du Train, en ravitaillant les premières lignes à Verdun. Par chance, j'ai pu retrouver dans l'Ardèche, la trace d'une famille particulièrement éprouvée à l'époque par cette mort tragique, mais aussi très motivée et honorée de faire revivre la mémoire d'un être cher. C'est ainsi que Jean-Pierre Notin, un héroïque « poilu » du Train, a été mis à l'honneur à l'occasion de la fête de l'Arme en présence de sa petite fille et de ses arrières petits enfants.



Jean-Pierre Notin,
un des héros du Train à Verdun

Mais par un tragique raccourci de l'histoire, 100 ans après que Jean-Pierre Notin soit tombé pour la France et que les tout premiers « circulateurs » se soient illustrés sur la Voie Sacrée, trois de leurs dignes successeurs de l'Escadron de Circulation du 511^e RT, très, très loin de Verdun, sont tombés, victimes de leur devoir, sur les pistes du désert malien. Trois de nos familles et un de nos régiments pleurent leurs chers disparus.

Nos pensées vont vers eux. Damien Noblet, Mickaël Chauwin, Mickaël Poo-Sing, je vous dédie tout particulièrement cette publication spéciale.

Je voudrais également dédier ce numéro spécial à mon cher papa, Albert, artisan-maçon, passionné de patrimoine bâti ancien et passionné de l'histoire de la Grande Guerre. Il est décédé pendant la rédaction de ce numéro spécial et comme toute l'équipe de l'ETLO qui a minutieusement préparé toutes ces commémorations du Centenaire, aimait ce que les Compagnons du Tour de France appellent « la belle ouvrage ».

Pour terminer je voudrais remercier, d'abord la Délégation au Patrimoine de l'Armée de Terre, qui a contribué au financement de cette publication, ensuite le Gal (2S) Mallet, vice-président de la FNT qui m'apporte toujours son indéfectible soutien et des contributions pour la rédaction de nos magazines d'arme et enfin Monsieur Michel Doumenc, petit fils du capitaine (et futur général) Doumenc qui m'a fourni des photos et documents de valeur inestimable pour l'Arme.

Bonne lecture !

Damien Noblet, Mickaël Chauwin, Mickaël Poo-Sing :
les héros du Train d'aujourd'hui



Un peu d'histoire

Verdun : bataille emblématique de la Grande Guerre	05
La Voie Sacrée, cordon ombilical de Verdun	14
La Voie Sacrée du rail	19
La Voie Sacrée à l'origine des insignes de nos régiments	21
L'héroïsme méconnu du tringlot hippomobile et automobile	24
Méconnu ou célèbre, deux tringlots de Verdun...pour que le convoi passe	26
Les hommages rendus aux poilus du Train à Verdun	30
Le rôle déterminant joué par Aimé Doumenc sur la Voie Sacrée	31
Le Berliet CBA, autre « héros » de la Voie Sacrée	32

Le cycle des commémorations

4 février	Colloque de l'arme du Train et de la logistique opérationnelle à Paris	33
18 mars	Fête du Train du Centenaire à Lille	37
	Ordre du Jour du COMFT	38
23 mars	Une fête du Train exceptionnelle à Bourges	39
	Ordre du Jour de la fête du Train du Centenaire	45
29 mars	Ravivage de la flamme du Centenaire à Paris	47
24 avril	Souilly se souvient	49
29 mai	Journée Nationale du Centenaire à Verdun	53
16 juin	Cérémonie militaire à la nécropole nationale de Douaumont	54
	Ordre du Jour du Père de l'Arme à Douaumont	56
	Inauguration de la plaque commémorative dans l'ossuaire	58
	Messe solennelle du Centenaire en la cathédrale de Verdun	60
	Déjeuner de cohésion du Centenaire pour la FNT	62
	Commémorations sur la Voie Sacrée à Nixéville	63

Activités diverses

Cycle de conférences du Centenaire à Bourges	67
Dans les coulisses du Centenaire	68



Verdun : bataille emblématique de la grande guerre

« Sur ce champ de bataille, il fut prouvé qu'en dépit de l'inconstance et de la dispersion qui nous sont trop souvent naturelles, le fait est qu'en nous soumettant aux lois de la cohésion, nous sommes capable d'une ténacité et d'une solidarité magnifiques et exemplaires. »

(Discours du Gal de Gaulle à l'ossuaire de Douaumont, à l'occasion du cinquantième anniversaire de la bataille de Verdun).

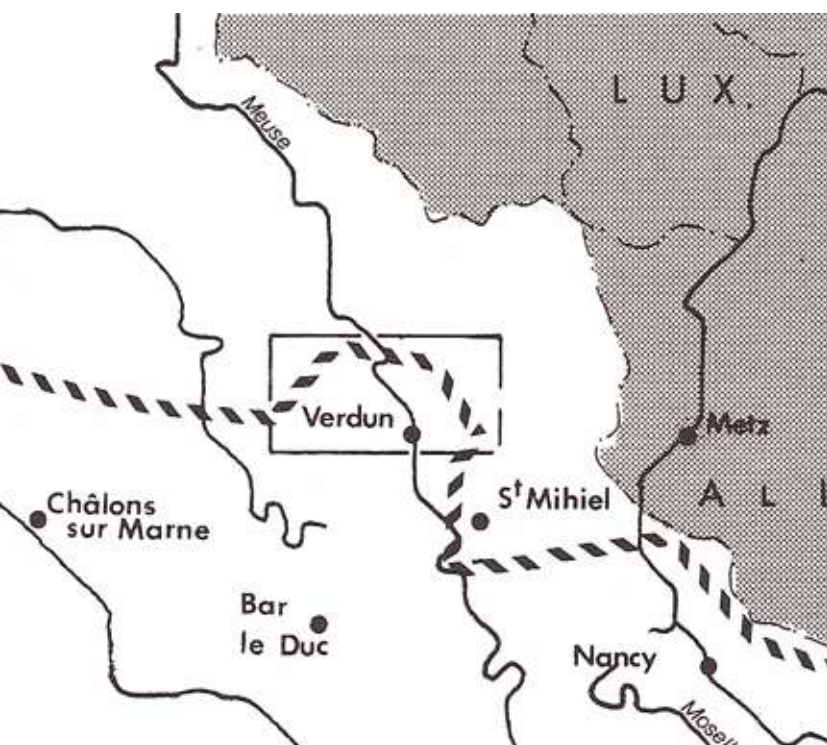


La bataille de Verdun n'est pas une bataille comme les autres : c'est la bataille de la Grande Guerre. Les offensives lancées en Champagne en septembre 1915 ou sur la Somme en juillet 1916, ont à chaque fois initialement suscité dans l'opinion un grand espoir de succès pour aboutir finalement à une déception supplémentaire devant un nouvel échec. Contrairement à ces dernières, la Bataille de Verdun a abouti à la reprise des forts symboliques de Vaux et de Douaumont. Par l'ampleur des combats et des pertes éprouvées, par l'acharnement déployé de part et d'autre, Verdun devient ainsi, comme l'a écrit Antoine Prost dans son livre « Verdun 1916 », une métaphore de toute la guerre, résumé et symbole d'une guerre qui doit se terminer par la reprise du terrain perdu en 1914 mais aussi en 1871. Dans les deux camps les soldats, conscients des enjeux de la bataille dans laquelle ils étaient engagés, ont combattu jusqu'à la limite de leurs forces.

Pourquoi cette bataille ?

Les allemands sont restés globalement sur la défensive, pendant l'année 1915. Ils veulent reprendre l'initiative pour terminer la guerre. Verdun est un saillant des lignes françaises cerné de toutes parts et acculé face à la Meuse, mais menaçant dans le front allemand⁽¹⁾. Verdun est très mal desservi en pénétrantes routières et voies ferrées. La logistique perdra les français : c'est leur maillon faible et une des raisons du choix de Verdun par les allemands.

Verdun ne présentait pas pour les deux camps une grande importance avant la bataille. Les français avaient même failli évacuer la ville en septembre 1914. Leurs journaux déclaraient que c'étaient les allemands qui accordaient une grande valeur symbolique à la prise de la ville. Mais ce sont les circonstances du déroulement de la bataille qui vont faire de la ville un symbole. L'idée avancée par Falkenhayn de « saigner l'armée française » à Verdun n'a été avancée que tardivement, comme une excuse, lorsque l'Allemagne n'a pu que constater l'échec de son offensive.



Verdun saillant des lignes françaises dans les lignes allemandes

Le rapport de forces

Une double ceinture de forts entoure la ville mais ils ont été désarmés en août 1915 car le commandement, manquant ailleurs d'artillerie lourde, n'y croyait plus. Les forts belges avaient en effet été facilement réduits au silence en 1914 par l'artillerie allemande. La région fortifiée de Verdun (RFV) est défendue sur la rive droite par le 30^e Corps à 3 divisions, commandé par le Gal Herr, qui ne dispose que de 270 pièces d'artillerie, essentiellement légères.

Face au 30^e Corps, les allemands massent la V^e Armée du Kronprinz à 3 corps d'armée, soit 10 divisions (dont 6 en 1^{re} ligne) et 1200 pièces d'artillerie (dont 540 lourdes). Dans leurs préparatifs, les allemands bétonnent même leurs ouvrages de départ. Ces préparatifs sont bien évidemment décelés par les français. Le Lcl Driant, Cdt les 56^e et 59^e bataillons de chasseurs, en ligne au bois des Caures, profite de sa qualité de député pour attirer l'attention de l'assemblée sur le secteur.



Le Lcl Driant

Initialement, les allemands auraient dû attaquer dès le 12 février mais le mauvais temps les en a empêchés. Fort heureusement pour les français car si le Grand Quartier Général ne croit pas vraiment à un assaut allemand contre Verdun, on prend tout de même des mesures pour en améliorer la Défense... parmi lesquelles la création de la 1^{re} commission régulatrice automobile sur laquelle nous reviendrons.

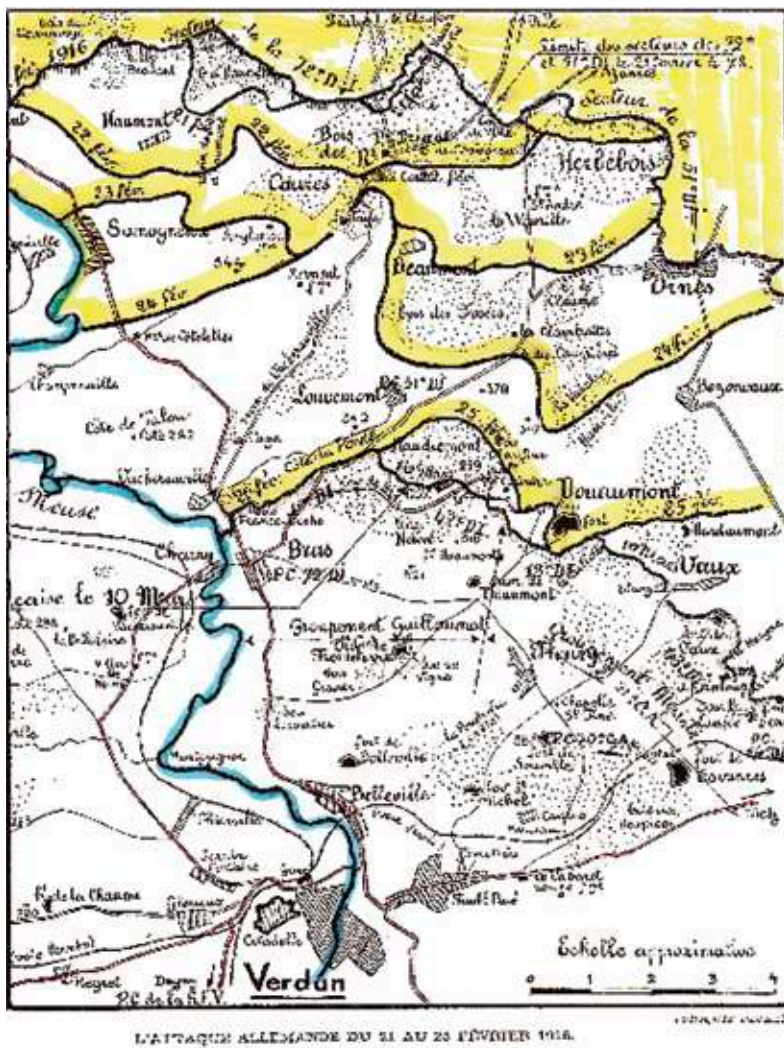
(1) Tout comme le saillant allemand voisin de St-Mihiel l'est pour le front français

Chronologie des opérations

La 1^{re} bataille : l'attaque allemande

Le 21 février, l'enfer se déchaîne sur Verdun. À l'issue d'une préparation massive d'artillerie de 9 heures (2 millions d'obus seront tirés en 2 jours sur les lignes françaises), les allemands attaquent sur la rive droite de la Meuse et avancent de plusieurs kms. Le 25, ils prennent par un audacieux coup de main le fort de Douaumont qui n'est tenu que par 57 territoriaux sans officier, complètement dépassés. Il faudra des milliers de morts pour le reprendre.

25 000 français sont tués du 21 au 25/02. Le haut commandement envisage d'abandonner la rive droite de la Meuse, trop difficile à défendre, dos à la Meuse : pour cela il faudrait, en traversant la rivière, approvisionner et relever plusieurs divisions dans un secteur très étroit. Mais le président du conseil, Aristide Briand, menace de limoger Joffre s'il abandonne Verdun en se repliant sur la rive gauche. Son chef d'état-major, le Gal de Castelnau bondit à Verdun, remonte le moral de l'état-major du 30^e Corps, dépêche d'urgence le 20^e Corps en renfort et nomme Pétain à la tête de la II^e Armée et de la RFV avec pour mission de tenir la rive droite. C'est cette décision (politique) de défendre la ville coûte que coûte qui va donner à Verdun sa valeur symbolique et focaliser sur la ville l'attention de la Nation toute entière. Pétain, inconnu auparavant, va devenir le sauveur de la France et son QG à Souilly, le lieu où il faut être allé pour les journalistes, les hommes politiques et les académiciens comme Maurice Barrès.



L'attaque allemande du 21 au 25 février

Le front français a malgré tout tenu les premiers jours grâce à l'héroïque résistance de quelques unités isolées, tels les 56^e et 59^e bataillons de chasseurs du Lcl Driant au bois des Caures. Député, âgé de 59 ans et bien que largement dégagé des obligations militaires, Driant a tenu à faire son devoir. À la tête des ses 2 bataillons de chasseurs, il va résister du 21 jusqu'au 22 en fin d'après-midi à 2 divisions allemandes, permettant ainsi aux renforts français de rejoindre le front. Il est tué en couvrant le repli de ce qui reste de ses 2 bataillons. Le 30^e Corps a été quasiment anéanti au cours de ces combats désespérés : il a perdu en 4 jours plus de 60 % de ses effectifs.

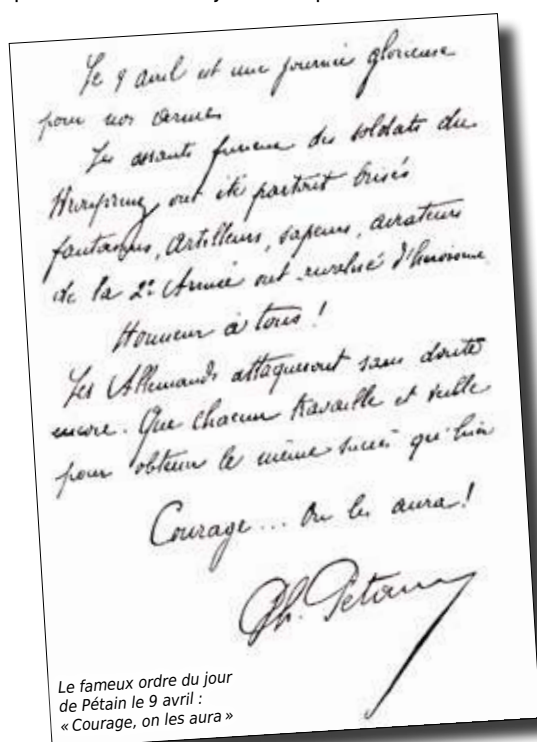
L'héroïque défense des premiers jours donne cependant au Gal Pétain les délais nécessaires pour réorganiser dans l'urgence la défense et permet aux renforts français de rejoindre le front. Le 20^e Corps à 4 divisions vient combler les brèches. Grâce à la Voie Sacrée, 132 000 hommes et 20 700 tonnes de munitions sont poussés sur Verdun en quelques jours. Du 26 février au 10 avril, Pétain va mener une périlleuse bataille défensive. La II^e Armée n'est pas loin de céder mais elle tient.



Le Lcl Driant et ses chasseurs au bois des Caures

La bataille s'élargit à la rive gauche

Du 6 au 8 mars, les allemands attaquent en tenailles sur les deux rives de la Meuse. Les belligérants se livrent pendant un mois à d'atroces combats. Sur la rive gauche, on se dispute âprement la côte 304 et le Mort Homme qui dominant tout le champ de bataille et constituent un excellent observatoire. Le 9 avril, les français perdent la côte 295 sur le Mort Homme. Sur la rive droite, on se bat pour le village de Fleury et le fort de Vaux. Pétain, jugé trop prudent, est remplacé par Nivelle et désigné le 1^{er} mai pour prendre le commandement du Groupe d'Armées du Centre (GAC). C'est à la fois une promotion et un désaveu. Attaques et contre-attaques meurtrières se succèdent le mois qui suit : les 7 et 8 mai les allemands ne parviennent pas à prendre complètement la côte 304. Les français échouent le 24 mai à reprendre le fort de Douaumont et perdent le même jour une partie du Mort Homme.



Le 7 juin, les allemands ayant appris que les alliés préparent ailleurs une grande offensive, lancent une attaque de grande ampleur qui aboutit à la prise du fort de Vaux⁽²⁾. Le 23 juin, c'est leur dernière offensive d'envergure qui aboutit à la prise de Fleury⁽³⁾ et de l'ouvrage de Thiaumont. Ils ne sont plus qu'à 4 km de Verdun. L'offensive alliée sur la Somme les oblige à relâcher leur pression après une ultime attaque le 11 juillet vers le fort de Souville pour tenter une dernière fois d'atteindre Verdun.

(2) Les allemands rendent les honneurs militaires aux héroïques défenseurs : le Cdt Raynal et ses hommes.

(3) Fleury est pris et repris 16 fois par les 2 camps au cours du mois de juillet.



La seconde bataille : la riposte française

Les français prennent ensuite l'initiative mais les allemands se sont réorganisés. Falkenhayn a été remplacé à la tête des armées par Hindenbourg et Ludendorff qui ont décidé d'arrêter l'offensive contre Verdun. Les français préparent minutieusement la reconquête du terrain perdu. Le 18 août, ils reprennent Fleury. Un immense chantier débute dans la 2^e quinzaine de septembre afin de construire sur un océan de boue 48 km de pistes en rondins et pierres, en mesure d'acheminer vers les secteurs d'attaque unités de relève, canons et approvisionnements. Pétain qui préfère assurer en prenant son temps s'oppose à Nivelle et Mangin qui veulent attaquer au plus tôt. L'attaque est prévue pour la mi-octobre, mais la pluie continuelle du 16 au 19 oblige à la reporter.



La préparation d'artillerie débute le 21 et l'attaque démarre le 24. Les français avancent de 2 km et reprennent le fort de Douaumont le jour-même. Puis l'offensive piétine. Pétain qui veut s'organiser sur la position conquise s'oppose à Joffre qui ordonne à Nivelle de poursuivre coûte que coûte. Les contre-attaques allemandes échouent et le fort de Vaux est repris le 4 novembre. Une seconde et ultime offensive est préparée et lancée le 15 décembre. Avec la reprise de la côte du Poivre le 18, elle permet de ramener le front sur la rive droite pas très loin de ce qu'il était au début de la bataille qui est maintenant terminée. Cependant, sur la rive gauche, une partie du Mort Homme et de la côte 304 restent aux mains de l'ennemi, mais la rive gauche n'avait pas la même valeur symbolique. De durs combats permettront de reconquérir ces hauteurs en août 1917.



Entre la prudence de Pétain, économe de la vie de ses hommes et l'offensive à outrance dont Nivelle et Mangin étaient partisans, le choix est fait : c'est Nivelle qui remplacera Joffre à la tête des armées le 15 décembre, avec les conséquences que l'on sait en avril 1917 lors de la désastreuse offensive du Chemin des Dames et les mutineries qui s'ensuivront.

Le bilan humain

163 000 français et 143 000 allemands ont laissé leur vie dans la terrible bataille, avec un pic lors des offensives allemandes de février-mars et juin. Avec les blessés, les pertes se montent à 362 000 français et 336 000 allemands. Les soldats des deux nations ont subi le même calvaire. Mais Verdun n'a pas été la bataille la plus meurtrière de la guerre. Environ 625 000 français et surtout britanniques ont été tués au cours de l'offensive de la Somme en juillet. Les pertes des 3 premiers mois de cette dernière bataille (463 000 alliés et 371 000 allemands) sont supérieures à celles des 10 mois de la bataille de Verdun. Pourquoi, alors, Verdun occupe-t-elle une aussi large place dans la Mémoire de la Grande Guerre ?

UN PEU D'HISTOIRE

Verdun affirmation des principes de la Nation Française

Pour les français, Verdun symbolise à elle seule la Grande Guerre, Douaumont et Pétain symbolisant la bataille. Verdun est tout d'abord emblématique car la bataille affirme les principes de la Nation Française et ceci pour 4 raisons :

1^{re} raison :

l'attaque sur Verdun était la 1^{re} grande offensive lancée par les allemands depuis la bataille de la Marne en 1914. Puis-ante, elle menaçait à nouveau la France de la défaite. Il fallait y résister à tout prix : le sort de la France était en jeu.

2^e raison :

les allemands se sont épuisés peu à peu en conservant en ligne les mêmes divisions pendant 10 mois, les recomplétant sans cesse par des renforts ou bouchant les trous laissés par certaines divisions quasiment anéanties par des divisions fraîches. À l'opposé, les divisions françaises ont été régulièrement relevées. C'est ainsi que les $\frac{3}{4}$ de la centaine de divisions française sont montées en ligne dans l'enfer de Verdun, dont certaines plusieurs fois, après avoir été recomplétées par des « bleus » de la classe 16. Les $\frac{3}{4}$ des poilus mobilisés en 1916, autant dire tous, ont combattu à Verdun, dans le respect du sacro-saint principe égalitaire français.



3^e raison :

contrairement à la bataille de la Somme, c'est une bataille exclusivement française.

4^e raison :

Verdun est une victoire défensive et donc symbole de paix, qui permet à une Nation de s'affirmer sans agresser quiconque. Pour les allemands, c'est plutôt la bataille de la Somme, également défensive pour eux, qui tient une place équivalente dans la mémoire collective. Par contre, chez ces derniers, c'est la prise du fort de Douaumont qui est considérée comme le grand succès de la guerre. Le retentissement en Allemagne est alors tellement considérable que la population considère que Verdun est pris. Ce fait d'armes somme toute modeste, compte tenu du peu de résistance de la garnison française, sera mis en avant plus tard par les Nazis comme étant le succès d'un petit groupe d'hommes décidés, capables d'initiatives.

Verdun bataille emblématique de la Grande Guerre



Verdun : un duel d'artillerie sans précédent

Bien que les chiffres fluctuent beaucoup, 53 millions d'obus auraient été tirés pendant la bataille sur le secteur de Verdun : 30 seraient tombés côté français (soit 100 000 par jour, le double lors des offensives, essentiellement des obus d'artillerie lourde) et 23 côté allemand, sur un carré de 12 km sur 20. Ce sont les feux d'artillerie les plus concentrés de l'histoire mondiale.



La supériorité de l'artillerie allemande est permanente. Au début de la bataille, les français n'opposent que 630 pièces d'artillerie, essentiellement du 75, aux 1 400 canons de la V^e Armée allemande. En matière d'artillerie lourde, les allemands écrasent littéralement de leurs 725 canons de modèles récents et de portée supérieure, les 289 vieux canons français. Malgré les renforts en batteries lourdes acheminés au cours des mois suivants, le déséquilibre demeurera important pendant toute la durée de la bataille. Seuls les 155 longs Schneider étaient capables de contrebattre efficacement l'artillerie lourde allemande mais leur production était toute nouvelle et il fallait d'abord instruire les servants.

Qui plus est, Joffre, qui privilégie la préparation de sa future grande offensive dans la Somme, affecte au compte-goutte les renforcements demandés par Verdun. Seule solution pour tenter de pallier cette infériorité en artillerie : utiliser de façon tellement intensive les excellents 75 de l'artillerie de campagne française que beaucoup de tubes éclatent. Hommage doit être rendu à ces artilleurs de l'avant qui, dès qu'ils ouvraient le feu, étaient bien souvent contrebattus par les canons à longue portée allemands. Mais grâce à eux les fantassins allemands, dont la forme de leur tout nouveau casque d'acier faisait caisse de résonance et les rendait fous sous les bombardements, ont autant souffert des tirs de l'artillerie ennemie que leurs homologues français.

Canon de 75 détruit par les tirs de contre-batterie de l'artillerie lourde allemande



80% des pertes de la bataille sont dues aux obus ennemis. Les miraculés se rappellent le souffle violent de l'explosion qui les soulève, une grande flamme rouge, le vent des éclats qui les frôlent...

Verdun : laboratoire des innovations techniques et tactiques

Du point de vue des équipements, c'est par exemple à Verdun, lors de l'offensive de février-mars, que les allemands utilisent pour la 1^{re} fois les lance-flammes en appui de l'infanterie. Pour limiter les blessures à la tête, les français disposent déjà de leur casque Adrian, mais c'est également à Verdun que les soldats allemands perdent leur « casque à pointe » et sont progressivement équipés du nouveau casque d'acier. Nous verrons que Verdun a été l'occasion de concevoir une organisation parfaitement maîtrisée des transports opérationnels, mais c'est également là qu'est véritablement née l'aviation de chasse. En effet, l'efficacité de l'artillerie était très tributaire de l'observation opérée à son profit par l'aviation. Au début de la bataille, les allemands bénéficient de la supériorité aérienne (270 avions contre 70) aussi bien quantitative que qualitative. Mais les français battent le rappel de leurs appareils. Le Cdt Rose organise l'aviation du secteur avec une efficacité comparable à celle du Cne Doumenc sur la Voie Sacrée. Il crée un groupement pour le front de Verdun, interdit les affrontements individuels, impose les patrouilles de plusieurs appareils, multiplie les terrains à proximité, obtient les meilleurs avions et les meilleurs pilotes, tel Guynemer qui a les honneurs des communiqués. Grâce à ces efforts, les français bénéficient en mai de la maîtrise du ciel.



Une incroyable souffrance des hommes, avec des points communs et des différences

Les points communs

À Verdun, contrairement à d'autres secteurs du front, on trouve sous 30 cm de terre végétale, un calcaire très dur, impossible à creuser avec les outils individuels. Fort opportunément, il y a les obus pour aider à creuser et les tranchées sont bien souvent des trous d'obus plus ou moins bien reliés les uns aux autres. Les poilus travaillent la nuit et tentent de se reposer le jour, mais dans quelles conditions ? Il faut également évoquer ces armées de sapeurs du Génie et de territoriaux qui montent chaque nuit en ligne, lourdement chargés de rouleaux de fil de fer barbelés, rondins, piquets de fer, qui y travaillent toute la nuit et redescendent au petit matin, sans avoir les honneurs des communiqués mais en ayant laissé derrière eux bien des tués. L'année 1916 et les 300 jours de la bataille ont été particulièrement pluvieux : il a plu 2 jours sur 5 et il est inutile de revenir sur les clichés bien connus des soldats tentant de s'extraire d'une boue d'autant plus omniprésente que le sol est constamment remué et haché menu par les millions d'obus qui y explosent. Et comme la bataille dure, le terrain est labouré de plus en plus profond, ce qui amplifie le problème les mois passant. Cette boue omniprésente et profonde explique qu'aujourd'hui encore, les démineurs récupèrent chaque année dans la région de Verdun 45 tonnes de munitions non explosées. En juin, les soldats restent des jours de suite trempés sous une pluie continue, les pieds constamment dans l'eau. Ils souffrent d'abord d'enflures, puis de « pieds



des tranchées » qui nécessitent une hospitalisation immédiate. Pour préparer l'offensive du 24 octobre, Mangin est contraint de faire aménager 48 km d'itinéraires empierrés ou couverts de rondins.

Français et allemands souffrent de la même manière de la faim et surtout de la soif. Montés en ligne avec 2 jours de vivre, ils y restent jusqu'à 10 jours et parfois plus. Ils sont donc tributaires des corvées qui reviennent (ou ne reviennent pas), toujours avec de la nourriture froide, souvent mêlée de boue. Quand au liquide transporté, il en reste peu. L'eau est infiniment précieuse : elle coûte des vies pour la rapporter. La soif fait donc bien plus souffrir que la faim et pas seulement l'été. On boit parfois son urine ou bien l'eau des trous d'obus, polluée par les cadavres, au risque d'attraper le choléra ou la typhoïde. Se soulager sans risquer sa vie est également une difficulté, amplifiée par la dysenterie fréquente. Le manque de sommeil conjugué à tout cela conduit vite les soldats à l'épuisement.

Les différences

Côté français, la noria laisse espérer une délivrance assez rapide, alors que les allemands remontent en ligne plusieurs fois dans le même secteur. Par contre les français, contrairement aux allemands, sont victimes de l'impréparation du terrain qui les obligera en permanence à combattre dans des tranchées et des abris très sommaires.

Les abris allemands, par contre, sont souvent bétonnés. 15 km en arrière des lignes allemandes, un camp de 2 hectares, aux ordres du Cne-Ingénieur Marguerre, produit du béton à l'aide d'une centrale à béton et expérimente des techniques pour construire rapidement des abris bétonnés sans fondations.



Bois brûlé : ce qui reste d'une tranchée de 1^{re} ligne française ...



Bois brûlé : en face, les positions allemandes bétonnées sont encore en bon état de conservation.



Le camp Marguerre, que l'on peut visiter aujourd'hui dans la forêt de Gouraincourt, sur la commune de Loison.

2 tragédies, une dans chaque camp

2 catastrophes au bilan humain très lourd vont particulièrement endeuiller les 2 camps. Elles ont la même origine : l'entassement de centaines, voire de milliers d'hommes, soldats au repos, blessés,... dans les rares lieux où l'on était à l'abri des tirs d'artillerie. Ces lieux servaient également de dépôts de munitions. Mais il fallait bien y vivre et les soldats avaient la fâcheuse habitude de faire chauffer leur café à proximité de ces dépôts à l'aide de la poudre dont ils disposaient en abondance. C'est ainsi que tout d'abord côté allemand, le 8 mai vers 6H00, une terrible explosion secoue le fort de Douaumont qui abrite près de 4000 soldats. On croit à une attaque française. Une fumée noire s'échappe du fort dont sortent des hommes affolés, le visage noirci de fumée. Quelques-uns sont même abattus, croyant qu'il s'agit de tirailleurs sénégalais. Un dépôt de grenades à main et un autre de pétrole pour lance-flammes ont sauté, faisant entre 700 et plus de 1000 morts. Faute de pouvoir sortir les enter- rer, on les entasse dans une casemate qui sera murée.



La casemate du fort de Douaumont dans laquelle ont été murés 700 à 1000 soldats allemands.

Le 4 septembre, une catastrophe similaire touche les français abrités sous le tunnel de Tavannes. Ce tunnel proche du fort du même nom, est une véritable fourmilière. Long de 1600 m, sur l'ancienne voie ferrée Verdun-Metz, c'est un refuge sûr qui abrite dans une promiscuité épouvantable un PC, un poste de secours, des services, des dépôts, des unités en transit, les territoriaux chargés des corvées... Vers 21H30, la baraque du groupe électrogène prend feu au moment où arrive dans le tunnel un convoi de mulets chargés de grenades et de fusées. L'explosion qui suit va tuer au moins 500 hommes. L'intense brasier va brûler 2 jours et il faudra 7 jours pour rétablir la circulation dans le tunnel.

L'effroyable sort des blessés, en particulier les premières semaines de la bataille



Une ambulance chirurgicale (coll Lecerf)

Mieux vaut être blessé en fin de journée car les brancardiers ne relèvent bien souvent les blessés que la nuit, dans des conditions effroy- ables, en raison de

la multiplicité des ravins ravagés par les obus. C'est un véritable chemin de croix de 4 stations après la blessure : la relève sur le terrain, le poste de secours régimentaire, l'ambulance divisionnaire et enfin l'hôpital (HOE⁽⁴⁾). Le sort des blessés français fut terrible au début de la bataille, en raison d'une part d'un grave défaut de préparation, d'autre part du bombar- dement intensif qui obligea les hôpitaux de Verdun à déménager. Les ambulances de division et de corps d'armée sont réinstallées à la hâte dans les faubourgs de Verdun : à Glorieux à l'ouest, dans les caves de la caserne Marceau au nord, dans celles de l'hôpital

militaire St-Michel détruit... Les postes de secours sont eux-mêmes sous le feu : à Bras sur Meuse, le 22 février, le médecin-chef et la moitié des brancardiers sont tués, alors que les blessés affluent. Les véhicules sanitaires qui tentent de les évacuer, trop peu nom- breux, peinent dans la pagaille et les embouteillages...

L'hôpital de Baleycourt à 9 km à l'ouest de Verdun, sur lequel sont évacués les blessés est débordé. 6 700 blessés y arrivent du 22 au 26 février, alors qu'il n'a que 350 lits et 5 chirurgiens. Des blessés y attendent 4 jours, couverts de boue et de vermine. Impossible de les soigner tous. Minés par la fièvre et la gangrène, beaucoup meurent. Un obus tombe à proximité le 28 et déclenche une panique. Le 29, l'hôpital est trans- féré à Vadelaincourt. L'étroitesse du front français est un problème qui oblige à implanter les hôpitaux d'opération et d'évacuation plus au sud (à Souilly et Landrecourt en particulier...).

Le moral des soldats

Dans les deux camps les soldats, conscients des enjeux de la bataille dans laquelle ils étaient engagés, ont combattu jusqu'à la limite de leurs forces. Mais leur moral a subi des fluctuations. De mi-mai à mi-juin, des combats très durs sont livrés autour du Mort Homme, de la côte 304 et du fort de Vaux. Malgré le rétablissement des permissions, des unités refusent de monter en ligne ou d'embarquer pour Verdun. Le 24 mai, l'attaque manquée contre le fort de Douaumont aggrave la crise. Le commandement est particulièrement inquiet. Il y a de nombreuses désertions. Le contrôle postal, qui épluche quo- tidienement les lettres des poilus, effectue des comptes-rendus alarmistes. Il se passe la même chose, côté allemand, mais dans une moindre mesure.

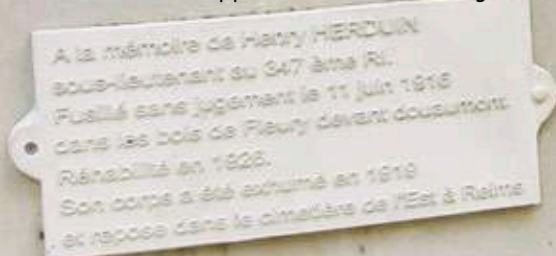
Après Verdun, le moral des soldats est au plus bas (illustration du « Journal d'un soldat français »).

Fin juin, début juillet, le moral est au plus bas





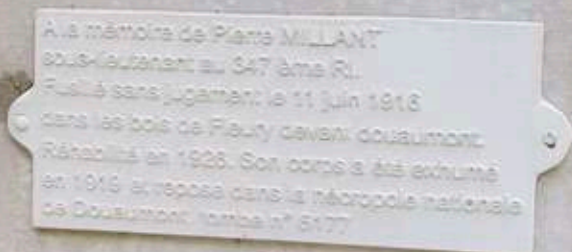
Quelques exécutions ont même eu lieu, dont celles de 2 Sltz du 347^e RI, unité très durement éprouvée. Ces derniers se sont repliés le 9 juin, débordés et à court de munitions. Ils sont fusillés le 11, sans avoir été déferés devant un conseil de guerre et le 347^e RI est dissous. Ils seront heureusement réhabilités en 1926. À l'opposé, dans ce même genre de



situation, le commandement fermera les yeux, comme pour le 140^e RI qui refuse en totalité de remonter une 3^e fois en ligne le 14 mai alors qu'il vient tout juste d'être relevé. Une seconde période de baisse de moral suit les durs combats de fin juin, début juillet. On assiste même à des débuts de fraternisation entre les soldats des 2 camps. Même le moral des officiers est touché : certains incitent leurs hommes à se faire porter malades. Le médecin-major, au poste de secours évacue tous ceux qui se présentent. La lassitude physique et morale est immense.



Certes, ceux qui vont pour la 1^e fois à Verdun en sont relativement satisfaits : il faut y être allé. La 2^e fois, la peur domine. La 3^e fois, on ne veut plus marcher. Mais globalement, les poilus tiendront et sont fiers d'avoir résisté aux allemands. Et les conditions dans lesquelles ils ont tenu créera entre eux une incroyable solidarité : « on a fait Verdun ». Quand ils se révoltent, c'est quand ils se sentent victimes d'une injustice comme l'a fait le 140^e RI. Seuls les succès de l'automne regonfleront



ce moral, ce qui n'empêche pas, à cette époque, les poilus de chanter la fameuse chanson de Craonne dans les camions de la Voie Sacrée : « Adieu la vie, adieu l'amour, adieu toutes les femmes. C'est à Verdun, Douaumont ou Vaux, qu'on va laisser sa peau. » Avec le succès de l'offensive du 15 décembre, l'enthousiasme sera même indescriptible.



Conclusion



Pétain, dans la mémoire française, le héros de Verdun

À court terme, les souffrances extrêmes endurées au cours de cette bataille infernale à laquelle une grande majorité des unités ont participé, ont gravement influé sur le moral des poilus, qui ne croient

plus à une fin prochaine de la guerre. Les ferments de la grave crise du printemps 1917, consécutive à la désastreuse offensive du chemin des Dames, sont en place. À plus long terme, une solidarité d'initiés est née entre tous ceux qui ont « fait Verdun », les autres ayant le tort de ne pas l'avoir fait. Ils seront de fidèles soutiens du Maréchal Pétain, parfois même jusqu'à la libération en 1944. Le Général de Gaulle, lui-même ancien de Verdun où il a été blessé et capturé près du fort de Douaumont, aura ces propos au sujet du maréchal Pétain⁽⁵⁾ à l'occasion du cinquantenaire de la bataille, en 1966 : « Si en d'autres temps, au milieu d'événements excessifs, l'usure de l'âge mena le Mal Pétain à des défaillances condamnables, la gloire qu'il avait acquise à Verdun ne saurait être contestée par la Patrie. » Mais d'autres noms que celui de Pétain sont indissociables de Verdun : Castelnau, Nivelle, Mangin et surtout la belle figure héroïque du Lcl Driant...

(5) Qui fut son chef de corps au 33^e RI d'Arras

La Voie Sacrée

cordon ombilical de Verdun

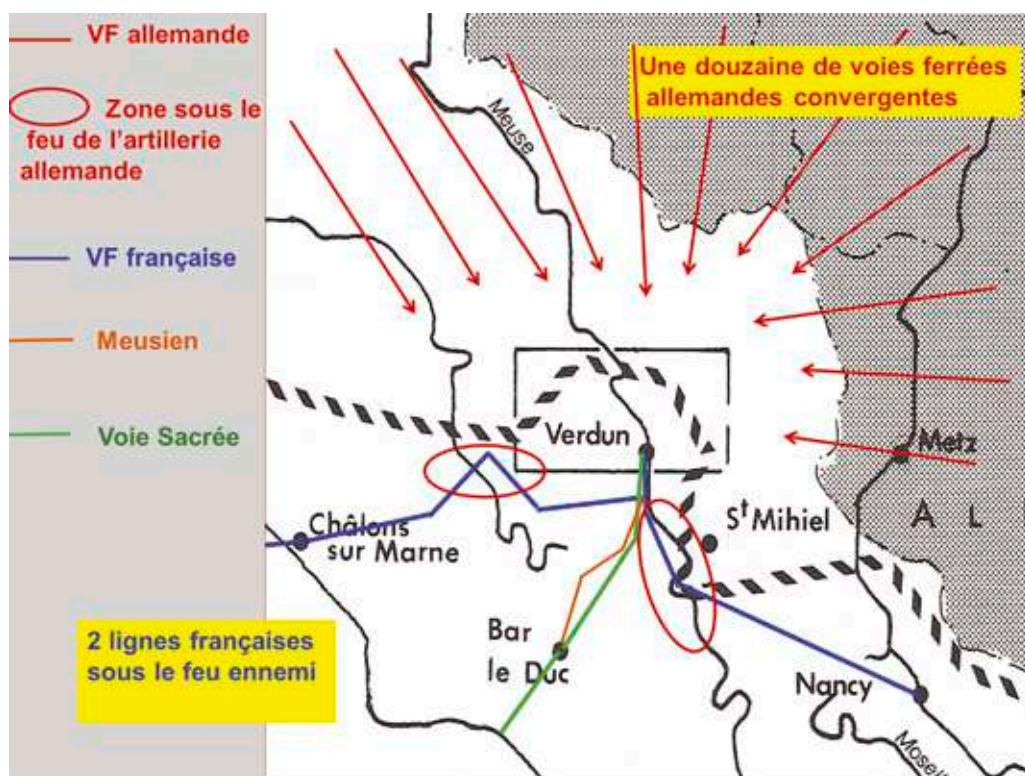
« *Sans ces bougres-là, nous étions foutus.* » (Un poilu anonyme)

Nous avons vu dans l'article précédent qu'une des raisons qui avaient incité les allemands à choisir Verdun pour attaquer était le problème logistique, maillon faible des français, qui aurait dû causer leur défaite. Dans les faits, la logistique deviendra le point fort des français et la noria l'effet majeur stratégique du Gal Pétain. Dans ses mémoires, le Général Falkenhayn lui-même, Cdt en chef allemand durant les premiers mois de la bataille, reconnaîtra que « *Verdun est la victoire du camion français contre le rail allemand.* »

Situation initiale

Au départ, en effet, tout est contre les français. Rive droite de la Meuse, leurs divisions sont accrochées aux côtes de Meuse, dos à la rivière et par conséquent difficiles à renforcer, relever et ravitailler. Mais surtout, les allemands bénéficient sur le secteur de la convergence d'une douzaine de voies ferrées stratégiques, en rouge sur la carte jointe, prolongées jusqu'en arrière des premières lignes par des chemins de fer à voie étroite.

Côté français, deux voies ferrées (en bleu) : la première relie Nancy à Verdun, en longeant la Meuse, mais est coupée au niveau de St-Mihiel ; la seconde relie Châlons sur Marne à Verdun mais est en partie sous le feu ennemi. Ne reste qu'une ligne à voie étroite, le « petit meusien », en orange, de faible capacité, qui relie Bar le Duc à Verdun en longeant la Voie Sacrée (en vert). Heureusement, depuis la mi-février, les français se sont préparés à une éventuelle attaque.



Un déséquilibre énorme entre les capacités de transport ferroviaires françaises et allemandes

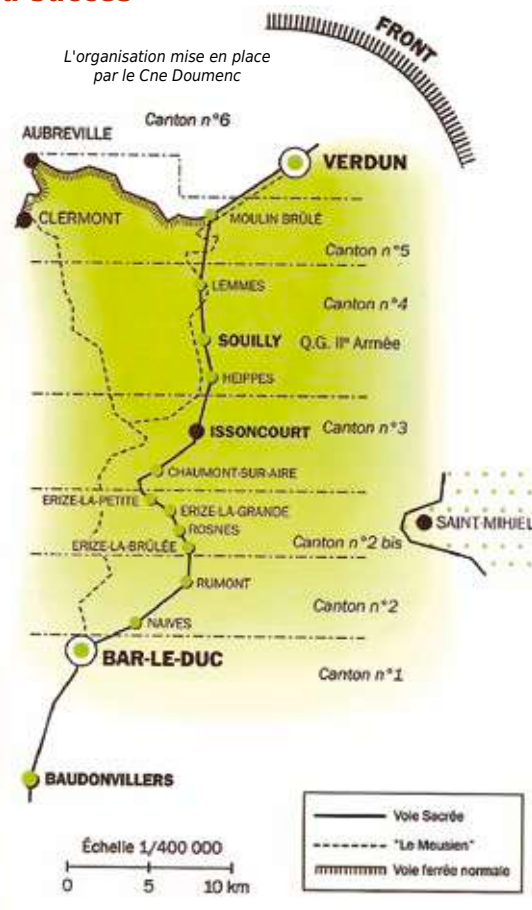


Une organisation rigoureuse à l'origine du succès

Le 21 février, lorsque débute l'offensive allemande sur Verdun, tout est prêt. Voilà déjà trois jours que le capitaine Doumenc et ses hommes se sont préparés à y faire face. Adjoint du commandant Girard, directeur des services automobiles, Doumenc a innové en créant la première commission régulatrice automobile (CRA) et obtenu la maîtrise complète de l'unique route disponible pour ravitailler la place forte, reliant Bar-le-Duc à Verdun.

Les 57 km de cette petite départementale⁽¹⁾ sinueuse et empierrée, absolument pas prévue pour le rôle que le commandement va lui faire jouer, sont désormais exclusivement réservés au double flux de véhicules, l'un montant vers le front renforts, matériel et munitions, l'autre descendant vers l'arrière les troupes relevées et les blessés. Les convois hippomobiles et les piétons devront impérativement emprunter les cheminements parallèles ou bien les routes transversales qui coupent la Voie Sacrée. La route est découpée en six cantons, dotés de moyens de liaison, de surveillance et de dépannage propres. Elle est contrôlée en permanence par la CRA, installée à

Bar-le-Duc et reliée par téléphone à l'état-major du groupe d'armées, à la direction des arrières et aux PC des cantons.



Pour que la place forte de Verdun puisse tenir, Doumenc s'est engagé à lui faire parvenir quotidiennement 2000 tonnes de vivres, autant de munitions, et à transporter jusqu'à 15000 hommes de renfort ou de relève des divisions engagées. Cela suppose que 24H00 sur 24, une noria sans fin de camions emprunte cette route dans les 2 sens sans aucune interruption.

L'incessante noria de véhicules dans les 2 sens (coll Lecerf)



Ce tout nouveau concept de « route gardée », fonctionne dans les faits comme une voie ferrée et permet un trafic ininterrompu, jour et nuit, à une vitesse de 15 km/heure. À tous les carrefours, des régulateurs contrôlent le trafic et permettent de couper l'itinéraire dans les intervalles laissés entre les convois. Le trafic ne doit jamais être interrompu. Aucun véhicule ne devra être dépanné sur l'itinéraire : tout véhicule en panne est immédiatement poussé au fossé. De même, aucun déchargement ou transbordement ne doit s'effectuer sur la route. On charge dans les gares autour de Bar le Duc et on décharge dans des dépôts situés à l'écart de l'itinéraire.

1^{er} mars : on frôle le désastre

La mécanique bien huilée qui fonctionne durant les premiers jours de la bataille sous un froid persistant se grippe le 1^{er} mars, avec l'arrivée du redoux. La première autoroute de l'histoire se transforme en un immense borborygme dans lequel les camions s'enlisent et bloquent le passage. Si la situation n'est pas rétablie dans les 72 heures, ce sera le désastre et la défaite.

8500 territoriaux sont immédiatement mobilisés pour extraire dans des carrières situées à proximité les 800 000 tonnes de pierres tendres qu'ils jetteront à la pelle inlassablement pendant 10 mois sous les roues des camions. Nombre de ces braves territoriaux ont été happés en travaillant par des véhicules doublant les convois. Impossible d'employer des rouleaux compresseurs qui ralentiraient le trafic : les camions eux-mêmes devront remplir ce rôle avec leurs roues à bandage plein. La route tiendra ! Dans le cas contraire, Pétain avait prévu de faire évacuer la rive droite de la Meuse.



Début mars, une armée de territoriaux jette inlassablement des pierres sous les roues des camions

Un nouveau problème grave s'ensuit : les bandages en caoutchouc des roues des camions s'usent prématurément à concasser des pierres, mais la direction des transports réagit très vite et fait preuve d'une ingéniosité remarquable : aux parcs automobiles de Bar-le-Duc et Troyes, les presses hydrauliques à bandages caoutchoutés fonctionnent nuit et jour.

(1) 75 km jusqu'à Baudonvillers

Au final : un bilan élogieux

Ainsi, grâce à une organisation rigoureuse, pendant 10 mois, nuit et jour, les 9 000 véhicules du Service Automobile parviendront à jeter dans la sinistre bataille 2 400 000 hommes de renfort et plus d'un million de tonnes de munitions, matériel et approvisionnements divers, transformant la fragile barrière de février en une digue infranchissable par l'ennemi. Au mois de juin, on dénombre jusqu'à 6 000 passages de véhicules par jour, soit un toutes les 14 secondes, parfois même un toutes les 5 secondes.

Les moyens automobiles mis en œuvre

Aux 10 groupes de transport présents le 21 février avec la III^e Armée et la Région Fortifiée de Verdun, sont venus s'ajouter 41 groupes venus en renfort. Ces 51 groupes au total représentent 204 sections de transport de matériel ou de personnel à une vingtaine de véhicules chacune, auxquelles sont venues s'ajouter 48 sections de transport sanitaires et 27 sections de ravitaillement en viande fraîche, soit un total de 280 sections. Parmi eux, le Berliet CBA, « bête de somme » de la Voie Sacrée, dont le musée de l'Arme du Train à Bourges détient un exemplaire en état de marche.



Une section de transport de matériel équipée de Berliet CBA 15
(coll. Doumenc)

Mais surtout les hommes...

Régulateurs de la commission régulatrice automobile que l'on reconnaît à leur brassard vert et blanc ou conducteurs des sections de transport du Service Automobile, tous sont de « vieux » territoriaux, des blessés devenus inaptes au



combat en première ligne, ou des mobilisés dans le service auxiliaire en raison de leur santé fragile. Tous vont faire leur devoir sans faillir. Sans répit, jour et nuit, par tous les temps, ils resteront à leur poste ou à leur volant, 18, 24 et parfois même 40 à 50 heures de suite dans les périodes les plus critiques, donnant le maximum que l'on peut exiger des forces humaines. Leur habillement n'était certes pas un modèle d'uniformité mais seule l'efficacité et donc la protection contre les intempéries primait.

Témoignage

d'un de ces milliers de conducteurs :

« En arrivant ici, nous fîmes le trajet à deux reprises, presque sans nous arrêter : cela veut dire, 48 heures sans dormir et presque sans manger. Je ne sais si vous pouvez vous imaginer ce que cela signifie de conduire l'un de ces camions, pesant 5 tonnes et portant 3 tonnes d'obus sur une descente de 12 à 14 %, avec un camion devant et un autre derrière, de rouler dans la nuit glacée, sans lumière durant le court intervalle où nous approchons du front. Imaginez-vous un conducteur seul dans son camion, dont les yeux se ferment, qu'un choc réveille brusquement et qui est obligé de chanter, de s'asseoir bien droit et de jurer pour ne pas s'endormir, pour ne pas lancer son camion dans une ravine, ne pas s'embourber, ne pas écraser celui qui se trouve devant. Ajoutez à cela des centaines et des centaines de véhicules arrivant dans le sens contraire et dont les phares l'aveuglent, c'est pas la joie... »

La Voie Sacrée la nuit :
l'éblouissement des phares des véhicules arrivant en sens inverse,
l'épuisement des conducteurs qui luttent contre l'assoupissement
(tableau de G. Scott)



En effet, la nuit, l'éblouissement des phares de la circulation en sens inverse est abrutissant. À la longue, les pauvres véhicules où s'entassaient les poilus roulent dans un triste état : boueux, bosselés, les bâches flottantes... Des voitures sanitaires s'échappent les gémissements des blessés. Les consignes du circuit, interdisant tout arrêt, empêchent la prise de tout repas chaud. La boule de pain, le « singe » et la tablette de chocolat mangés précipitamment sur le siège ou sur le talus d'un chantier de chargement, voilà ce que fut pour eux pendant des mois, le seul menu possible.

Le prix du sang

Nombre de ces conducteurs ont payé également le prix du sang. 80% des tués de la bataille l'ayant été du fait de l'artillerie ennemie, le risque était là, dès lors que l'on s'approchait du front. Or la noria des ravitaillements devait être prolongée au-delà de la Voie Sacrée jusqu'à proximité des premières lignes.



Témoignage d'un chef d'élément de transport :

« Nous ravitaillions, ce soir-là, une batterie de 155 qui tirait jour et nuit. Nous déposons les obus au bord d'une route assez copieusement arrosée par des marmites à gaz. Je menais 4 camions et nous n'avions pas fait cent mètres que j'entends une formidable explosion derrière moi, tout près. Je me retourne assez difficilement, à cause de mon masque. Mon second camion avait été anéanti. Il avait dû recevoir un obus sur l'arrière : tout son chargement avait sauté. Sur le côté, au milieu des débris de fer et de bois, les corps du conducteur et de son aide, couverts de sang, morts. La route, défoncée et couverte de ferraille, restait praticable. Il n'y avait pas à s'attarder. Je fis signe au 3^e et au 4^e camion d'avancer et, quelques minutes après, nous déposons notre chargement d'obus entre les mains des artilleurs. »

Quelques citations de conducteurs du Service Automobile



Commandé
*pour effectuer un transport
à une gare bombardée,
n'a pas hésité à y retourner
une seconde fois
pour accomplir sa mission.
À été tué par un éclat d'obus
auprès de son camion. »*

(Conducteur Collet de la TM 434)



**Mortellement blessé par
un obus au volant de sa voiture,
alors qu'il ramenait, malgré
un violent bombardement, des
blessés du poste de secours à
l'ambulance, donnant ainsi un
bel exemple du sang-froid et du
dévouement qui sont l'honneur
et la tradition du personnel
des sections sanitaires
automobiles. »**

(Conducteur Tranchant de la SS 51)



Train magazine / n° spécial / novembre 2016 17

Une section de transport sanitaire équipée d'ambulances Vermorel⁽²⁾ (coll. Doumenc)

(2) Industriel « touche à tout » implanté à Villefranche sur Saône, inventeur de nombreux appareils destinés à la viticulture mais aussi constructeur automobile qui s'est également investi au profit de la Défense pendant la Grande Guerre.

Une formidable fraternité d'armes

**Le conducteur Morin de la 231^e section
de transport de personnel témoigne
de la fraternité d'armes qui régnait partout :**

« Comment te dire ce que nous avons ressenti quand nous les avons vus arriver : 250 hommes environ, tout ce qui restait d'un régiment ! Et dans quel état !... Dans mon camion monta le colonel avec le drapeau et sept sapeurs, c'était si poignant de voir cet homme qui représentait pour moi tant de souffrance et tant d'héroïsme, s'installer avec ses hommes, ses camarades de combat plutôt, dans ce misérable camion, que j'ai senti mes yeux se brouiller de larmes. J'ai couru à la recherche de mon lieutenant pour lui signaler le fait : il pouvait prendre le colonel avec lui dans sa voiture de tourisme. Je ne le trouvai pas, le temps pressait, il fallait vider la place. Enfin, il est arrivé, il a fait monter avec lui l'officier : je n'ai gardé que le drapeau et ses sept gardiens, et nous sommes revenus ainsi vers la ville. »



Des squelettes de régiment embarquent dans les camions vers un repos bien mérité

La Voie Sacrée est ainsi entrée dans l'histoire

On attribue généralement à l'écrivain et académicien Maurice Barrès qui se déplaça à Souilly dès avril 1916, le nom de baptême de cette artère qui fut absolument vitale pour la résistance de Verdun. Après la guerre, chacun des 57 kilomètres de cette « Voie Sacrée » est balisé d'une borne de grande dimension et le circuit est inauguré par le Président de la République, Raymond Poincaré, le 21 août 1922. Elle est classée route nationale le 30 décembre 1923.

En 1919, dans son livre : « Les Services Automobiles pendant la guerre » A-J Navarre écrit : « Si l'automobile possède un jour son drapeau, elle inscrira sans doute dessus le nom de Verdun. » Mais dans sa grande simplicité, le plus bel hommage qui pouvait être rendu à tous les héros de la Voie Sacrée l'a été par le Maréchal Pétain, défenseur victorieux de Verdun, qui dira après la guerre : « Sans les camions de la Voie Sacrée, Verdun aurait fatalement succombé ».

Le « tourniquet » de Nixéville, haut lieu de la Voie Sacrée



Le carrefour stratégique de Moulin Brûlé (carte des années 1920)

Les Poilus ont baptisé ainsi le carrefour de Moulin Brûlé, lieu de débarquement stratégique et « terminus » pour les soldats qui arrivaient en camion et devaient ensuite effectuer à pied les 8 km qui les séparaient encore du front avec environ 20 kilos sur le dos. C'était un carrefour entre deux routes importantes : la Voie Sacrée reliant Baudonvillers et Bar-le-Duc à Verdun, et la route Clermont en Argonne-Verdun, qui sera appelée par la suite « Voie de la Liberté ». Ce lieu stratégique a été choisi en 1967 par la Fédération Nationale du Train pour y ériger son monument commémoratif de la Voie Sacrée. L'an prochain, la FNT commémorera avec faste les 50 ans de son monument.



Le monument de la Voie Sacrée à Nixéville

La Voie Sacrée du rail

Il serait faux de faire porter sur la Voie Sacrée seule, complétée certes par un apport limité en tonnage du Meusien, le succès des transports qui ont sauvé Verdun. Si la Voie Sacrée, assistée du Meusien, a porté à bout de bras la résistance française durant les premiers mois de la bataille, le transport par voie ferrée a ensuite repris une large part dans les acheminements nécessaires à l'alimentation du « chaudron » de Verdun. En effet, le Génie en charge de l'entretien et de la construction des voies ferrées n'allait pas rester les bras croisés en regardant les tringlots s'épuiser sur la Voie Sacrée.

Augmentation de la capacité du Meusien

Déjà en 1915, le commandement avait fait renforcer les rails, améliorer le réseau téléphonique, construire des gares et réaliser des secteurs à double voie pour faciliter les croisements. La capacité du Meusien avait ainsi été portée de 400 à 800 tonnes par jour. Dès le déclenchement de la bataille, le Meusien est spécialisé à l'aller dans le transport des vivres et du fourrage au profit de la II^e Armée.



Au retour, il évacue une grande partie des blessés. Pour pallier au manque de matériel roulant dans les premières semaines, on bat le rappel de locomotives et wagons circulant sur les réseaux à voie étroite partout en France, le but étant de faire transporter au Meusien 1500 tonnes par jour, soit environ 10 % du trafic. Malgré le caractère très hétéroclite de l'ensemble, le contrat sera rempli dès le mois de mars avec 28 trains par jour. La capacité maximum sera atteinte au mois de juin avec plus de 2300 tonnes acheminées chaque jour vers le front à bord de 35 trains. Ce même mois, la vaillante petite ligne évacuera 28000 blessés.

Utilisation des voies ferrées à écartement normal

La ligne des chemins de fer de l'Est Châlons sur Marne-Verdun avait été construite avant la guerre de 1870 avec très peu d'ouvrages et de tunnels, par crainte des dégâts irréparables qu'auraient pu causer des sabotages sur ces derniers. Son tracé, voulu à l'époque par le Ministère de la Guerre, était donc particulièrement sinueux, avec de très fortes pentes et une section orientée nord-sud assez rectiligne près d'Aubréville, que les artilleurs allemands voyaient et pouvaient prendre en enfilade. Bombardée constamment à coups de 210 dès le 20 février 1916, elle subit des dégâts irréparables.

Utilisant une voie de dérivation et profitant d'un répit dans les tirs de l'artillerie adverse à partir du 29 février, les sapeurs du 5^e Génie parviennent à réta-



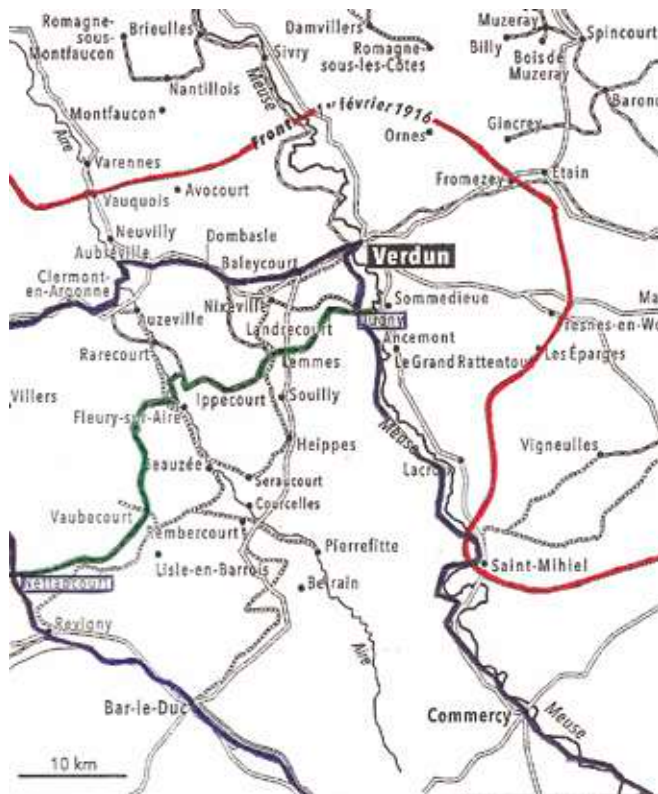
blir le trafic le 5 mars, ce qui permet l'évacuation de Verdun de 4 trains d'artillerie lourde sur voie ferrée (ALVF) et de tout le matériel roulant du réseau de l'Est qui y était menacé.

UN PEU D'HISTOIRE

En rouge, la ligne de front.
En bleu, les voies ferrées à écartement normal
en totalité ou en partie sous le feu ennemi.
En vert, la nouvelle ligne 6 bis.

À compter de la nuit du 13 au 14 mars, les sapeurs de la 22^e Cie du 5^e RG parviennent à rétablir chaque nuit une circulation précaire, effectuée sans lumière, qui ira jusqu'à 3 à 4 trains chargés d'approvisionnements divers. La voie, coupée chaque jour à plusieurs endroits par les bombardements allemands, était réparée dès la tombée de la nuit. Un sapeur précédait à pied chaque train dans les zones dangereuses fragilisées par les tirs et les réparations successives.

Mais ces efforts ne suffisaient pas : dès le 1^{er} mars, le Génie Voie Ferrée récupère les rails et aiguillages de la ligne Nancy - Verdun, totalement sous le feu de l'ennemi et commence à construire hors de portée de l'artillerie adverse, une nouvelle voie ferrée de près de 60 km à écartement normal entre Nettancourt (20 km NW de Bar le Duc) et Dugny (5 km Sud de Verdun).



Des travaux gigantesques pour créer la ligne 6 bis Nettancourt-Dugny (coll. Lecerf)

Baptisée 6 bis, cette ligne qui vient se greffer sur la ligne St-Dizier-Ste Ménéhould, est achevée jusqu'à Fleury sur Aire le 31 mai et atteint Dugny, via Souilly, le 21 juin. Ce chantier colossal requiert la participation de 10 bataillons de territoriaux, renforcés par des travailleurs étrangers (malgaches, algériens, indochinois...) et des prisonniers allemands, qui remuent quelques 420 000 m³ de terre. Cette ligne permettra en rythme de croisière l'acheminement quotidien de trois fois plus de fret que la Voie Sacrée et 10 fois plus que le Meusien. En outre, deux bretelles permettaient de ramener l'ALVF à bonne portée de tir des positions allemandes.

Un double apport indispensable à partir du mois de juin

En soulageant la Voie Sacrée, ces installations ferroviaires ont tout d'abord permis mi-juin au Gal Joffre, de récupérer les groupes de transport qui lui étaient nécessaires pour préparer sa grande offensive sur la Somme. Dans un 2^e temps, alors que la bataille de la Somme, qui a duré du 1^{er} juillet au 18 novembre 1916, faisait toujours rage et mobilisait également d'énormes capacités de transport, ces voies ferrées ont joué un rôle capital dans le soutien des contre-offensives françaises qui ont permis, à l'automne, la reconquête de l'essentiel du terrain perdu. Route, voies ferrées à écar-

tement normal ou étroit, toutes les solutions de transport étaient complémentaires et indispensables pour le soutien logistique des forces françaises. Tout comme « Ceux de la Voie Sacrée », les sapeurs du Génie ont donc eux aussi bien mérité de la Patrie. Travaillant de nuit, dans les pires conditions, dans l'obscurité totale et par tous les temps, ils ont quotidiennement subi le feu dévastateur de l'artillerie allemande, comme cette nuit du 21 juin, où un obus de 210 est tombé droit sur un groupe d'une cinquantaine d'entre eux en train de réparer la voie Ste Ménéhould-Verdun.

Que reste-t-il des chemins de fer qui ont soutenu la bataille de Verdun ?

Il ne reste rien des gigantesques travaux de construction de la ligne 6 bis. Par contre, de nos jours à Bar le Duc, une association de passionnés fait revivre l'histoire du Meusien. Baptisée « La Suzanne », du nom d'une locomotive construite en 1891, réquisitionnée en 1914 pour le Meusien et utilisée après la guerre jusqu'en 1938. Elle sera à nouveau réquisitionnée par les allemands et transportée en baie de Somme pour construire le mur de l'Atlantique. Abandonnée depuis la fin de la dernière guerre mondiale, elle rouillait sur un quai lorsqu'en 1992, une équipe de passionnés l'a restaurée et remise en état de marche. Aujourd'hui, elle est revenue sur les terres de ses exploits de 1916 où elle circule avec des wagons d'époque.



La Suzanne

La Voie Sacrée à l'origine des insignes de nos régiments

Au moyen-âge, les soldats se reconnaissaient à partir des armoiries portées sur leurs écus et leurs armures. De Louis XIII à Louis XVI, des ordonnances successives imposent peu à peu le port de l'uniforme. L'effroyable confusion qui a régné en particulier dans les combats de la Guerre de 30 ans (1618-1648) met en évidence l'impérieuse nécessité de mieux identifier l'ami et l'ennemi. Choiseul, ministre de Louis XV impose donc que chaque arme ou subdivision d'arme porte une couleur spécifique, par exemple le blanc pour l'infanterie française⁽¹⁾. Les régiments, qui avaient d'abord porté les couleurs de leur colonel, s'identifient entre eux par la couleur des revers, celle des boutons... Une épaulette à franges orne l'épaule des officiers et indique leur grade.

Sous la révolution, les couleurs nationales, bleu blanc et rouge, remplacent le blanc pour l'infanterie de ligne. Le 1^{er} Empire permet de distinguer encore davantage les régiments entre eux, à l'aide des plaques de gibernes, de baudriers, de shakos, les broderies des sabretaches et les couleurs différentes des boutons, collets, revers et parements. Les soldats sont fiers de porter l'uniforme de leur unité.

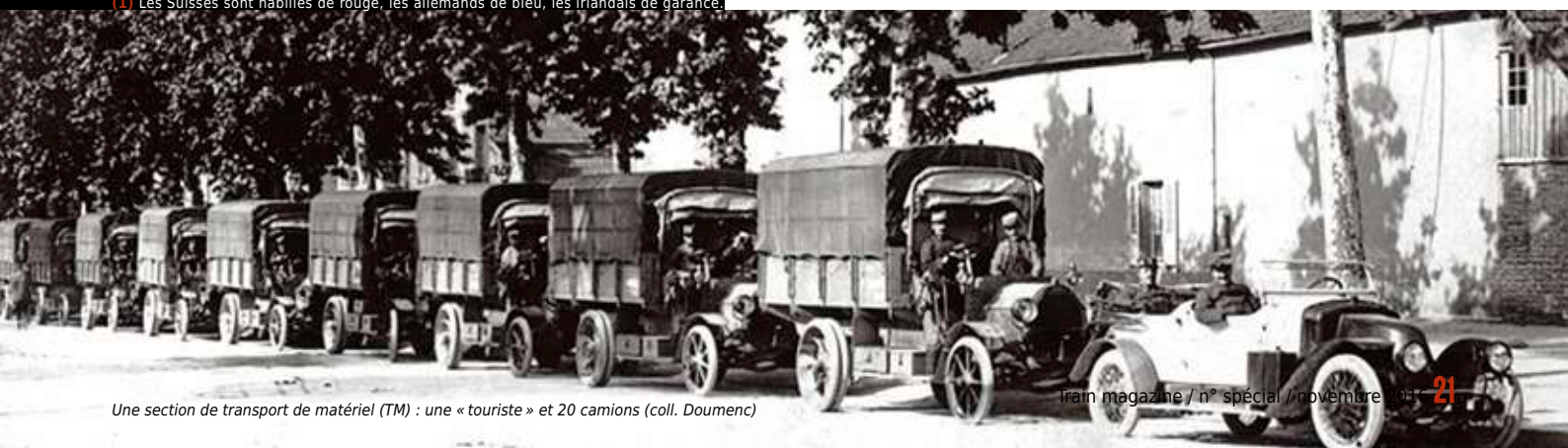
(1) Les Suisses sont habillés de rouge, les allemands de bleu, les irlandais de garance.

Deux évolutions majeures au début de la Grande Guerre

En 1914, les uniformes de l'armée française en particulier diffèrent assez peu de ce qu'ils étaient au début du siècle précédent. Le bleu et le rouge garance de l'infanterie sont particulièrement voyants, alors que les autres armées ont pour la plupart adopté des couleurs plus neutres. En effet, la visibilité du soldat qui était nécessaire sur le champ de bataille enfumé par la poudre noire, est devenue un handicap avec l'invention de la poudre sans fumée.

En 1915, l'armée française adopte donc la tenue « bleu horizon » qui distingue très peu les unités les unes des autres, si ce n'est grâce au numéro du régiment ou de l'escadron, porté sur les pattes de col.

En parallèle la 1^{re} Guerre mondiale, 1^{re} guerre moderne, va tirer profit des récentes innovations technologiques de l'époque et développer en particulier à grande échelle le transport automobile et multiplier très rapidement les unités du Service Automobile qui passera de 8000 véhicules en 1914 à 97000 en 1918. 1400 unités automobiles sont ainsi constituées (une section par jour début 1915).



Une section de transport de matériel (TM) : une « touriste » et 20 camions (coll. Doumenc)

UN PEU D'HISTOIRE

Ces deux évolutions à l'origine de la création sur la Voie Sacrée des premiers insignes

En effet, un rapport du Directeur des services automobiles sur les actions menées à Verdun au cours des mois de février et mars indique que pas moins de 175 sections automobiles étaient alors en action sur la Voie Sacrée, armées par plus de 8500 hommes. C'est dire si l'action du personnel de la Commission Régulatrice Automobile devait être difficile en vue d'organiser rigoureusement les différents transports et transbordements sans que les unités ne se mélangent. Gérer dans les gares embarquement des troupes et chargement des camions, régulation du trafic, débarquement des troupes et déchargement des camions dans les dépôts a rapidement nécessité sur le terrain la création d'un système simple de repérage des véhicules et de leur unité d'appartenance. Initialement hors de toute intervention du commandement, les hommes imaginent de peindre sur leurs véhicules une marque distinctive, qui va très vite s'imposer par rapport au système complexe de numérotation officiel.



Florilège de l'imagination créative de nos anciens

Le commandement réagit aussitôt, cherchant à maîtriser ce qu'il considère comme une fantaisie des conducteurs. Il interdit formellement de peindre sur les carrosseries. Mais devant l'inertie manifestée par les conducteurs à la réception de ses ordres, il décide de se faire soumettre les projets d'insignes pour approbation, ce qui aboutit dans les faits à autoriser cette pratique.

C'est ainsi que l'imagination des créateurs aidant, parfois avec des qualités artistiques certaines, les premiers insignes s'inspirent de la vie quotidienne des combattants et des sentiments et valeurs du soldat : le patriotisme (la cigogne de Strasbourg, le Gaulois), la mission de la section (l'obus ailé), la femme (l'infirmière), les animaux familiers (la chouette) ou exotiques (le pélican), les jeux (cartes à jouer, dés)... L'humour est omniprésent : la grenouille fumant la pipe, le lapin à béquille et bien sûr...le pinard. Les quelques exemples qui suivent sont particulièrement évocateurs.

La section de transport de personnel B 22, constituée des autobus parisiens de la ligne Batignolles-Clichy-Odéon a choisi comme emblème...un moulin rouge.

Le singe affreux
insigne
de la TM 273,
par altération
du nom
de son chef,
le Ltn
de St-Chaffrey



La section TM 273 a peint sur ses camions un singe surnommé « le singe affreux », pour rappeler avec humour le nom de son chef : le Ltn de Saint-Chaffray.



La Section RVF B.70 et sa « wachkirie »

La section sanitaire 37 (SS 37) avait peint au pochoir sur ses ambulances un perroquet. Leurs camarades des sections voisines avaient en effet qualifié de ce sobriquet ses conducteurs, originaires du midi, en raison de leur volubilité toute méridionale.

L'insigne de la SS 8 représentait une infirmière surnommée « la PCR SS 8 », c'est-à-dire « la poule de la Croix-Rouge de la SS 8 ».

Certains de ces insignes sont même passés à la postérité. Ainsi, avant de devenir en 1921 le symbole de la célèbre marque de fromage fondu, la « vache qui rit » avait été l'insigne figurant sur les autobus parisiens réquisitionnés de la section de ravitaillement en viande fraîche B 70. Son chef de section, le Ltn Rabier, était en effet dessinateur animalier et avait conçu ce dessin et la mention qui l'accompagnait « la wachkyrie », pour se moquer des divinités germaniques : les walkyries. Léon Bel, un des conducteurs de la section, reprit l'idée après-guerre pour sa fromagerie.

De même, le pélican, symbole bien connu des logisticiens, était l'insigne de la TM 557. En 1921, à l'issue de sa visite à une exposition présentant les insignes du service automobile⁽²⁾, Clapson, un éditeur de musique parisien a l'idée de sortir une série de partitions à la gloire des sections automobiles. L'une d'entre elles, un fox-trott, la « danse du pélican », rencontra un vif succès. Elle inspire le créateur d'une nouvelle brasserie lilloise qui choisit ce nom pour sa marque et fait figurer l'insigne du pélican sur ses étiquettes. En 1937, la brasserie cherche un nom pour une nouvelle bière qu'elle met sur le marché : la bière étant forte et la mode étant aux bières étrangères, le nom choisi sera la contraction anglicisée de « pélican forte. » Aujourd'hui, la célèbre marque arbore toujours sur ces étiquettes l'insigne de la TM 557.

Partition
de la danse
du pélican
aux éditions
Clapson



Le « vers blanc » insigne de la CRA Weil



Et pour terminer, les régulateurs des Commission Régulatrice Automobile Weil, surnommés les « vers blancs » en raison du brassard vert et blanc qu'ils portaient, ont choisi la représentation de ce surnom comme insigne. Des groupes de transport adoptent un insigne unique pour leurs 4 sections, chaque section peignant son insigne d'une couleur différente (bleu, rouge, vert et jaune). Un groupe qui a le dé pour emblème arbore sur ses camions des dés portant des chiffres de 1 à 4 selon la section, 5 pour son élément de commandement. Le groupe n'est alors plus identifié par le nom de son chef, mais par celui de son insigne.

Vers la naissance de la symbolique militaire

Ayant l'avantage de mettre un peu de bonne humeur dans ces temps particulièrement difficiles, cette créativité débridée entraîne inévitablement une réaction du commandement qui impose très vite des règles à ce jeu. Ces règles sont la première ébauche de notre symbolique militaire moderne.

Dans le même temps et à l'imitation, les poilus cherchent à sortir leur unité de l'anonymat de la nouvelle tenue bleu horizon. C'est ainsi que l'artisanat de tranchée à Verdun et dans la Somme commence à produire à partir du cuivre des douilles d'obus les premiers signes distinctifs d'unité.

Les aviateurs ne sont pas en reste qui vont également peindre sur le fuselage de leurs appareils les premiers symboles de leur escadrille, telle la célèbre « tête d'indien » de l'escadrille franco-américaine Lafayette.



La tête de Séminole symbole de l'escadrille Lafayette

L'origine de l'appellation bien connue de « pucelle » pour désigner les insignes de poitrine remonterait à cette époque. La France était alors beaucoup plus croyante et de très nombreux poilus portaient sur eux, au revers de leur capote, une médaille de Sainte Jeanne d'Arc, dénommée « la Pucelle », se plaçant ainsi sous la protection de cette dernière. Lorsque les premiers insignes de poitrine ont été créés, l'appellation serait pas- sée ainsi de la médaille de Sainte Jeanne d'Arc à l'insigne porté à peu près au même endroit.

La « pucelle » d'un de nos régiments actuels : la « gazelle noire » du 503^e RT

Dans les années d'après guerre, les insignes métalliques sur les uniformes et les insignes peints sur les véhicules militaires fleurissent et donnent au corps une véritable identité.

De 1938 à 1940, les premières circulaires réservent les insignes métalliques aux corps de troupe et posent les bases d'un cadre réglementaire. La marque « Drago » produit les premiers insignes émaillés.

En juin 1945, un bureau de la symbolique militaire est créé au sein du Service Historique de la Défense. Tout projet d'insigne doit lui être soumis avec les explications. Il doit représenter l'histoire et la mission de l'unité et respecter les règles héraldiques fixées. Un numéro d'homologation lui est alors attribué.

L'insigne de la 1^{re} Brigade Logistique : le pélican, symbole fort de la logistique est toujours présent

De nos jours, avec les OPEX et la création d'unités de marche qui s'ensuit, les unités élémentaires (compagnies, escadrons,...) éprouvent également le besoin de s'identifier et de marquer le souvenir de leur présence sur un théâtre d'opération. C'est ainsi que de nombreux insignes, souvent non homologués, voient le jour...un peu dans l'esprit de la Voie Sacrée.

L'héroïsme méconnu du tringlot hippomobile et automobile à Verdun

Les tringlots
d'une section
sanitaire hippomobile
du 14^e Escadron
(coll Giraud)

Ce serait une lourde injustice que de limiter l'action de l'arme à Verdun au seul Service Automobile sur la seule Voie Sacrée, aussi déterminant qu'ait été son rôle pour le succès de la bataille. En effet d'autres tringlots, parfois motorisés mais aussi souvent hippomobiles, devaient prolonger plus loin vers l'avant l'action de la Voie Sacrée. Ils ont fait preuve d'un héroïsme d'une autre nature, en communion totale avec les souffrances de leurs camarades des premières lignes.

Les éprouvantes conditions d'exercice des ravitaillements et des évacuations

L'article exposant les grandes lignes de la bataille a bien montré l'importance capitale de la logistique et des approvisionnements en 1^{re} ligne : en tout premier lieu pour le poilu souffrant de la soif et de la faim, l'acheminement des vivres et de l'eau par les convois administratifs hippomobiles (CVAD) ; pour l'appui des unités, l'acheminement des tonnages énormes de munitions d'artillerie par les sections de transport de matériel (TM) et enfin l'évacuation des blessés par moyens aussi bien hippomobiles qu'automobiles des sections de transport sanitaire (SS).

80% des pertes de la bataille sont dues aux tirs de l'artillerie ennemie. Approvisionnement et évacuations se font essentiellement de nuit pour ne pas être décelés, mais les boyaux d'accès aux premières lignes et les itinéraires employés pour les ravitailler ont été repérés par l'ennemi à l'aide de l'aviation. Ils sont donc fréquemment pilonnés, même de nuit et donc coupés par des entonnoirs qu'il faut contourner. Les carrefours sont particulièrement visés : la mort y règne. Le terrain est méconnaissable, coupé qui plus est de nombreux ravins : on s'y perd, surtout la nuit. Ces missions s'ef-

fectuent, qui plus est, par tous les temps, attelages et véhicules zigzagant entre les trous d'obus sur des pistes bourbeuses, les roues enfonçant parfois jusqu'au moyeu. Par les nuits sans lune, dans ce terrain constamment remodelé par les obus, le tringlot n'a parfois que l'instinct de son cheval pour le guider. Sous les obus, il doit rester sur le siège de son camion ou tenir fermement la bride de ses chevaux qui s'affolent. Le plat ventre salvateur du fantassin lorsqu'il entend siffler un obus, lui est refusé. Et lorsqu'il parvient aux 1^{res} lignes, ceux qui réceptionnent ses approvisionnements bondissent de leur abri pour lui demander la plus grande discrétion afin que l'ennemi ne les repère pas.

Dans de telles conditions, les récits héroïques sont nombreux. Nous n'en retiendrons que quelques témoignages vécus et citations particulièrement significatifs.

Témoignage du Cne Henry du Mans

Artilleur de 75

Un de ces artilleurs particulièrement tributaires des tringlots pour son ravitaillement en obus de 75, a exprimé dans son journal de marche toute son admiration pour ses camarades du Train :

« 12 septembre, ravin de la Caillette, il fait nuit noire et la pluie tombe. Dehors, les obus pleuvent en rafales serrées. Sur la route qui longe notre cagna, des convois du Train s'en reviennent de ravitailler l'infanterie au ravin de Helly. Ils vont à une allure folle. Le roulement des chariots fait trembler le plafond de notre abri et on entend, au milieu des éclatements d'obus, les fouets claquer et les cris des conducteurs pressant leurs attelages. Partout, nous trouvons trace de leur passage : ici des chariots renversés, les roues en l'air, là des cadavres de chevaux les membres raidis, la panse enflée. Et combien de fois blottis au fond de nos abris, n'avons-nous pas pensé au sort de nos camarades du Train, qui par les nuits sans étoile s'en allaient sur les routes défoncées accomplir leur pénible mission. S'ils ne se servaient pas de leurs armes, ils faisaient leur devoir avec le même mépris du danger, la même abnégation et le dévouement le plus complet. »



Extraits du journal de marche d'une section de transport sanitaire (SS)

23 août : les postes de secours évacués par la section sont ceux de La Fourche, Vacherauville et la Carrière des Anglais. Ce dernier, en vue de l'ennemi, n'est évacué que la nuit. Le travail est intense et tous ces postes de secours, entourés de batteries d'artillerie, sont soumis à de violents bombardements. Toutes les voitures en service reviennent criblées d'éclats d'obus.

28 août : la voiture 15 rentre de La Fourche avec l'avant de la carrosserie entièrement brisé.

7 septembre : la voiture 1, au même endroit, est détruite par un coup direct.

11 septembre : un blessé, transporté par la voiture 2 en service à Vacherauville, est tué dans la voiture par un éclat d'obus qui passe entre les 2 conducteurs.

Extraits de la citation du conducteur Duval de la SS 70

« Arrivant à un poste de secours enveloppé par l'incendie d'un dépôt de munitions tout proche, n'a pas hésité à se jeter au milieu des explosions pour secourir les blessés qui appelaient à l'aide. En a enlevé cinq à lui tout seul sur ses épaules, les a mis à l'abri, puis les a fait partir sur les voitures restant encore pour chercher d'autres blessés à secourir. »

Extraits de la citation du conducteur Delareux de la TM 83

« Blessé très grièvement par les éclats d'une bombe, a fait preuve malgré ses blessures, d'un grand esprit de sacrifice, exhortant ses camarades au calme par ces paroles : « Un de plus, un de moins, pas d'importance, on les aura quand même ! » Est mort quelques heures après. »

Extraits de la citation du conducteur Séré de la SS 247

« Conducteur plein d'énergie. Blessé au visage et à la main dans un passage difficile, n'a pas quitté son volant avant d'avoir mis à l'abri les blessés qu'il transportait. »

Extraits de la citation du conducteur Janet de la TM 430

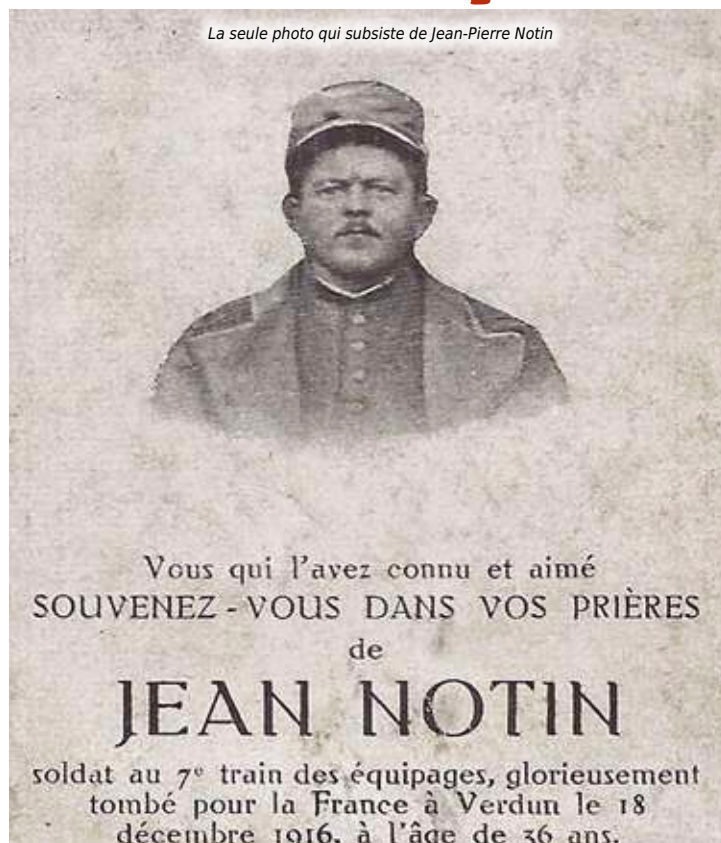
« Blessé grièvement à son poste de conducteur par un éclat d'obus, a continué sa route et n'a quitté le volant de sa voiture que lorsque celle-ci a été rangée à l'abri en dehors de la route, ce qui a permis à la suite du convoi d'échapper au bombardement. »



Une section sanitaire automobile (coll Doumenc)

Méconnu ou célèbre, deux tringlots de Verdun... pour que le convoi passe

La seule photo qui subsiste de Jean-Pierre Notin



Jean-Pierre NOTIN un héros du Train tué à Verdun

Jean Pierre Notin est né le 27 mars 1881 à St Clément les Places (Rhône), dans une modeste famille d'agriculteurs. Il est incorporé en novembre 1902 au 12^e Régiment de Hussards où il va effectuer un service militaire exemplaire. Titulaire d'un certificat de bonne conduite mérité, il est libéré de ses obligations militaires en septembre 1905 et passe dans la réserve de l'armée active. En 1906, il épouse Marie-Claudine Chirat. Le couple exploite une petite ferme à Meys (Rhône) au lieu-dit le Bessenay. De cette union naîtront deux enfants : Marie-Etiennette en 1906 et Pierre-Claudius en 1913.

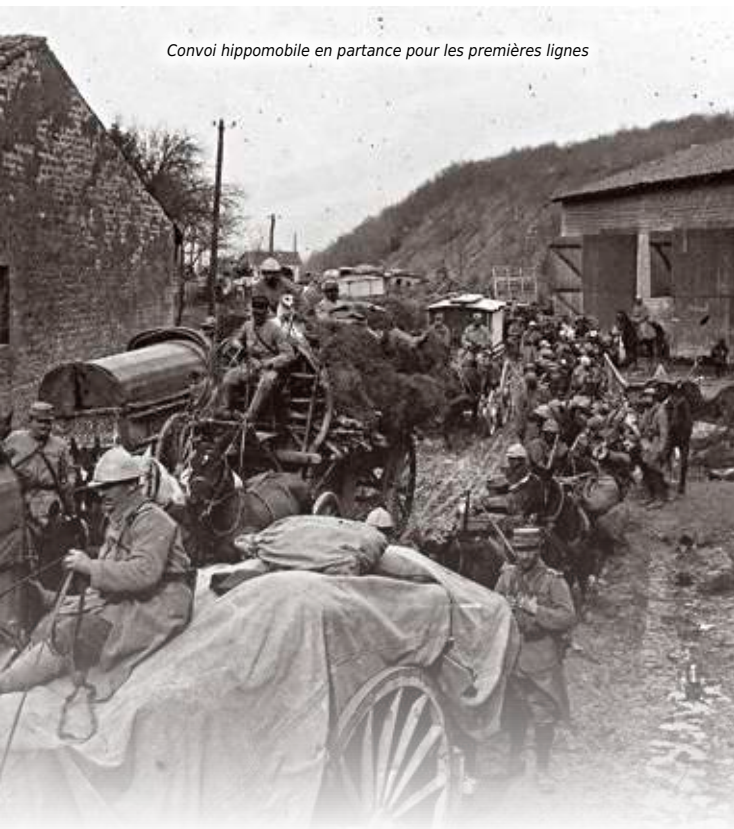
En cette période où les antagonismes avec le voisin allemand sont exacerbés, comme tous les français, Jean-Pierre Notin participe à la préparation de la revanche. Coutumier de l'utilisation des chevaux, il est mobilisable au 7^e Escadron du Train (7^e ET) de Belfort et effectue au sein de cette unité deux longues périodes d'exercices : du 4 au 26 novembre 1909, puis du 21 juillet au 6 août 1911.

Les premières années de guerre de Jean-Pierre NOTIN

Jean-Pierre est rappelé sous les drapeaux par ordre de mobilisation générale le 1^{er} août 1914⁽¹⁾. Il rejoint son unité, la 6^e compagnie du 7^e ET, chargée d'assurer les CVAD (convois administratifs) du 7^e Corps d'Armée, véritable « magasin roulant » de l'intendance chargé de ravitailler les unités en ligne. Jean-Pierre est affecté au CVAD 4/7 et sert d'abord sur le front des Vosges avant de rejoindre l'Oise début septembre, où l'armée française fait face à la grave menace qui pèse sur Paris. Jean-Pierre Notin va ainsi apporter avec son unité, sa modeste part à la 1^{re} victoire de la Marne, en ravitaillant l'Armée Maunoury. Le CVAD 4/7 reste dans le Soissonnais jusqu'en mars puis rejoint la Champagne où il va s'illustrer au mois de septembre, y déplorant ses premiers tués et blessés. Mais c'est à Verdun en 1916 que le CVAD 4/7 vivra ses plus belles heures de gloire, Jean-Pierre Notin en étant un des héros.

(1) Initialement « vieux » réserviste, il passera territorial en mars 1915.

Convoi hippomobile en partance pour les premières lignes



1916 : l'année tragique

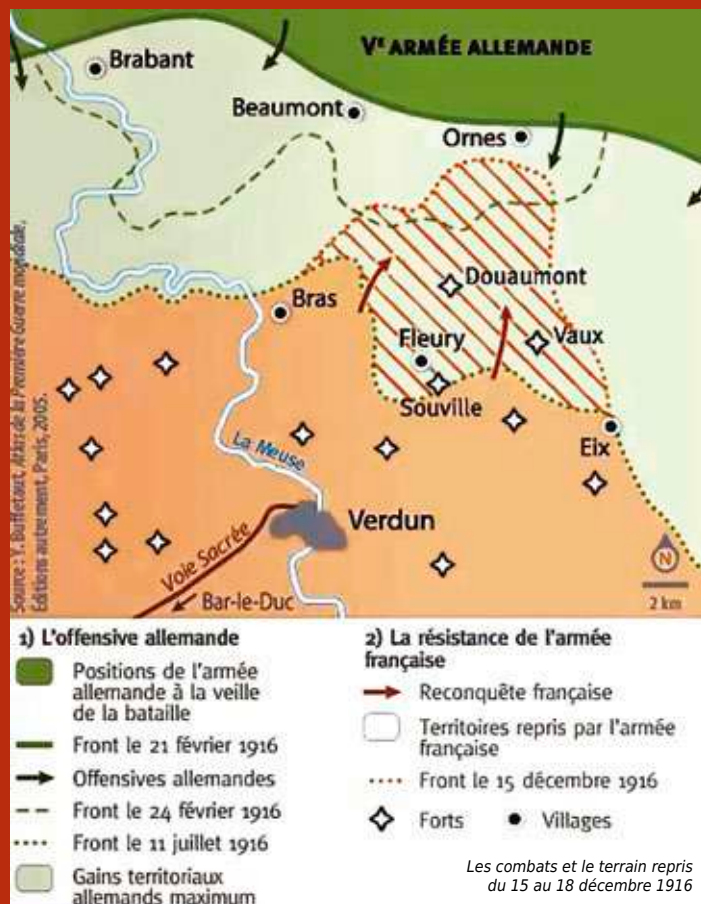
Après une période de mise au repos puis un séjour sur les arrières du front de Verdun, le CVAD 4/7 est affecté en février 1916 au soutien des unités chargées de la défense du secteur d'Avo-court, au pied de la côte 304 et des hauteurs du Mort-Homme. Les missions de ravitaillement en vivres y sont périlleuses et le bivouac, au bois de Récicourt, est fréquemment bombardé par avion. Les pertes matérielles sont lourdes, de nombreux chevaux tués et la liste des tués et des blessés s'allonge au fil des mois⁽²⁾.

Au cours de l'année 1916, l'unité de Jean-Pierre va ainsi effectuer de longs, périlleux et exténuants séjours sur le front de Verdun, entrecoupés de trois périodes de mise au repos sur les arrières ainsi que d'une longue participation à l'offensive de la Somme au cours de l'été.

C'est au mois de Décembre et à Verdun que le CVAD 4/7 va écrire sa plus belle page de gloire. Un détachement de 45 voitures et 15 attelages haut-le-pied, aux ordres de l'Adjudant-chef Fade, y assure alors le ravitaillement en munitions et vivres destinés au fort de Douaumont et à la 37^e Division d'Infanterie, en offensive dans ce secteur.

Les circonstances de la mort de Jean-Pierre Notin

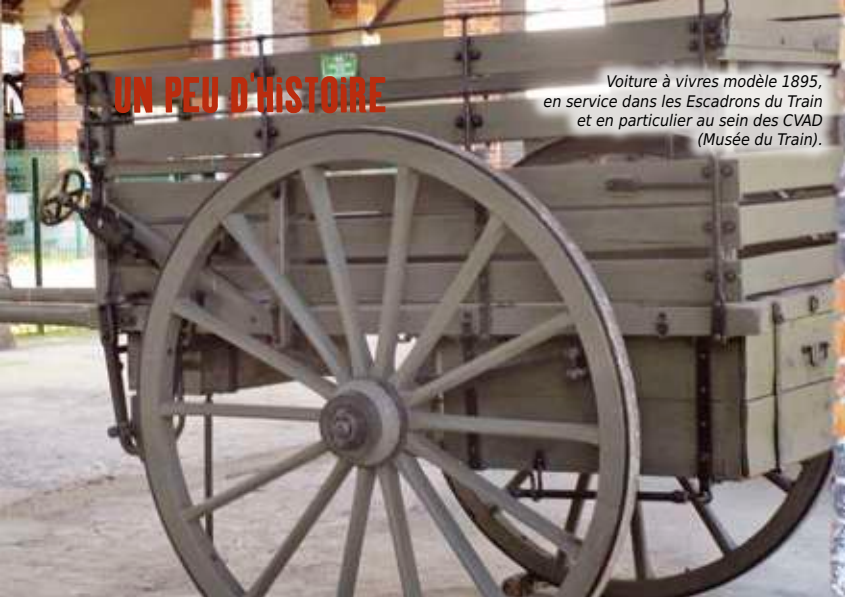
Il a été tué au cours de l'ultime offensive qui s'est déroulée du 15 au 18 décembre et qui a permis à l'armée française de revenir pratiquement sur la ligne de front d'avant le 21 février. Alors que 80 % des combattants de Verdun ont été tués par des tirs d'artillerie, les tringlots ravitaillant les premières lignes étaient eux aussi particulièrement exposés. De jour, l'aviation allemande repérait les convois de ravitaillement et faisait déclencher sur eux des tirs meurtriers. De nuit, l'artillerie déclenchait d'emblée des tirs repérés sur les points de passage obligés empruntés par ces mêmes convois.



Le 18 au matin, les voitures sont chargées dès 7H00. Jean-Pierre Notin doit acheminer un chargement de pain. Le premier convoi, aux ordres du Maréchal des Logis Royer monte sur la piste de Douaumont dès 10h00 et parvient à passer. Mais un poste de gendarmerie interdit le passage aux 30 voitures qui suivent et doivent faire demi-tour : la route de Bras-sur-Meuse est intensément bombardée par l'ennemi, des véhicules du service de santé détruits encombrant la route, ne laissant qu'un passage étroit. L'Adc Fade insiste pour faire passer son convoi en montrant l'ordre écrit de l'état major de la 37^e DI.

Les 30 voitures parviennent à passer mais plus loin le convoi, signalé par un avion ennemi, est soumis à un violent tir de barrage au bois Lecourtier à Bras-sur-Meuse. Un conducteur est grièvement blessé. La piste est maintenant obstruée par les carcasses de quatre attelages détruits et leurs chevaux éventrés. L'Adc Fade fait faire demi-tour à son convoi pour le mettre à l'abri puis organise une corvée qui revient déblayer la piste.

(2) Le 7^e ET perdra au cours de la guerre 2 officiers, 4 sous-officiers et 48 hommes de troupe et se verra attribuer 9 citations collectives et plus de 200 citations individuelles.



La mission peut reprendre, mais le convoi est de nouveau soumis à un feu violent de l'artillerie ennemie. Jean-Pierre Notin est très grièvement blessé sur le siège de son chariot par un éclat d'obus à la cuisse. Son sang se répand en abondance sur le pain qu'il était venu apporter à ses camarades de combat. Sur place, on n'a ni le temps, ni les moyens de s'occuper des blessés. On remet Jean-Pierre sur le siège de sa voiture et il repart vers l'arrière, tenant courageusement lui-même les rênes de son attelage. Mais c'est son cheval, qui connaît le chemin, qui achèvera le funèbre trajet : Jean-Pierre Notin est mort en route, vidé de son sang.

Pour leur courage et leur obstination à faire passer coûte que coûte les approvisionnements, le général commandant la 37^e DI va citer l'Adc Fade et 10 de ses gradés et conducteurs. Jean-Pierre Notin est ainsi cité à l'ordre de la Division dans les termes suivants : « Excellent conducteur, brave et discipliné, tué sur le siège de son fourgon par un éclat d'obus le 18 décembre 1916, au cours d'un violent bombardement en assurant le ravitaillement de première ligne. » Jean-Pierre sera également décoré de la Médaille Militaire à titre posthume par décret du 1^{er} octobre 1918.

Les suites et conséquences de la mort de Jean-Pierre Notin

C'est un de ses compagnons d'armes, présent avec lui le jour de sa mort, qui est venu après la guerre rapporter ses affaires personnelles et raconter les circonstances exactes de son décès à sa famille. Il laisse une veuve et deux orphelins, biens démunis pour faire marcher seuls une exploitation agricole. Son fils Pierre, né en 1913, n'aura jamais connu son papa. Ne pouvant rester seule sur la ferme, la jeune veuve se remarie en 1919 avec un veuf

plus âgé qu'elle, lui-même père de 2 enfants. Le couple aura un autre fils de ce 2^e mariage. Mais Pierre souffrira toute sa vie de l'absence de ce père que la guerre lui avait enlevé trop tôt. Il quitte l'exploitation et part travailler dans la soie à St-André le Puy (Loire). Il s'y marie en 1936. Le couple aura 3 enfants dont Aimée, née en 1939.



La veuve de J-Pierre Notin et ses 2 enfants

3 générations, 3 guerres et...2 tringlots

Cette année-là, Pierre est mobilisé. Il fera lui-même sa « drôle » de guerre. Démobilisé en 1940, la famille rejoint Meys, Pierre travaillant à proximité dans une mine. Mais il n'aura jamais l'occasion de se rendre à Verdun sur la tombe de son papa. C'est sa fille Aimée qui effectuera beaucoup plus tard avec son mari Fernand Chastagnier ce pèlerinage à Verdun sur la tombe de son grand-père et se battra pour faire revivre son souvenir.

Né en Ardèche en 1932, Fernand Chastagnier effectuera lui-même, par un curieux hasard, son service militaire en 1953 dans le Train, au Centre d'Instruction du Train 158 de La Valbonne. Il y sera pendant 18 mois moniteur puis instructeur de dépannage à la FRAD⁽³⁾ et terminera Maréchal-des-Logis. Avec son beau-frère, un autre Jean-Pierre Notin, petit-fils du héros de 1916, Fernand sera rappelé en 1956 et partira 6 mois en Algérie où il sera sous-officier adjoint...d'une section de fantassins de l'air. L'armée de l'air compte en effet sur ce « biffin⁽⁴⁾ » pour initier les jeunes aviateurs aux subtilités du combat de l'infanterie. Fernand reprendra ensuite avec son frère une petite entreprise de carrosserie à Aubenas.

Un choix judicieux pour commémorer le Centenaire de Verdun et de la Voie Sacrée

En effet, Jean-Pierre Notin est à plusieurs titres un symbole. Tout d'abord, il a été tué à Verdun, bataille la plus emblématique de la Grande Guerre, en ravitaillant en pain les premières lignes, mission parmi les plus nobles du tringlot. C'est ensuite un sans-grade qui œuvrait courageusement dans l'ombre, symbole de l'humilité du tringlot au service de ses frères d'armes. Enfin, alors que la Voie Sacrée est à la Gloire du tringlot du tout nouveau Service Automobile, Jean-Pierre Notin représente, quant à lui, les tringlots du Train hippomobile qui, seul, était en mesure d'acheminer le ravitaillement jusqu'aux premières lignes, à travers un terrain chaotique, constamment remué par les obus.

C'est ainsi que dans un premier temps, le 23 mars, à l'occasion de la fête du Train à Bourges, un hommage particulier lui a été rendu devant le monument aux morts, au nom de tous ses camarades tombés à Verdun, en la présence symbolique de sa petite fille Aimée Chastagnier-Notin et du Cne Marchal, commandant l'Escadron de Quartier Général de l'EMF1 et de son fanion. Cette unité est en effet héritière des traditions du 7^e RCS et par conséquent du 7^e Escadron du Train stationné à Besançon en 1914.

(3) Formation Rationnelle Accélérée du Dépanneur

(4) Surnom donné par les aviateurs à tout le personnel de l'armée de terre

La nécropole nationale de Verdun-Bevaux

Avec celle du Faubourg Pavé, c'est une des deux nécropoles situées dans la périphérie immédiate de la ville de Verdun. D'une superficie de 23 000 m², elle regroupe 3 592 sépultures, dont 3 107 tombes de soldats français tombés à Verdun de 1916 à 1918. Des corps auparavant inhumés sur les sites de Glorieux et de la caserne Marceau y ont été ramenés.



Dans un 2^e temps, le 15 juin, en prélude des commémorations nationales de la Voie Sacrée à Verdun, une cérémonie intimiste mais empreinte d'émotion, s'est tenue sur sa tombe à la nécropole nationale de Verdun-Bevaux. Sous les couleurs du fanion de l'EQG de l'EMF1 et après un petit mot d'hommage lu par l'officier culture d'arme, ce dernier a déposé une belle gerbe⁽⁵⁾, conjointement avec le Cne Marchal Cdt l'EQG et le Col Lecubain, directeur de la formation de l'ETLO, représentant le Gal Bonnet, Père de l'Arme. Le Lcl Guélé, Cdt le CFCU avait également tenu à être présent.



...sous les couleurs du fanion de l'EQG de l'EMF1

La nécropole nationale de Verdun-Bevaux

Maurice Ravel : une célébrité sur la Voie Sacrée

Il n'y a pas eu que des tringlots anonymes au volant des camions de la Voie Sacrée. Lorsque débute la Grande Guerre, Maurice Ravel (1875-1937) est déjà un musicien de renommée internationale. À 39 ans, il souhaite ardemment prendre sa part au conflit mais a été exempté de service militaire en 1895 en raison de sa faible constitution (1,61 m). Il tente d'abord de se faire incorporer dans l'aviation mais ne pesant que 48 kg, il est trop léger. À force d'entêtement, il parvient tout de même en 1915 à se faire reconnaître « bon pour le service auxiliaire. »

C'est ainsi que le compositeur du *Boléro* se retrouve incorporé au sein du Service Automobile. À l'issue d'une période de formation à la conduite automobile, il sert d'abord au sein de divers parcs automobiles, mais ce n'est que le 12 mars 1916 qu'il rejoint le front, affecté comme conducteur au sein de la TM 171 stationnée à Bar-le-Duc. Au volant de son camion puis d'une camionnette Panhard qu'il baptise *Adélaïde*, il partage donc le dur quotidien des conducteurs de la Voie Sacrée, connaît lui aussi les crevaisons, la pluie, le froid, le manque de sommeil, qui le conduisent, plus vite que la plupart de ses camarades, à l'épuisement de ses forces. Malgré tout soucieux de servir au plus près du front, il est muté le 13 avril à l'ambulance 13, mais n'y restera que 10 jours.

En mai 1916, il est affecté avec sa camionnette au parc de réparation des canons de 75, tombe en panne dans une forêt, y attend plusieurs jours l'arrivée des dépanneurs, puis reste ensuite 3 longs mois à Chamouille (Hte-Marne), attendant désespérément la réparation de son véhicule. En août, il bénéficie d'une permission à Paris puis se bat pour obtenir une nouvelle affectation qu'il obtient en septembre, cette fois-ci à Châlons-sur-Marne. En dépit de sa volonté de servir à tout prix, la faible constitution de Maurice Ravel l'obligera à capituler devant ses problèmes de santé : il est victime d'une dysenterie puis d'une péritonite. Hospitalisé et opéré, il ne sort que le 18 octobre et part en convalescence à Paris jusqu'en février 1917. Réaffecté à Versailles, il est démobilisé en mars puis définitivement réformé.

De même que notre « *Hymne aux morts du Train* » l'évoque de manière évidente et voulue par son auteur⁽⁶⁾, certains ont voulu retrouver dans son célèbre *Boléro* le rythme lent des camions circulant sur la Voie Sacrée. L'idée est certes belle, mais rien à ce jour ne permet de la confirmer.

Maurice Ravel en 1925 (photo BNF)



(5) Offerte par l'EQG de l'EMF1

(6) Le chef de musique de 1^{re} classe Beaumont, alors qu'il servait au 602^e RCR, compositeur et musicien certes plus anonyme que Maurice Ravel

Les hommages rendus aux « poilus » du Train à Verdun

La presse, tout d'abord, rendit très vite un hommage unanime aux tringlots du service automobile de Verdun. Ainsi, Gustave Hervé écrivit-il dans « La victoire » du 10 mars 1916 : « Nous suppléons à l'insuffisance regrettable de notre réseau ferré par un merveilleux et colossal emploi de nos camions automobiles, dont les convois forment autant de trains sur la route. Il y a là un service dont il me revient de tous les côtés que c'est un prodige d'organisation. À l'arrière, on considérait les automobilistes comme des embusqués⁽¹⁾. Quand la nation saura le formidable travail qu'ils ont fourni autour de Verdun, l'héroïsme qu'ils ont déployé, quand elle saura que c'est en bonne partie grâce à eux que nous tenons Verdun, les gens les plus atteints d'embuscomanie regarderont avec respect les poilus de l'automobile, et ne les mettront pas au-dessous des poilus de la tranchée. »

Un journaliste de « l'œuvre » demandait même pour eux des décorations bien méritées : « À Verdun, les sections automobiles ont fait merveille. Les hommes ont fourni de 36 à 40 heures de travail consécutif, suivies de courtes poses de 3 à 4 heures. De temps à autre, les convois sont repérés par les hiboux boches et alors les obus pleuvent. Les hommes à l'A de laine rouge⁽²⁾ triment, peinent et en voient de dures. C'est pour ces méconnus que nous intercédons aujourd'hui : les décorations, c'est rare dans le corps des automobilistes militaires. Un peu de ruban pour ces oubliés : beaucoup d'entre eux en sont dignes. »

Mais c'est dans les « feuilles de chou » des unités d'infanterie, que l'on peut lire l'hommage le plus touchant du poilu des tranchées à son frère d'armes du service automobile. Ainsi, dans « le Poilu » journal du 37^e d'infanterie, peut-on lire : « Nous les avons vus, ces automobilistes venant chercher les blessés à la côte 304, jusque sur la route battue par les mitrailleuses. Franchement, ils étaient doublement héroïques, n'ayant pas pour les enivrer, la fièvre du combat. Ceux-là étaient des héros. Nous les saluons fraternellement. »

Dans le « Bochofage », feuille de chou du 68^e d'infanterie, on peut également lire : « Au cours des derniers chocs, à Verdun et dans la Somme, les automobilistes furent nos camarades de feu. Nous en avons vu tomber sur les grand' routes où, ici et là, des camions morcelés par la mitrailleuse attestent le péril encouru par les hommes du volant. »

C'est encore le « Camouflet », bulletin de la 150^e division d'infanterie, qui exprime son admiration pour les exploits réalisés par nos anciens : « Un jour, j'ai vu un bataillon d'infanterie qui invectivait un jeune conducteur, arrêter net ses critiques et crier : « Bravo, t'es un frère » lorsque ce dernier leur eût montré sa médaille militaire, sa croix de guerre et la claudication accentuée de sa jambe gauche. Pour nous pauvres fantassins, les conducteurs des sections automobiles sont de vrais poilus comme les autres. Nous les avons vus au boulot aux heures difficiles. Assourdis par le bruit de leur moteur, cramponnés à leur volant, ils n'entendent pas venir les obus et n'ont pas comme les fantassins, la ressource du plat ventre sauveur. »

(1) Les conducteurs du service automobile portaient un brassard rouge avec un A. Rapidement, ce A était devenu pour certains, à tort, synonyme d'« Ambusqué ».



Le rôle primordial joué par Aimé Doumenc dans le succès de la Voie Sacrée

Laisser-passer permettant au Cne Doumenc de circuler aisément à travers les lignes alliées



Polytechnicien, officier d'artillerie, Aimé Doumenc effectuera une carrière particulièrement brillante, terminant en 1940 au poste de Major Général (N°2 de l'Armée de Terre). Les extraits de documents officiels qui suivent, aimablement communiqués par la famille du Général d'Armée Doumenc, montrent bien la part déterminante que ce dernier a prise dans la victoire de Verdun et dans les succès ultérieurs des armées alliées. Y sont mis en avant non seulement le remarquable officier d'état-major, mais également le visionnaire, l'organisateur hors pair et enfin le chef énergique, payant de sa personne et exerçant sur ses subordonnés un fort ascendant.

« Officier remarquable dont l'activité intellectuelle, le courage et l'endurance ont imprimé au Service Automobile cette impulsion vigoureuse qui en a fait un des facteurs de la victoire. A obtenu de ce service un rendement supérieur à toutes les prévisions, maintenant par son exemple et son ascendant son personnel au volant pendant des semaines entières, sans autre repos que la durée de chargement et de déchargement des voitures. Après avoir conçu et organisé les transports les plus audacieux, allait toujours dans les circonstances difficiles en assurant l'exécution en les dirigeant en personne aux points les plus dangereux. »

(Citation à l'ordre de l'Armée signée Pétain)

« Modèle de décision, d'énergie et d'activité, a su par ses qualités de commandement et son ascendant personnel, obtenir du Service Automobile un rendement intensif qui s'est maintenu sans défaillance pendant neuf mois. A donné l'exemple à son personnel en s'assurant de l'exécution des transports et des ravitaillements dans la zone des combats. »

(Citation à l'ordre du Corps d'Armée)

« Le commandant Doumenc exerce un véritable commandement de troupes dans des secteurs systématiquement bombardés. Il a industrialisé complètement le Service Automobile. Personne ne peut le remplacer, sans risques pour le service, dans un poste où il faut un chef qui soit à la fois un excellent technicien et un excellent officier d'état-major, parfaitement au courant de l'organisation de l'Armée. »

(Demande de maintien dans son emploi actuel d'un personnel indispensable, signé de l'Aide-Major Général chargé de la Direction de l'Arrière)



2^e à partir de la droite, Aimé Doumenc s'apprête à être décoré par le Gal Joffre

UN PEU D'HISTOIRE

À la recherche des descendants du Capitaine Doumenc

L'idée est venue à l'occasion de la fête du Train du Centenaire, où l'ETLO recevait la famille du conducteur Notin, tué à Verdun. Le Col Lecubain a alors suggéré de rechercher s'il n'existait pas des descendants du Cne Doumenc. Cette idée n'était jamais venue à l'Arme du Train, peut-être en raison du fait que Doumenc était artilleur. Mais ce dernier, en tant qu'adjoint puis directeur du Service Automobile pendant la Grande Guerre, est véritablement à l'origine d'une 2^e naissance pour notre Arme. Qui plus est, ce visionnaire a activement œuvré pour que ce tout nouveau Service Automobile soit intégré à l'Arme du Train. Il a gagné ce combat, quelquefois contre l'avis de certains officiers supérieurs de notre Arme qui ne voyaient pas forcément d'un bon œil l'arrivée au milieu de leurs Escadrons, chevaux et charrois, de ces engins bruyants et polluants. Le crottin était certes plus « écologique »...

Lorsque le Major Jeanselme tape sur le moteur de recherche bien connu le nom de Doumenc, apparaît la personnalité de Philippe Doumenc, prix Renaudot 1989. Sa qualité de petit-fils du général Doumenc est mentionnée ainsi que la liste de ses ouvrages les plus récents et le nom de sa dernière maison d'édition. Contactée par mes soins, cette dernière ne veut pas communiquer les coordonnées de ses auteurs mais accepte de contacter Philippe Doumenc pour lui demander s'il veut bien entrer en contact avec l'École du Train. Aîné de la famille, Philippe Doumenc a accueilli favorablement ma requête et nous avons eu une conversation au téléphone au cours de laquelle il m'a conseillé de contacter plutôt son jeune frère Michel. Médecin en retraite, Michel Doumenc réside en région parisienne et s'est particulièrement impliqué dans les récentes manifestations se rapportant au souvenir de son grand-père. En effet, le lycée Champollion de Grenoble et la petite ville du Tullins dans l'Isère se sont souvenus à l'occasion du Centenaire de la Grande Guerre, qu'un personnage d'envergure nationale avait été un ancien élève du premier et reposait dans le cimetière communal de la seconde.

J'ai ainsi pu me déplacer au domicile de Michel Doumenc où lui-même et son épouse m'ont chaleureusement reçus. Tous deux ont accepté avec enthousiasme de répondre à l'invitation du Père de l'Arme de venir à Verdun le 16 juin pour participer aux commémorations du Centenaire. Rendez-vous est d'ores et déjà pris pour une visite de la famille Doumenc à Bourges en 2017, probablement à l'occasion de la fête du Train. M. Doumenc en profitera pour visiter notre musée dont il devrait enrichir les collections grâce au don d'un ouvrage ayant appartenu à son grand-père.

Le Berliet CBA : autre « héros » de la Voie Sacrée

Nombreux sont les constructeurs automobiles qui ont produit pour la Défense des véhicules qui ont circulé sur la Voie Sacrée. Certains ont disparu depuis longtemps ou ne produisent plus de camions : Arriès, Barron-Vialle, Cottin-Desgouttes, Delaunay-Belleville, La Buire, Lorraine, Luc Court, Panhard-Chatillon, Rochet-Schneider, Saurer (Suisse), Vermorel (ambulances). Les marques « historiques » françaises étaient évidemment déjà les plus présentes : Peugeot, Renault et bien évidemment Berliet.

Le constructeur lyonnais était en effet le principal fournisseur de la Défense et par conséquent le Berliet CBA a été le véhicule qui a le plus circulé sur la Voie Sacrée. Conçu en 1913, c'était un camion de conception très moderne. Son moteur de 5,3 l de cylindrée posé sur l'essieu avant, atteignait un régime moteur de 1200 tr/min, élevé pour l'époque, qui autorisait une vitesse maximum de 30 km/h. Pesant 3,5 tonnes à vide, il pouvait transporter une charge utile équivalente. Réputés « increvables », 25 000 CBA ont été livrés au Service Automobile pendant la Grande Guerre. Les usines Berliet ont poursuivi sa production jusqu'en 1932. (Source Fondation Marius Berliet)

Une section de transport équipée du Berliet CBA 15 en mouvement vers le front dans la région de Dijon (coll Doumenc).



Colloque de l'arme du Train et de la logistique opérationnelle

Le Gar Bosser CEMAT introduit le colloque

***La logistique au contact :
intégrée, modulaire, dynamique***

Le Gal Bonnet Père de l'Arme accueille
les participants dans l'amphithéâtre Foch

Intervention du Gdi Barréra,
Sous-chef d'état-major plans-programmes
à l'EMAT

C'est dans le cadre prestigieux de l'amphithéâtre Foch de l'École Militaire à Paris que le 4 février 2016, l'arme du Train a officiellement lancé les activités de commémoration du centenaire de la Voie Sacrée. Le Général d'armée Bosser, chef d'état-major de l'armée de terre, a fait l'honneur de sa présence en venant introduire ce colloque, marquant ainsi l'importance à ses yeux du soutien logistique dans le succès des opérations.

De l'avis général, tout était parfait dans l'organisation orchestrée par le personnel de la DEP de l'ETLO, animé de main de maître par le Col Millot, directeur de la DEP « Log ». Le Lcl Pons, de la Dicod, officiait en tant que « maître de cérémonie ». Tringlots d'active et de réserve, anciens de la FNT et de l'AMAT, logisticiens des autres armes et services mais aussi civils, ils étaient plus de 330 à avoir répondu « présent » à l'invitation du Gal Bonnet pour assister à de nombreuses présentations de très haut niveau. Cet article se propose de rapporter les propos des différents conférenciers les plus marquants pour leur auditoire.



LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS

La Voie Sacrée, cordon ombilical de Verdun

➤ PAR LE GBR (2S) MARILL, HISTORIEN DE LA GRANDE GUERRE

À propos des raisons qui ont présidé au choix des allemands d'attaquer à Verdun : « *La logistique perdra les français. C'est leur maillon faible et une des raisons du choix de Verdun pour l'attaque allemande.* »

Parmi les causes de la victoire française : « *La noria a été l'effet majeur stratégique du Gal Pétain et la logistique le point fort des français alors qu'au départ, tout était contre eux.* »

Opération SERVAL, criticité de la contrainte logistique

➤ PAR LE GDI BARRÉRA, CDT LA BRIGADE SERVAL, qui a fait une intervention particulièrement remarquée.

Considérations générales sur les contraintes logistiques de l'opération : « *Il n'y avait pas de supply chain externalisée au début de l'opération... Chaque fois qu'une opération est montée, il faut se dire, est-ce que la LOG peut le faire ?... On vous dit que la logistique est derrière, mais à Serval, pas d'arrière et pas d'avant, la logistique était partout... On dit que la brigade n'est pas un échelon logistique et à la brigade, on avait un B4 complètement sous-dimensionné.* »

Éloge du rôle du Batlog et des logisticiens : « *La logistique de SERVAL, cela a été une chambre à air trouée de partout, tendue à l'extrême et avec des rustines. Cela a marché car on a de bons logisticiens. Il n'y a pas beaucoup d'armées qui ont une logistique capable de faire ça... Le Batlog, si on ne l'avait pas eu, on perdait la guerre.* »

Concernant le pont aérien mis en place au profit de la brigade SERVAL : « *Il n'y a pas que l'Indo et le Tchad, le RTP a montré à tout le monde que ses savoir-faire étaient plus qu'utiles.* »

En faisant un parallèle avec la Voie Sacrée : « *Les convois logistiques de 80 à 100 véhicules dans le désert font rêver. Les lieutenants qui ont fait ces convois n'ont pas à regretter la Voie Sacrée... Les 2 lieutenants qui faisaient les boucles vers Tessalit ont réalisé la Voie Sacrée du Mali... Le ravitaillement a été bien fait depuis l'APOD jusqu'aux premières lignes, même si cela n'avait pas la même ampleur qu'à Verdun.* »

Regards croisés : la logistique opérationnelle britannique

➤ PAR LE LCL TORBET, OFFICIER DE LIAISON LOGISTIQUE DE L'ARMÉE DE TERRE BRITANNIQUE

« *Nos deux concepts logistiques sont similaires mais différents. La différence se situe dans le « comment » ? Nous avons gardé l'esprit de l'engagement en haute intensité, avec les moyens blindés-chenillés et un esprit de corps expéditionnaire car nous avons toujours fait la guerre en dehors du territoire national... Nous avons externalisé tout ce qu'il n'est pas nécessaire de déployer dans une opération.* »

Les structures logistiques binationales et multinationales : opportunités et limites

➤ PAR LE COL BARBE DU CFT ET LE COL PINCZON DU SEL DU CRR-FR

« *Il faut développer la culture de la coopération binationale.* » (Col Barbe)

L'intégration logistique dans les opérations récentes : les conditions du succès



Place aux questions pour les Col Ramasco et Depré, entourant le Lcl Pons de la DICOd, maître de cérémonie

➤ PAR LE COL RAMASCO, ASIA SANGARIS EN 2015 ET LE COL DEPRÉ, CHEF DU BATLOG BARKHANE EN 2015

« *Il n'y a pas d'avant et d'arrière, nous avons besoin de combattants-logisticiens. Les 300 hommes et femmes du Batlog se sont transformés en combattants lorsqu'il a fallu défendre le périmètre de la base LOG et organiser des convois pour aller évacuer les ressortissants en ville.* » (Col Ramasco)

« *Un convoi n'est pas une simple opération logistique pour 3 raisons :*

- *il est souvent la condition préalable à la réalisation de plus grosses opérations aéroterrestres ; il s'agit de remettre à hauteur tous les stocks, de carburant pour les hélicoptères en particulier ;*
- *il mobilise l'attention du PC interarmées de théâtre, parce qu'il peut être la plus grosse opération du moment, ou la plus risquée ;*
- *il monopolise les moyens d'appui fournis par la 3^e dimension (drones, hélicoptères d'appui-feu, avions de chasse, qui vont tous assurer la protection vers l'avant du convoi.* » (Col Depré)



De gauche à droite, Col Barbe, Lcl Torbet, Lcl Pons, Col Pinczon du Sel

Le Train au contact : la maîtrise des flux et des interfaces de milieux

➤ PAR LE COL GUILLAUME SANTONI, DEP-ETLO

À propos du caractère réversible des déploiements logistiques : « Il faut garder en permanence une capacité en réversibilité. Il faut beaucoup de logistique en entrée et en sortie de théâtre. »

À propos des unités du Train au métier spécifique : « Le RSC a un champ d'action très spécialisé et à forte technicité... Le 519^e GTM est un outil capacitaire unique et décisif d'entrée en premier... Le 1^{er} RTP est l'outil de ravitaillement ultime. »

Concernant le rôle du Train au sein de la logistique : « Le Train est un acteur multitaâches, multifonctions et multimilieux... Les convois du Train sont de bons capteurs de renseignement... Aucune ressource n'échappe au Train... Le Train est l'arme des derniers kilomètres, au contact du client... Le Train est l'intégrateur unique des flux terrestres du théâtre. » (Col Santoni)

« L'intégration, le Train l'apporte, mais nous n'en sommes pas propriétaires. » (Gal Bacquet)



Intervention du Col (TRN) Guillaume Santoni, directeur des études et de la prospective de l'ETLO

LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS



Le Col Vélut évoque le soutien du GTIA SCORPION. À sa gauche, le Lcl Thomas, le Lcl Pons et le Col (INF) Pierre Santoni.

La logistique à l'horizon SCORPION

➤ PAR LES COL PIERRE SANTONI
CHEF DU BUREAU COMBAT INTERARMES
ET VÉLUT CHEF DU BUREAU SOUTIEN À LA DIV DOCTRINE DU CDEF
ET LE LCL THOMAS, OFFICIER DE PROGRAMME MOBILITÉ À LA STAT

« Les élongations de SERVAL n'étaient pas écrites dans les livres de doctrine... Dans tous les combats, celui qui décide en premier prend une option sur la victoire. » (Col Pierre Santoni)

« On a mis 2 mois ½ entre l'arrivée du PPLOG dans les unités et le 1^{er} embarquement sur le bateau, c'est une réussite... Il est difficile d'exploiter le RETEX d'aujourd'hui tout en se forçant à imaginer l'utilisation de demain. » (Lcl Thomas, à propos des futurs équipements du programme SCORPION)

« Les défis à relever par la logistique dans le programme SCORPION sont l'infovalorisation, l'éparpillement et la vitesse des unités, l'accélération du rythme des opérations, la surconsommation et l'usure des unités... L'infovalorisation du programme devrait permettre une meilleure anticipation de la logistique... Les logisticiens sont pré-câblés pour SCORPION mais il nous appartient de finaliser des approches qui ne sont pas encore écrites. » (Col Vélut, concernant le soutien du GTIA SCORPION)



Le buffet-debout : un grand moment de convivialité

Le Gca Ste-Claire Deville, COMFT, conclut le colloque

Conclusion

Le Gca Sainte-Claire Deville, commandant les forces terrestres, accompagné de son adjoint, le Gdi Alabergère, avait également fait l'honneur à l'Arme du Train de sa présence pour conclure ce colloque.

Le Gca Ste-Claire Deville a tout d'abord cité le Gal Patton : « La logistique, je ne sais pas ce que c'est, mais j'en veux. » Il a clos son propos en disant : « Je veux faire dire à l'avenir aux chefs interarmes : la logistique, je sais ce que c'est et j'en veux. »

En référence à la Voie Sacrée : « Je veux ici signaler l'excellence des tringlots sur les théâtres d'opérations... Vous avez la culture du convoi qui doit passer, comme à Verdun. »

Les anciens avaient répondu « présent ».
De gauche à droite les Gdi Farbos, Gal Bourgin, Col Labbé, Gdi Baudoux.



Il revenait au Gal Bonnet, Père de l'arme, de terminer en présentant aux participants les commémorations et festivités à venir du Centenaire de la Voie Sacrée, ainsi que le clip vidéo réalisé à cette occasion.

À l'issue de ce colloque, de nombreux remerciements et témoignages de satisfactions sont parvenus au Père de l'Arme. Nous en publions ci-contre les extraits les plus marquants.



Le Père de l'Arme félicite et remercie tous ceux qui ont organisé et soutenu cette activité dont les lieutenants de la DA.

Gbr Bacquet, adjoint environnement logistique du COMFT :

« Un grand merci pour l'organisation de ce colloque qui est une grande réussite contribuant au rayonnement du Train et de la LOG OPS. Une très belle opportunité de nous retrouver dont nous garderons tous un très bon souvenir. Je veux aussi saluer le travail de tous les organisateurs qui ont œuvré dans l'ombre pour la réussite de cette journée. Un très beau travail d'horlogerie. »

Contrôleur des Armées Baczowski :

« Je félicite nos camarades du Train pour l'excellence de leur prestation. »

Gdi (2S) Rémondin - Président de la Fédération Nationale du Train :

« Permettez-moi, au nom de la FNT d'adresser au Père de l'Arme et à toute son équipe mes plus vives, sincères et fraternelles félicitations. Ce colloque fut à nos yeux une réussite totale. Les intervenants ont été de haut niveau tout en étant accessibles à tous dans leur propos. Les interventions de la salle ont démontré l'intérêt suscité. Mais ce qui m'a le plus frappé c'est la convivialité de ce grand moment de réunion des tringlots de tous âges et origines et de leurs amis et partenaires. Au-delà des opérations évoquées et des doctrines, l'Humain était là. Le Train, grâce à vous, a montré sa vitalité, son insertion dans l'avenir et le respect de son passé glorieux. »

Georges Boutillier - Président Délégué de l'AAA / 1^{er} RT :

« J'ai assisté à un colloque de qualité, de la Voie Sacrée à l'Horizon Scorpion en passant par les opérations en cours, présenté par des intervenants de très haut niveau. Le CEMAT et le Cdt des Forces Terrestres ont montré, par leur présence, l'intérêt qu'ils portent à l'Arme du Train. Mon Général, avec votre équipe, vous avez fait un travail formidable. »

Gbr (2S) Boulineau :

« 2S depuis 13 ans, c'est mon 1^{er} retour au sein de l'Arme dont la vitalité m'apparaît éclatante. J'ai vu des colonels bien dans leurs têtes et leurs baskets. Parfaite réussite à tous points de vue. Merci encore pour cette journée rafraîchissante et intelligente. »

Gdi Barréra :

« Il était vraiment bien ce colloque . De Verdun à Tessalit et Banghi, tout y était et surtout le Train, comme d'habitude avec pugnacité et humilité. Amitiés interarmes. »

Gbr Bonnet, Père de l'Arme, pour remercier tous ceux qui ont œuvré pour cette journée :

« Le 4 février 2016 restera pour l'ensemble de la communauté du Train un moment inoubliable. Chacun à votre niveau de responsabilité, vous avez participé à la réalisation d'une belle œuvre commune dont vous pouvez être légitimement très fiers. Votre enthousiasme, votre dynamisme mais surtout votre audace à concevoir et mettre en œuvre cet événement témoignent de votre grand professionnalisme mais également de votre détermination à repousser toujours plus loin les limites de l'impossible pour atteindre un objectif collectif par essence : la cohésion et le rayonnement de notre si belle Arme.

À la veille du tournoi des 6 Nations, l'équipe de rugby « ETLO + » a remporté avec panache, brio et sens du dépassement de soi le 1^{er} match du centenaire de la Voie sacrée. Soudée, toujours volontaire et avec la volonté de réussir coûte que coûte, cette équipe est destinée à aller plus loin afin que l'hommage à tous nos Anciens, morts et disparus depuis la Grande Guerre soit rendu de la manière la plus noble qui soit. J'associe dans ce message tous ceux qui n'appartiennent pas à l'Arme et qui ont contribué à cette belle œuvre collective. Fier et heureux de faire partie de cette équipe, je vous adresse mes remerciements les plus fraternels. Et par l'Empereur, vive le Train. »



➤ PAR LE CNE MILLARD / CFT / DIV.LOG

Le 18 mars dernier, les tringlots de la garnison de Lille se sont rassemblés au CFT pour célébrer la fête du train et commémorer par la même occasion le centenaire de *la Voie Sacrée*. Cette activité, organisée par la division logistique du commandement des forces terrestres avec le soutien de l'ETLO, a été marquée par une prise d'armes, une aubade de la musique des forces terrestres et un petit-déjeuner cohésion.

Le général de corps d'armée Sainte-Claire Deville, commandant les forces terrestres, a présidé la cérémonie militaire et a procédé à la lecture de l'Ordre du Jour, mettant à l'honneur le Conducteur Notin, héros du Train à Verdun, incarnant les valeurs que les tringlots partagent depuis la création de l'arme en 1807. La présence de l'Amicale des anciens tringlots du Cobra et des Hauts de France ainsi que de l'Amicale des Porte-drapeaux et Étendards du Comité d'Entente des Associations Patriotiques lilloises a contribué à rendre un hommage solennel à nos anciens combattants.

Lors de l'aubade, la musique des FT a notamment interprété l'hymne des Tringlots « *l'aigle d'Osterode* », « *la marche de l'Arme du Train* » ainsi que « *Verdun on ne passe pas* ». Cette prestation de premier ordre a fait vibrer les murs du CFT et les cœurs du personnel sur les rangs ont ainsi replongé dans l'essence et les vertus de l'arme du Train. Enfin, tous les participants se sont retrouvés autour d'un petit-déjeuner au cours duquel ils ont pu également se souvenir et nourrir leur esprit grâce à :

- ✓ une exposition de maquettes de véhicules de la première guerre mondiale réalisée par l'Adc Pisani ;
- ✓ une exposition sur le centenaire du brevet militaire de conduite réalisée par le Cne Kobusinski (ETLO/CIEC) ;
- ✓ une exposition biographique sur le conducteur Notin ;
- ✓ une projection d'un clip vidéo sur les opérations réalisées par les unités du Train depuis leur création.

Ce 209^e anniversaire de la création de l'arme du Train fut un grand succès et a permis à notre arme de rayonner dans le ciel gris du Nord. Et par l'empereur : « Vive le Train ! ».

Les associations patriotiques étaient nombreuses à avoir répondu « présent »



Le personnel présent profite du petit-déjeuner pour visiter les expositions



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

COMMANDEMENT
DES FORCES TERRESTRES

ORDRE DU JOUR N° 87

*Officiers, sous-officiers, brigadiers-chefs, brigadiers, conducteurs du Train
du Commandement des Forces Terrestres et de la garnison de Lille.*

Face à l'ampleur des mouvements de la Grande Armée et devant l'absolue nécessité d'approvisionner les troupes malgré le danger et les élongations considérables, Napoléon I^{er} décidait de structurer et de militariser le soutien de son armée. L'Empereur créait pour cela en 1807 les premiers bataillons des Équipages des Transports Militaires, ancêtres de nos régiments du train d'aujourd'hui.

Depuis l'épopée napoléonienne, les soldats du Train ont été de toutes les campagnes menées par nos armées. Des expéditions lointaines du XIX^{ème} siècle au Mexique, en Crimée ou en Cochinchine, aux combats sur notre territoire en 1870 et pendant les deux guerres mondiales, des guerres d'Indochine et d'Algérie aux opérations extérieures les plus récentes, les soldats du Train assurent, avec courage et dévouement, le soutien de toutes les opérations, allant lorsqu'il le faut jusqu'au bout de leur engagement au service de notre pays.

Soucieux de l'intérêt général et animés par un sens du bien commun exemplaire, les soldats du Train n'ont de cesse de garantir la continuité et la permanence du soutien logistique. « Le convoi doit passer ! » est cette maxime qui guide vos actions et vous honore. Commémorant cette année le centenaire de la bataille de Verdun, comment ne pas mettre en lumière le rôle indispensable du Train dans cette bataille homérique dont l'issue favorable n'eut pu être obtenue sans cette obstination des conducteurs du Train acheminant sur la Voie Sacrée, au rythme d'un camion toutes les treize secondes, 90 000 hommes et 50 000 tonnes d'équipement chaque semaine des dix mois que durèrent ces combats. Une figure illustre cette ténacité et cette abnégation aux services des autres. Le conducteur Jean-Pierre NOTIN symbolise les vertus d'une arme au rôle décisif et porte la mémoire de tous ses frères d'armes morts à Verdun. Poilu héroïque ravitaillant les premières lignes de jour comme de nuit sous les feux de l'artillerie allemande, il est tué lors de l'ultime offensive entre le 15 et le 18 décembre 1916, alors qu'il achemine du pain pour ses camarades en première ligne. Ne se souciant pas du danger, montrant un exceptionnel altruisme, il remplit sa mission jusqu'au dernier souffle d'une bataille qui s'achève le lendemain de sa mort.

Loin des feux de la rampe, travailleurs de l'ombre, vos qualités sont pourtant indispensables à la réussite des opérations et de leur préparation opérationnelle. Œuvrant sans relâche, vous témoignez d'une indéfectible disponibilité dans le travail quelles que soient les conditions d'exécution de vos missions. Au quartier, en camp, sur des postes avancés ou au plus près des combats, vous déployez des qualités exceptionnelles au service des autres. Vous les exprimez également de belle manière en prenant votre part aujourd'hui dans l'opération Sentinelle.

Votre engagement important sur le territoire national, les défis de la création d'un commandement de la logistique, de la transformation de l'état-major de la 1^{re} Brigade Logistique en PC de Force Logistique et le maintien d'une capacité opérationnelle de haut niveau sont autant d'objectifs que vous relevez avec excellence et sérénité.

J'ai noté le remarquable état d'esprit avec lequel chacun d'entre vous s'est attelé à la tâche, inscrivant parfaitement son action au service de notre nouveau modèle d'armée de Terre. Je tiens à souligner combien j'apprécie votre détermination à ouvrir la nouvelle page qui s'ouvre pour votre arme. Soyez assurés de l'estime et de la considération de toutes les forces terrestres qui savent, en opérations comme à l'entraînement, à quel point elles peuvent compter sur l'efficacité et le culte de la mission de nos unités et de nos soldats du Train. Vous pouvez en être légitimement fiers.

Et par l'Empereur, vive le Train !

À Lille, le 18 mars 2016.

Le général de corps d'armée Arnaud **SAINTE-CLAIRE DEVILLE**,
commandant les forces terrestres.



Une fête du Train exceptionnelle à Bourges

La fête de l'Arme étant positionnée dans le calendrier tout juste un mois après les commémorations du Centenaire du déclenchement de la bataille de Verdun, le Père de l'Arme, assisté de son équipe de marque, souhaitait marquer les esprits par des célébrations se démarquant largement par leur nature et leur ampleur de ce qui se fait les autres années. Le colloque de février ayant tenu lieu de belle manière d'assises et de séance d'information des Officiers Généraux en 2^e section, l'ensemble des commémorations pouvait ainsi être regroupé sur une demie-journée. Une prise d'armes nocturne, clôturée par un spectacle audio-visuel devait en constituer le point d'orgue.

Cérémonie au monument aux morts du Train

C'est ainsi que ce mercredi⁽¹⁾ 23 mars à 14H30, les commémorations ont débuté par la traditionnelle cérémonie d'hommage aux morts devant un monument entièrement rénové pour l'occasion.

(1) En raison des contraintes liées à la semaine Sainte, aucune messe ne pouvant être célébrée un Jeudi ou un Vendredi Saint.

(2) Qui fut chef de la musique du 602^e RCR à Dijon.



La cérémonie était rehaussée par la présence de la musique principale de l'Armée de Terre aux ordres du chef de musique hors classe Durand⁽²⁾. Un hommage solennel a bien évidemment été rendu à tous les tringlots tués à Verdun et sur la Voie Sacrée. L'un d'entre eux, le conducteur Notin a été tout particulièrement honoré, en présence de sa petite fille Aimée Chastagnier-Notin, de son mari et de deux des fils de cette dernière.

Les jeunes engagés de la Promotion 2016 du Centre de Formation Initiale des Militaires du rang (CFIM) de la 1^{re} Brigade Logistique étaient présents sur les rangs, en attendant leur baptême prévu en soirée. À leurs côtés se tenait également le Cne Marchal et le fanion de l'Escadron de Quartier Général de l'État-Major de Force de Besançon, héritier des traditions du 7^e RCS et du 7^e Escadron du Train de Besançon au sein duquel le conducteur Notin a été tué à Verdun.



Les jeunes engagés du CFIM de la 1^{re} BL
venus honorer leurs grands anciens tués à Verdun et sur la Voie Sacrée

LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS



Un premier dépôt de gerbe a tout d'abord été effectué par nos camarades allemands, en signe de réconciliation et pour marquer la profonde amitié qui lie nos deux peuples depuis de très nombreuses années. Le second a été réalisé par le Gal Bonnet, père de l'Arme, accompagné du Gdi (2S) Rémondin, président de la FNT et de Mme Chastagnier-Notin.



Mme Aimée Chastagnier-Notin accompagne le Père de l'Arme et le président de la FNT dans leur dépôt de gerbe



Une photo emblématique du Centenaire devant le monument aux morts rénové. Porte Étendard du Train Adc Loubière /DSO



Le remarquable quintet de cuivres de la musique principale de l'Armée de Terre a rehaussé, par sa présence, la qualité de la cérémonie religieuse

Cérémonie religieuse sous le patronage de St-Christophe



Un superbe vitrail représentant St-Christophe projeté sur l'écran de l'amphithéâtre

À l'issue de cette émouvante cérémonie, autorités et invités se sont déplacés vers l'amphithéâtre « Louis Gentil », dans lequel a eu lieu à partir de 15H30 la messe solennelle en mémoire de nos morts. L'espace d'une messe célébrée par le Père Quessard, St-Christophe a supplanté l'Empereur dans la hiérarchie des « Patrons » du Train dans le coeur de l'assistance.

LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS

Aubade par la musique principale de l'Armée de Terre

À l'issue de la cérémonie religieuse, tous les tringlots, jeunes et anciens, avaient rendez-vous sur la place d'Armes pour une aubade, magistralement interprétée par la musique principale de l'Armée de Terre. Le répertoire était particulièrement varié, balayant toutes les époques, sans oublier la Grande Guerre, allant des marches d'Empire à « Michel Strogoff » en passant par « le père la Victoire » et « Sambre et Meuse ».



La musique principale de l'Armée de Terre sur la place d'armes pour son aubade

Dans l'attente de la prise d'armes nocturne...

Il était 17H30 et le « fond de l'air » était particulièrement frais. Dans l'attente de la cérémonie nocturne, point d'orgue de cette journée, les activités proposées ensuite aux invités de l'ETLO ont donc été particulièrement bienvenues. Outre la traditionnelle visite de notre beau musée, une exposition sur la Voie Sacrée avait également été préparée par le Maj Jeanselme et le personnel des deux musées, dans l'immense hall du bâtiment PC. Nul mieux que le Col (H) Labbé n'était plus qualifié pour la présenter et la commenter aux autorités et aux nombreux visiteurs intéressés.

Les boissons chaudes et la collation servie dans le bar ont été ensuite particulièrement les bienvenues. C'était également l'occasion de visionner sur place « en boucle » le clip vidéo réalisé spécialement pour le Centenaire.



Le Lcl et Mme Giraud font les honneurs du musée à la famille Chastagnier-Notin



De nombreux visiteurs se pressent dans le hall du PC pour apprécier à sa juste mesure l'exposition sur la Voie Sacrée

Une prise d'armes nocturne qui fera date dans l'histoire de l'Arme

À 19H30, tous les chefs de corps du Train et leurs Étendards, l'ensemble de l'ETLO, les Anciens, leurs associations et porte-drapeaux étaient rassemblés sur la place d'armes, aux ordres du Lcl Guélé, commandant le cours de formation des futurs commandants d'unité et adjoint du Cdt des troupes : le Col Lecubain, directeur de la formation. Un peu à l'écart, les jeunes engagés du CFIM de la 1^{re} BL, attendaient « d'entrer en scène », particulièrement émus, à quelques minutes de l'évènement majeur qu'ils s'étaient longuement préparés à vivre.



Vue d'ensemble du dispositif de la cérémonie nocturne



Train magazine / n° spécial novembre 2016 41
L'ensemble des Étendards du Train alignés « au cordeau »



À l'issue de la prise de commandement du Col Lecubain, les honneurs ont été rendus successivement à l'Étendard du Train puis aux autorités civiles et militaires, parmi lesquelles Mme Colin préfet du Cher, Mme Serre représentant le Maire de Bourges, le Gal Guéguen Cdt la 1^{re} Brigade Logistique, le Gal Cavatore Cdt l'École du Matériel, le Col Kuzniak Cdt la BA 702 et la base de défense Bourges-Avord et le Gdi (2S) Rémondin président de la FNT, qui accompagnaient le Gal Bonnet, Cdt les Écoles Militaires de Bourges et l'École du Train et de la Logistique Opérationnelle, Père de l'arme.



Les autorités civiles et militaires devant l'Étendard du Train

À l'issue de la revue des troupes, traditionnellement, la lecture par l'Empereur⁽³⁾, d'un extrait du décret impérial portant création des premiers bataillons des Équipages des Transports Militaires a ouvert les « temps forts » de cette cérémonie exceptionnelle.



L'Empereur et son fidèle mamelouk

Puis les deux pelotons de jeunes engagés du CFIM, issus du 515^e RT et aux ordres du Ltn (F) Chanat, ont fait une entrée impressionnante au milieu du dispositif. À la demande du conducteur Ouine⁽⁴⁾, major de promotion : « Mon général, quel nom donnerez-vous à cette promotion ? », le Gal Bonnet a répondu : « Cette promotion portera le nom de "Centenaire de la Voie Sacrée" ». À l'issue de ce baptême, un vibrant « Pro Patria » a été lu, mettant en avant l'héroïsme de nos Grands Anciens à Verdun et sur la Voie Sacrée. Nul doute que le sublime exemple des conducteurs et des régulateurs de 1916 guidera ces jeunes partout dans l'exécution de leurs missions futures. En continuant à ravitailler les unités « quoi qu'il en coûte », ils auront ainsi à cœur d'honorer leur souvenir.

Tout un symbole : les Étendards du Train et de l'ETLO encadrent le Drapeau de l'école de la logistique de la Bundeswehr de Brême



LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS

Cette phase particulièrement émouvante de la cérémonie s'est terminée par l'interprétation absolument magistrale par les jeunes voix des engagés d'un chant de circonstance, bien que peu connu : « *La Strasbourgeoise* », chant qui a tiré des frissons à toute l'assistance.



Baptême de la promotion 2016 du CFIM

À l'honneur : les décorés

- ✓ Le Cne Dupuy, chef du Centre d'Instruction École Conduite de La Valbonne, a été fait chevalier dans l'ordre national du mérite par le Gal Bonnet.
- ✓ Le Cne Kranklader, Cdt l'Escadron de Circulation routière du 511^e RT à Auxonne, s'est ensuite vu remettre la médaille d'or de la défense nationale avec étoile de bronze par le Gal Guéguen, pour son action en 2013 en tant que chef de peloton de circulation routière engagé au Mali dans l'opération SERVAL.



Puis le Père de l'Arme a enfin procédé à la lecture de l'ordre du jour commémorant le 209^e anniversaire de la création de l'Arme et le Centenaire de la Voie Sacrée.

Après que le Cdt des troupes ait fait rendre les honneurs pour le départ des autorités puis aux Étendards, l'ensemble des participants et des invités a pu assister à une évocation historique présentant les grandes étapes de l'histoire de l'Arme à travers un diaporama réalisé sous la direction du Lcl Guélé par les capitaines des deux cours de formation des commandants d'unité du cycle 2015 dans le cadre de leur projet pédagogique. Un Grand Ancien y raconte aux jeunes tringlots d'aujourd'hui le formidable parcours réalisé par leurs prédécesseurs. Quatre tableaux vivants émaillaient ce diaporama, évoquant successivement :

- ✓ le 1^{er} Empire et la création de l'Arme,
- ✓ la Voie Sacrée en 1916, autre épisode fondateur de l'histoire de l'Arme,
- ✓ l'Indochine, où nos anciens se sont illustrés au cours des périlleux convois sur les routes coloniales,
- ✓ le Mali, où, dans le cadre de l'opération SERVAL, la jeune génération du feu s'est montrée digne de ses grands anciens en menant à bien d'autres périlleux convois sur les pistes sahariennes.

À l'issue de chaque tableau et symboliquement, un combattant du Train de la période concernée a rejoint et est venu entourer un jeune engagé volontaire du CFIM présent au milieu de la place d'armes.

Ces tableaux vivants ont été présentés par la Division des Sous-Officiers, commandée par le Lcl Marvier. En fin de projection, le projecteur est venu éclairer le centre de la place d'armes où les 4 personnels de la DSO représentant les 4 périodes évoquées précédemment, entouraient très symboliquement le jeune engagé de la promotion « Centenaire de la Voie Sacrée ». Tous ont été chaleureusement applaudis par l'ensemble du public présent.»



Le Berliet de la Voie Sacrée, présent aux côtés d'un moderne PPLOG pour illustrer les tableaux vivants



Le jeune engagé de 2016 symboliquement entouré de ses grands anciens

LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS

Dîner de prestige

Il était alors largement plus de 21H00. À l'issue d'une longue cérémonie et par cette soirée assez fraîche, l'ensemble des participants et des invités était donc particulièrement heureux de s'engouffrer dans la salle du self ouest où les attendait les magnifiques tablées dressées par le personnel du GSBdD de Bourges-Avord.

Mais avant de lever le verre à la santé de l'Arme, le Gal Bonnet a tenu à remercier chaleureusement tous ceux qui, au sein des EMB et de l'ETLO, dans les régiments et les associations, ont œuvré pour la réussite de cette belle journée.



En préambule du dîner de prestige, le traditionnel discours du Père de l'Arme



Le Gal Bonnet remet un cadeau de prestige au Lcl (GE) Piros-Karoly, représentant le LCL Wyrwa, Cdt le BQG du Corps Européen

Assisté du Col Lecubain, il a ensuite procédé à la remise des cadeaux de prestige du Centenaire aux présidents d'association et aux chefs de corps, avant que les près de 540 convives ne fassent honneur au succulent repas préparé à leur attention.



Les anciens de nos belles associations avaient également répondu « présent » pour cette fête du Train exceptionnelle



Photo souvenir pour le Gal Guéguen Cdt la 1^{re} BL et ses chefs de corps



Place aux chants de tradition au sein des joyeuses tablées

REPUBLIQUE FRANCAISE

ÉCOLES MILITAIRES DE BOURGES



ORDRE DU JOUR N°1

Officiers, brigadiers-chefs, brigadiers et conducteurs de l'Arme du Train.

Il y a 209 ans, le 26 mars 1807, l'empereur des Français Napoléon 1^{er} signait le décret portant création des huit premiers bataillons du Train des Equipages.

Dès lors, les tringlots ont été engagés sur tous les continents, partout où les armes de la France étaient employées, partout où le drapeau tricolore était hissé. Recevant leur baptême du feu durant les guerres de l'Empire, les 17 bataillons du Train ont assuré, dans d'effroyables conditions, le soutien de la Grande Armée engagée sur les terres du Tsar de toutes les Russies et ont alors poussé l'esprit de sacrifice jusqu'au point ultime.

Au cours de son histoire plus que bicentenaire, le Train n'a depuis cessé de servir la Patrie. Des confins du Sahara aux jungles indochinoises, des plaines de champagne jusqu'aux rives du Rhin, sur tous les théâtres d'engagement et jusqu'aux opérations extérieures les plus récentes, en Afghanistan ou dans la bande sahélo saharienne, les soldats du Train n'ont cessé d'apporter à la Patrie les marques de leur abnégation et de leur sens du service.

En cette année du Centenaire de la Voie Sacrée, nous commémorons aujourd'hui le dévouement de nos anciens de la Grande Guerre, en particulier ceux engagés sur cette route légendaire sans laquelle Verdun n'aurait pas tenu. Ils ont réalisé ce qui était donné pour infaisable, ils ont incarné l'esprit de résistance et relevé un défi incroyable. Henri du Mans, officier d'artillerie et héros de la Grande Guerre, nous en donne un résumé particulièrement pertinent : «...S'ils ne se servaient pas de leur armes, ils accomplissaient leur devoir avec le même mépris du danger, la même abnégation et le dévouement le plus complet... ».

Nous rendons donc hommage aux Tringlots qui, à la tête de leur attelage des unités du Train hippomobiles ou au volant de leur ambulance des sections sanitaires ont inlassablement fourni ravitaillement aux unités et asile aux blessés, tout cela sous le feu implacable de l'artillerie du KRONPRINZ et souvent au prix de leur vie. Des premières tranchées jusqu'aux dépôts des zones arrières, tous ont constitué les maillons d'une chaîne logistique qui a très largement contribué à transformer la digue fragile de février 1916 en un barrage infranchissable.

Neuf mois de sang et de souffrance durant lesquels, indistinctement, allemands et français vont tomber au champ d'honneur, neuf mois d'acharnement, de bravoure de part et d'autre, neuf mois d'une tragédie européenne. Ce soir, la présence sur les rangs de l'emblème du bataillon de commandement et de soutien de la brigade franco-allemande nous montre avec éclat le chemin parcouru vers la réconciliation et la paix depuis ces heures dramatiques où se jouait le destin de nos nations.

En dépit de conditions particulièrement éprouvantes mais au regard de la nécessité de tenir et de sauver la France, nos anciens de la Voie Sacrée ont également su innover. La création des premières commissions régulatrices automobiles dont l'efficacité a été absolument déterminante pour le succès de la bataille, a véritablement constitué pour notre Arme un deuxième acte fondateur.

Cette bataille titanesque a laissé des traces dans toutes les familles françaises comme en témoigne aujourd'hui la présence de la famille Chastanier, descendante de Jean-Pierre Notin à qui nous avons rendu un hommage particulier en début d'après-midi. Ce héros, ce soldat, ce tringlot restera pour nous tous un symbole et un exemple d'humilité et de courage du soldat qui œuvre en appui de l'action de ses frères d'armes, jusqu'à donner sa vie pour remplir sa mission.

Courage, humilité, esprit de sacrifice, voici le message porté par nos grands anciens, voici ce que les tringlots d'aujourd'hui ne doivent pas oublier et voici surtout ce que les jeunes doivent apprendre. C'est notre responsabilité et notre honneur de nous souvenir et de rendre hommage.

Si ceux de la Voie Sacrée étaient pour la plupart appelés ou mobilisés, ce sont aujourd'hui des volontaires, tels nos jeunes engagés du CFIM présents devant nous pour recevoir un nom de baptême prestigieux. Demain, ils porteront haut les couleurs du Train, avec le même dévouement, le même professionnalisme, aussi bien sur les théâtres d'opérations extérieures où nombre des nôtres sont engagés, qu'en métropole, où ils protégeront nos concitoyens. Jeunes engagés de la promotion « Centenaire de la Voie Sacrée », vous devez porter ce nom avec fierté et honneur car il vous porte vers l'excellence. Je sais que vous aurez à cœur d'honorer vos grands anciens de 1916 et vos aînés d'Afghanistan et du Mali et je suis convaincu qu'il vous appartiendra pleinement d'écrire, demain, de nouvelles et belles pages de Gloire de l'histoire de notre Arme.

A Bourges, le 23 mars 2016

Le général Bernard BONNET
Commandant les écoles militaires de Bourges
Commandant l'école du Train et de la logistique opérationnelle
et Père de l'Arme



Ravivage de la Flamme du Centenaire

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

La traditionnelle cérémonie annuelle de ravivage de la Flamme a eu lieu le mardi 29 mars à 18h30 au pied de l'Arc de Triomphe, à Paris. Organisée par la FNT, l'ETLO et le Comité de la Flamme, elle était présidée conjointement par le Gal Bonnet, Père de l'Arme et le général de division (2S) Rémondin, président de la FNT. Le général d'armée (2S) Dary, Gouverneur Militaire des Invalides et président de la Flamme honorait de sa présence le déroulement de la cérémonie, tandis que la musique principale de l'Armée de Terre assurait le contexte musical et les sonneries militaires réglementaires.

Avec une météo peu favorable et dans environnement sensible en raison des mesures de sécurité renforcées du plan SENTINELLE, la participation était moins importante qu'en 2015 pour ce 3^e ravivage de la Flamme des cérémonies commémoratives du Centenaire de la Grande Guerre. Étaient également présents les généraux Jacquement (DRAT) et Gueguen (BL1), l'étendard de l'ETLO et sa garde, la Division d'Application, le Centre de Formation Initiale des Militaires du rang de Monthéry, le lieutenant-colonel Darius Pita, attaché militaire Terre polonais, le directeur de l'école de Massy, des cadres officiers et sous-officiers en poste à Paris, de nombreuses associations et/ou amicales du Train ou alliées avec leurs porte-drapeaux, emmenés par l'Adjudant-chef (H) David, des autorités civiles et militaires d'active et de réserve), le bureau FNT et un public fidèle.

Le cérémonial a comporté les honneurs à l'Étendard, l'accueil des autorités, leur salut à l'Étendard avec l'hymne national. Après un important dépôt de gerbes (école de Massy accompagnée par le général (2S) Guy Bourdeau, 584^e BT, 1^{er} RT, Grand 14, AORT Paris et Train FNT/ETLO) et une Marseillaise chantée a capella, le ravivage de la Flamme, avec toutes les autorités se tenant par l'épaule – symbole de cohésion et de fraternité – a conclu cette magnifique et émouvante cérémonie avant la signature du registre officiel et les remerciements aux porte-drapeaux et aux différentes délégations.

Dépôt de gerbe par le Gal Bonnet et le Gdi (2S) Rémondin



Ravivage de la flamme du Centenaire de la Voie Sacrée



LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS

Les enfants de Massy, leur encadrement et à gauche, la délégation de l'amicale du 516 de Toul avec son président l'Adc Ben Tricki et son porte drapeau



Le ravivage de la Flamme au pied de l'Arc de Triomphe ne pourrait pas « être » sans une communion complice de la FNT, du Père de l'Arme, de l'ETLO et des différents acteurs qui en permettent le bon déroulement. C'est pourquoi, chaque année, et tant que cela sera possible, la FNT tient à remercier au travers d'un dîner simple mais de bon goût, le Père de l'Arme, la garde à l'étendard de l'ETLO, une représentation des cadres de l'ETLO, du CFIM, ainsi que des invités connus pour leur fidélité et leur engagement aux côtés et au service de l'Arme. C'est l'occasion, à Paris, de perpétuer et d'ancrer auprès des plus jeunes, les traditions d'honneur et de perpétuation du Souvenir.

Comme en 2015, l'endroit choisi était le Centre International de Séjour de Paris (CISP). Il a donné l'occasion au représentant du 1^{er} Train (G. Boutillier, par ailleurs photographe et chargé de mission FNT) de remettre le fanion du régiment au général Bonnet et au Lieutenant-colonel (PL) Pita, ce dernier se voyant également offrir par le Père de l'arme et le président FNT un fac-similé du décret de création du Train à Osterode (Pologne) par l'Empereur Napoléon 1^{er}.



Un souvenir inoubliable pour les jeunes officiers-élèves de la DA !

Écoute attentive de l'allocation présidentielle au CISP



Remise du fac-similé du décret de création du Train des équipages au Lcl (PL) Pita. À droite, G. Boutillier, chargé de mission FNT.



Dimanche 24 avril 2016 : Souilly se souvient

➤ PAR LE GÉNÉRAL (2S) MALLET, VICE-PRÉSIDENT DE LA FNT
AVEC L'AMICALE PARTICIPATION DU COL (H) DANIEL LABBÉ,
PRÉSIDENT DE L'AMAT

Souilly...ç'est reparti,...comme en 16 !!!

Souilly, aujourd'hui, est une petite commune rurale de 368 habitants, dans le département de la Meuse. Elle n'a pas donné à la France de personnages illustres, sinon François de Morlan - ou Morland - (1771/1805), colonel aux chasseurs à cheval de la garde impériale napoléonienne, blessé gravement à Austerlitz. Il est devenu célèbre parce qu'il a donné son nom à Paris au boulevard Morland (IV^e) et a partagé avec Sully dans le même arrondissement le nom d'une station de métro : Sully-Morland. Souilly a souffert de toutes les guerres et a aussi donné en 1914 sa jeunesse à la conscription et à la défense nationale.

Commandant en chef des armées françaises, le général Joffre a fait approuver aux alliés le 14 février 1916, les plans d'une grande offensive sur la Somme. Mais l'initiative allemande d'attaquer violemment le 21 février sur le front de Verdun va bouleverser ce plan. L'année 1916 sera finalement l'année de Verdun... et pas tout à fait celle de la Somme. Lorsque l'enfer se déchaîne sur Verdun et que l'avance ennemie n'est ralentie qu'au prix de sacrifices héroïques, Joffre appelle d'urgence⁽¹⁾ le général Pétain, commandant la 2^e armée et son état-major, en « réserve » près de Noailles, pour prendre la direction de la grande bataille.

Des reconnaissances préalables, rapides et précises de (*très bons*) officiers d'état major avaient souligné l'importance de Souilly, située à 20 km de Verdun, sur un axe routier praticable, pas très loin du front... et, en même temps suffisamment éloignée pour ne pas être victime d'actions ennemies. C'est un petit village tranquille, avec son église, sa mairie (PC potentiel), des hangars, une école, une gare (indispensable pour les ravitaillements et le transport des blessés), des maisons et des fermes, des terrains disponibles (présence d'une piste d'aviation rustique) et, dans les environs, quelques carrières (on ne sait pas encore très bien pour quoi faire..., mais on le saura bientôt). Bref, c'est l'endroit idéal pour un PC de campagne !

Entrée du bureau du général Pétain



(1) Urgence toute relative. En effet, Pétain a 60 ans en 1916. Ses biographes disent que lorsqu'on l'a cherché pour lui annoncer sa nouvelle nomination, il était dans un hôtel parisien, près de la gare du Nord, en compagnie de sa maîtresse, Eugénie, fraîchement divorcée, mais qu'il connaissait depuis 1901 et qui allait devenir son épouse en 1920.

LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS

Pétain arrive à Souilly le 25 février vers 19h00. Les généraux de Castelnau et de Langle de Carry l'attendent. Il se hâte ensuite vers Dugny/Meuse (environ 15 km de là), PC du général Herr, commandant le 30^e Corps et la Région Fortifiée de Verdun, où il apprend, presque en direct, la chute du fort de Douaumont. Il rejoint son PC à la mairie de Souilly à 23h00 pour diriger les opérations. Il prendra ses quartiers dans la maison de maître Janvier, notaire à Souilly, située à proximité immédiate de son PC.



Le bureau de Pétain rénové tel qu'il était en 1916

C'est de là que la bataille de Verdun va être dirigée du 21 février au 18 décembre 1916. Et, de fait, la tranquillité de Souilly cesse ce même 21 février. La commune est entièrement réquisitionnée. Le 26 février matin, Pétain délivre son premier ordre, donnant une impulsion nouvelle aux forces. Souilly va alors vivre pour la Nation française, pour les poilus et au rythme des combats, des saisons (gel, dégel) et des besoins. D'une population de 560 habitants en 1914, elle devient une véritable ville de garnison accueillant jusqu'à 10 000 personnes : un hôpital de 1 100 lits qui reçoit blessés et malades avant leur évacuation ; un camp de plus de 5 000 prisonniers dont de nombreux serviront à l'extraction des cailloux des carrières qui permettront de colmater les trous sur la Voie Sacrée ; un terrain d'aviation qui supportera jusqu'à 80 appareils qui iront bombarder les lignes allemandes ; une rue principale interdite à tout, sauf aux convois militaires automobiles montant et descendant sur la Voie Sacrée.

Souilly, une commune qui se souvient

Dans le souvenir de Verdun, le grand public n'a pas retenu le nom de Souilly. Par contre, tous ces événements sont restés gravés dans la mémoire des soliaciens et des soliaciennes, par le bouche à oreille des Anciens et aussi par les vestiges de tout type qui demeurent dans le village.



Discours de Madame Habart lors de l'inauguration, en présence de M. Gérard Longuet, à gauche.



Le général Pétain reçoit le bouquet de bienvenue

De nombreux artisans du souvenir sont donc venus réactiver cette mémoire. L'Arme du Train, notamment s'y était déplacée en 2008, du 7 juin (date de l'inauguration) au 21 septembre, pour y déployer une exposition à la gloire de la Voie Sacrée, avec le Gal de division (2S) Farbos, alors président de la Fédération Nationale du Train et le colonel (ESR) Labbé, alors conservateur du Musée du Train. Cette exposition avait été rendue possible avec le concours de Jérôme Nicolas, président de l'Association du Musée de la Voie Sacrée, en partenariat avec la CODECOM Meuse-Voie Sacrée et la mairie de Souilly. Cette manifestation avait sans doute donné des idées à Madame Habart, maire du village, et à Monsieur Nahant, président de la CODECOM « Meuse-Voie Sacrée » !

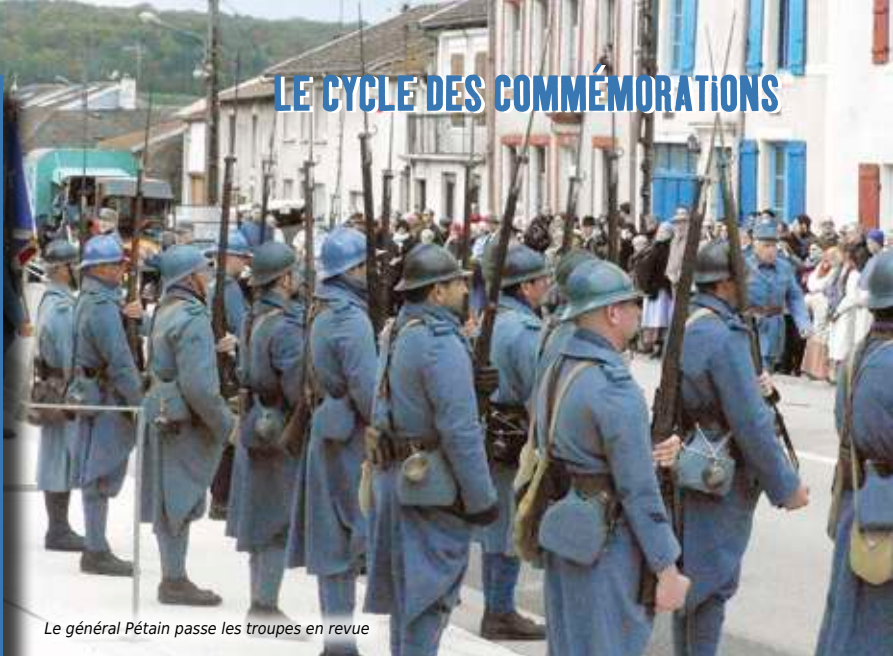
« Cette année 2016 représente une date historique pour notre territoire puisqu'elle fait référence au commencement des affrontements de la sinistre bataille de Verdun.

En 1916, Souilly et la Voie Sacrée, ont joué un rôle primordial. D'une part, la commune a accueilli des généraux qui y ont installé leur Quartier Général. D'autre part, la Voie Sacrée fut la route stratégique reliant Bar-le-Duc et Verdun qui permit l'acheminement des troupes et du matériel vers le front.

Pour célébrer le Centenaire de la Grande Guerre, nous avons voulu redonner de l'éclat à cette voie mythique et transmettre aux jeunes générations la mémoire de cette route, de ces hommes et des véhicules qui l'ont parcourue ».

Extrait de l'éditorial conjointement élaboré par Madame Habart et Monsieur Nahant, tous deux fidèles participants aux Journées « Voie Sacrée » de la FNT

LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS



Le général Pétain passe les troupes en revue



Le défilé : la musique du Anciens du 18e Tirailleurs d'Epinal

L'inauguration officielle s'est déroulée en présence des principaux responsables, déjà cités. Monsieur Gérard Longuet, ancien ministre, avait également tenu à être présent. Le colonel (H) Labbé, président de l'AMAT et conférencier lors des portes ouvertes du dimanche suivant, représentait par ailleurs la FNT.

Les festivités du Dimanche 24 avril 2016

Ce dimanche là, tous les soliaciens et les soliaciennes se sont mis en fête et en habits d'époque pour honorer les Anciens, maire en tête. Le maître de cérémonie (Jérôme Nicolas) a prévu énormément d'ateliers. Hélas ! La météo n'était pas de la partie. Mais l'était-elle en 1916 ? Donc, on a fait quand même. Que de choses à voir pour le public :



Les soliaciens et les soliaciennes en costume d'époque



La petite partie hippomobile du défilé

- ✓ des animations à toutes les heures : projections cinématographiques de l'époque, présentation d'ambulances de l'époque, survol par 3 avions biplans... ;
- ✓ des conférences prononcées à deux reprises sur le chemin de fer local, les as de l'aviation en Meuse, le terrain d'aviation de Souilly et la Voie Sacrée (cette dernière effectuée par un colonel (H) Labbé en grande forme, avec une assistance nombreuse et attentive) ;
- ✓ des tableaux vivants en tenue de poilus : arrivée des troupes, présentations au capitaine, au colonel, au général Pétain avec musique et drapeau, puis défilé des troupes à pied et à cheval suivi par quelques véhicules d'époque ;

LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS



Un Berliet CBA de la Voie Sacrée était présent, arborant l'insigne du « Pélican ».

- ✓ des présentations diverses dont une salle d'hôpital de campagne.



Véhicule sanitaire d'époque (Ford T) de l'Ambulance Field Service



La « Suzanne », dernière apparition sur route avant sa remise sur rail sur un trajet de 4,2 km sur un tronçon de l'ancienne ligne Bar-le-Duc - Verdun en forêt de Massonges

La chorale « À cœur joie » en l'église de Souilly



Les chorales locales « Chanteurs de la Paix » et « A cœur joie », qui avaient choisi un répertoire adapté à l'évocation historique, ont participé à l'engouement du public, intéressé et convaincu, venu nombreux. La veille, un concert avait été donné en l'église de Souilly avec des morceaux de musique de compositeurs ayant vécu ces heures douloureuses.

Et pour terminer, il ne faut pas oublier, bien sûr, le plus important : « l'exposition permanente » dans l'ancienne mairie où se trouvait le PC du général Pétain, ultérieurement celui du général américain Pershing, commandant le corps expéditionnaire américain en France de 1917 à 1918.

Journée Nationale du Centenaire de Verdun : le BCS/BFA en 1^{re} ligne

Dans le cadre des commémorations du Centenaire de Verdun, l'Arme du Train, par l'intermédiaire du Bataillon de Commandement et de Soutien de la Brigade Franco-Allemande, a été particulièrement mise à l'honneur. Le colonel Rivière, chef de corps du BCS/BFA, a été désigné commandant des troupes devant rendre les honneurs militaires au Président de la République et à la Chancelière de la RFA lors de la commémoration nationale qui s'est déroulée du 29 mai à Douaumont.

Le détachement se composait de la garde aux emblèmes du bataillon et de 5 compagnies d'honneur. Une compagnie était fournie par le BCS/BFA, les 4 autres étant composées de détachements des écoles d'officiers et de sous-officiers de la Gendarmerie, de l'Armée de Terre, de la Marine Nationale et de l'Armée de l'Air. Après avoir rendu les honneurs silencieux aux CEMAT français et allemand puis aux ministres de la Défense accompagnés des CEMA, les honneurs militaires ont été rendus au Président et à la Chancelière, au son de la musique de l'Arme Blindée Cavalerie.

Pour l'ensemble des troupes, cette cérémonie fut une expérience mémorable. Après deux répétitions sous une pluie battante, mais toujours dans la bonne humeur, français et allemands, gendarmes, aviateurs, Saint-Cyriens et Saint-Maixentais, marins et tringlots



ont eu le privilège de vivre de l'intérieur cette commémoration historique, en présence des plus hautes autorités civiles et militaires.

Seule unité binationale de la brigade, le Bataillon de Commandement et de Soutien incarne depuis plus de 26 ans la réconciliation franco-allemande. La garde aux emblèmes du BCS possède la particularité de détenir les emblèmes des 2 nations : l'Étendard tricolore est celui du 14^e RCS, régiment de commandement et de soutien de la 14^e Division d'Infanterie, implanté à Lyon de 1977 jusqu'à sa dissolution en 1984. Ce régiment était l'héritier du 14^e Escadron du Train qui, jusqu'en 1914, fut également implanté à Lyon, en soutien du 14^e Corps d'Armée. Cet Étendard porte dans ses plis les inscriptions « Russie 1812 » et « Grande Guerre 1914 - 1918 ». Le drapeau allemand est celui de l'ancien Panzerbataillon 553. Il a été complété de l'emblème de la Brigade Franco-Allemande et du ruban du Land de Bade Wurtemberg.





Cérémonie militaire à la nécropole nationale de Fleury-devant-Douaumont

Le 16 juin 2016, c'est dans le cadre solennel de la nécropole nationale de Fleury-devant-Douaumont, sur l'esplanade engazonnée qui coupe en deux l'ensemble des sépultures, que l'Arme du Train avait choisi de débiter par une prise d'armes, dès 8H30, ses commémorations du Centenaire à Verdun. Cette nécropole regroupe devant l'ossuaire 16 000 sépultures de soldats français retrouvés sur les différents sites de la bataille de Verdun et formellement identifiés.

De nombreuses personnalités civiles et militaires honoraient de leur présence cette première cérémonie : Mme Munerelle représentant le président du conseil départemental de la Meuse, Mme Vaudront Maire de Douaumont, Mme Habart maire de Souilly, le Gal Jacquement délégué aux réserves de l'armée de Terre, le Col Mienville Délégué Militaire Départemental de la Meuse, le Gdi (2S) Rémondin président de la fédération nationale du train, le Gdi (2S) Etienne Délégué Général du Souvenir Français du département de la Meuse, accompagnaient le général de corps d'armée Alabergère commandant en second les forces terrestres et le Gal Bonnet commandant l'École du Train et de la Logistique Opérationnelle et Père de l'Arme.



Les autorités civiles et militaires présentes

Des tentes avaient été installées par le Groupement de Soutien de la Base de Défense de Verdun afin de protéger d'une météo particulièrement capricieuse les délégations des unités, les nombreux anciens de l'Arme venus pour l'occasion et les personnalités invitées. Parmi ces dernières, trois invités de marque pour notre Arme : accompagné de son épouse, M. Michel Doumenc, médecin en retraite et petit-fils du capitaine et futur général Doumenc ainsi que le jeune Charles Doumenc, 14 ans et arrière-arrière petit-fils du héros de la Voie Sacrée.

LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS

L'ensemble des troupes, qui était placé aux ordres du Col Lecubain, Directeur de la Formation de l'ETLO, comprenait notamment la musique de l'Arme Blindée Cavalerie, la Division d'Application aux ordres du chef d'escadron Laprévotte, les commandants d'unité et leur fanion des 5 escadrons d'instruction élémentaire de conduite aux ordres du Lcl Drapeau, les Eten-dards de toutes les unités du Train et leur chef de corps auxquels étaient venus s'ajouter les chefs de corps et les Drapeaux du Régiment Médical et du 24^e Régiment d'Infanterie, appartenant tous deux à la 1^{re} Brigade Logistique. Une place particu-lière avait été faite aux unités héritières des Escadrons du Train de la Grande Guerre ou ayant un rapport avec la Voie Sacrée :

Le Gca Alabergère
et le Gal Bonnet
passent les troupes en revue
accompagnés du Col Lecubain

- ✓ le bataillon de commandement et de soutien de la brigade franco-allemande et ses emblèmes alle-mand et français, avec un peloton en armes ; l'Étendard français est celui du 14^e RCS et porte dans ses plis l'inscription « Grande Guerre 1914-1918 » ;
- ✓ le 516^e régiment du Train et son étendard, avec un peloton en armes et le fanion du Bataillon Logis-tique « Voie Sacrée » qui s'est illustré en Afghanistan en 2012 et 2013 ;
- ✓ le 121^e régiment du Train et son étendard, avec un peloton en armes ; l'étendard porte dans ses plis, l'inscription « Grande Guerre 1914-1918 » ;
- ✓ l'Escadron de Quartier Général de l'État-Major de Forces n°1, représenté par le capitaine Marchal et son fanion ; héritier des traditions du 7^e Escadron du Train dans les rangs duquel a été tué près de Douaumont le conducteur Notin auquel un hommage particulier avait été rendu la veille à la Nécropole de Verdun-Bevaux. Seuls absents : le chef de corps et l'Étendard du 511^e RT, retenus à Auxonne par une visite du Ministre de la Défense, consécutive au récent décès en opérations au Mali de 3 de ses soldats.

Les généraux Alabergère et Bonnet ont dans un premier temps déposé une gerbe en l'honneur des tringlots morts pour la France au cours de la bataille de Verdun et en particulier sur la Voie Sacrée. Il s'en est suivi un intense moment de recueillement :

après la sonnerie aux morts, le gong de l'ossuaire a retenti 8 fois pendant la minute de silence, puis la musique a joué l'hymne aux morts du Train composé en 1986 au 602^e RCR par le chef de musique de 1^{re} classe Beaumont. Cet hymne solennel avait pour but d'évoquer par son tempo, le cadencement des véhicules sur la Voie Sacrée.

Dans un 2^e temps, le général Alabergère a procédé à une remise de décorations. Il a tout d'abord fait officier dans l'ordre national du mérite, le Col Clerc, commissaire général aux transports⁽¹⁾ depuis 2011. Puis il a remis la médaille d'or des services militaires volontaires au général Jacquement, délégué aux réserves de l'armée de terre.



Côte à côte dans les rangs du BCS/BFA
les couleurs françaises et allemandes.



Sur les rangs du 516^e RT,
le fanion du Batlog « Voie Sacrée » qui s'est illustré en Afghanistan



Moment de recueillement à l'issue du dépôt de gerbe

Puis le Gal Bonnet a lu l'Ordre du Jour marquant les adieux aux armes du Gbr Jacquement et enfin, dernier temps fort de cette cérémonie, le Père de l'Arme a procédé à la lecture de l'Ordre du Jour du Centenaire.



Lecture de l'Ordre du Jour
marquant les adieux aux armes
du Gbr Jacquement

(1) COMIGETRA, qui assure la mise à disposition des moyens de transports multimodaux nécessaires aux armées.

REPUBLIQUE FRANÇAISE

ÉCOLE DU TRAIN ET DE LA LOGISTIQUE OPERATIONNELLE



ORDRE DU JOUR N°03

Officiers, sous-officiers, brigadiers chefs, brigadiers, conducteurs et personnel civil
de l'Arme du Train.

En ce jour, devant l'ossuaire de Douaumont et au cœur de cette nécropole, nous sommes rassemblés pour honorer la mémoire de tous ces combattants de la Grande Guerre qui se sont battus pour la défense de leur Patrie, notre si belle France d'aujourd'hui.

Comme le soulignait le général Lallart il y a déjà presque 50 ans, *« une Arme, c'est avant tout une communauté militaire qui puise sa personnalité, sa force et sa cohésion dans son histoire et ses traditions comme dans sa foi en son avenir. »* C'est justement pour cette raison qui répond également à un besoin pour nous, soldats du Train, que chaque année, cette journée du souvenir prend sa place, en fin de période de formation de nos lieutenants de la division d'application.

Il y a 209 ans, le 26 mars 1807, Napoléon I^{er} signait le décret portant création des huit premiers bataillons du Train des Equipages, acte fondateur de notre belle arme. Dans le siècle qui suit, le Train hippomobile s'illustre sur tous les théâtres d'opérations sur lesquels flottent nos trois couleurs. Durant les premières années de la Grande Guerre, les escadrons du Train continuent à jouer un rôle décisif dans le soutien apporté aux forces, apportant le ravitaillement jusqu'aux premières lignes et payant eux aussi le prix du sang sous les effets implacables de l'artillerie ennemie.

C'est pour cette raison que figure parmi nous, aujourd'hui, le fanion de l'Escadron de Quartier-Général de l'Etat-Major de Force de Besançon, héritier des traditions du 7^e Escadron du Train, dans les rangs duquel le conducteur Notin a été tué en ravitaillant les premières lignes aux environs de Douaumont lors de la toute dernière offensive de la bataille. Hier, à la nécropole de Verdun-Bevaux, un petit détachement lui a rendu les honneurs en signe d'hommage et de reconnaissance.

Présent également dans nos rangs l'étendard du 14^e Régiment de Commandement et de Soutien, héritier du 14^e Escadron du Train, qui porte dans ses plis l'inscription « Grande Guerre 1914-18 ». Cette présence est d'autant plus symbolique que cet étendard, confié à la garde du contingent français du Bataillon de Commandement et de Soutien de la Brigade franco-allemande, se tient aux côtés du drapeau allemand de cette même unité. La présence de ces deux emblèmes côte à côte est pour nous soldats français, le signe d'une réconciliation et d'une amitié forte qui lie désormais nos deux nations depuis des décennies, amitié que le président de la République et la chancelière allemande ont solennellement soulignée ici-même le 29 mai dernier.

Parallèlement à l'action du Train hippomobile, le Service Automobile prend au début de ce premier conflit mondial un essor considérable, dont l'action va se révéler déterminante. Et c'est ici-même, il y a cent ans,

dans les quelques jours précédant le déclenchement de la bataille de Verdun, que le Cne Doumenc, polytechnicien et officier d'artillerie, conçoit une organisation rigoureuse et totalement novatrice des transports opérationnels qui va permettre de sauver Verdun. Pour la faire fonctionner, il crée un outil qui s'avère d'emblée particulièrement performant : la première commission régulatrice automobile, ancêtre de nos unités modernes de circulation routière et d'escorte. Cette création, qui constitue un second acte fondateur pour notre Arme, témoigne de la formidable capacité d'innovation et du sens poussé de l'organisation du Cne Doumenc et illustre remarquablement bien cette déclaration de l'Empereur qui affirmait que « *les hommes de génie sont des météores destinés à brûler pour éclairer leur siècle.* »

En parfaite cohérence avec sa vision d'une future guerre motorisée et mécanisée, le Cne Doumenc œuvrera pour intégrer résolument le Service Automobile au sein de l'Arme du Train. Aujourd'hui nous avons l'honneur d'accueillir son petit-fils Michel et son arrière-arrière petit-fils Charles. C'est donc avec émotion que je veux solennellement exprimer la reconnaissance de l'Arme à cet homme exceptionnel que fut le capitaine et futur général Doumenc.

C'est donc ici, entre Bar-le-Duc et Verdun, sur ces terres meusiennes, qu'est née la circulation routière ; c'est ici qu'elle a joué un rôle absolument décisif dans le succès de la bataille. C'est ici également que, par leur héroïsme et leur endurance hors du commun, les conducteurs des unités de transport, nos anciens de la Voie Sacrée, se sont illustrés sans relâche. Conduisant sans répit, jour et nuit, par tous les temps, sur cette artère vitale, ils resteront à leur volant, 18, 24 et parfois même 40 à 50 heures de suite dans les périodes les plus critiques, donnant le maximum que l'on peut exiger des forces humaines. Coude à coude avec leurs camarades du Train hippomobile et des sections automobiles qui prolongeaient leur action vers les premières lignes, ils ont constitué les maillons d'une chaîne logistique continue et indissociable qui a très largement contribué à transformer la fragile barrière de février 1916 en une digue infranchissable.

Une partie de l'histoire de notre Arme s'est donc écrite en ces lieux. Mais, le souvenir du courage, de l'abnégation et de l'esprit de sacrifice de « Ceux de la Grande Guerre », transmis de génération en génération, n'a de sens véritable que s'il s'érige en guide de notre engagement au service des armes de la France. Ces valeurs fondamentales doivent nous servir de référence pour nous guider dans nos missions de tous les jours et nous donner confiance dans l'avenir car le Train des équipages a encore de belles pages d'histoire à écrire. Si certaines risquent d'être encore écrites en lettres de sang, d'autres seront remplies bien plus humblement mais avec cet ardent désir de transporter, escorter les convois et larguer, de jour comme de nuit, en métropole comme en opérations extérieures.

A vous, les lieutenants de la division d'application, avant de rejoindre prochainement vos belles unités, je vous demande de vous souvenir de ces Tringlots morts au champ d'honneur pour vous projeter dans le futur avec force et conviction. Inspirez vous de leur exemple et de leur sacrifice pour donner un sens à votre action et à votre engagement au service de la France.

Cruel hasard de l'histoire et des multiples engagements au cours desquels notre Arme s'est illustrée depuis la Grande Guerre, cent ans tout juste après Verdun, sur les pistes désertiques du Mali, trois soldats de l'escadron de circulation du 511^e RT sont tombés au champ d'honneur le 12 avril dernier, au service de la France. Maréchal des logis-chef Noblet, Brigadier-chef Chauwin, Brigadier Poo-Sing, vous étiez les dignes héritiers de vos grands anciens de la Voie Sacrée. C'est avec le même esprit de sacrifice, la même vaillance, la même abnégation et cette volonté tenace que le convoi passe toujours que vous avez fait le sacrifice de votre jeune vie. Nous ne vous oublierons pas comme nous continuerons à penser à tous ceux, connus comme anonymes, qui ont donné leur vie pour la France depuis le 26 mars 1807.

« Et par l'Empereur, vive le Train. »

A Douaumont, le 16 juin 2016

Le général Bernard BONNET
Commandant l'école du Train et de la logistique opérationnelle
Père de l'Arme du Train

Inauguration de la plaque commémorative du Centenaire dans l'ossuaire

Le cloître de l'ossuaire de Douaumont est long de 137 mètres. Il est surmonté d'une lanterne des morts haute de 46 m qui domine l'ensemble du champ de bataille. L'intérieur se compose de 22 alvéoles qui regroupent dans 46 tombeaux en granit représentant les différents secteurs géographiques de la bataille de Verdun, les ossements de 130 000 soldats inconnus, français et allemands, fraternellement mêlés dans la tombe. Sous la voûte, outre de très nombreuses plaques commémoratives, sont gravés les noms d'innombrables soldats français tués à Verdun mais dont les restes n'ont jamais été identifiés.

À l'issue de la prise d'armes, c'est dans la couleur orangée qui donne une atmosphère très particulière à l'intérieur de l'ossuaire que s'y est déroulée une cérémonie plus intime. L'Étendard du Train, la Division d'Application, les chefs de corps et leur porte-Étendard, les délégations de l'ETLO et des régiments ainsi que les porte-drapeaux de nos associations se sont déployés aux ordres du Col Lecubain dans la travée située dans la partie gauche de l'ossuaire. Les autorités civiles et militaires invitées, quant à elles, se sont groupées tout au fond, en demi-cercle autour du bouclier où brûle la flamme du souvenir les jours de cérémonie.

Le Gal Bonnet, Père de l'Arme, a tout d'abord prononcé une allocution rappelant les sacrifices consentis par nos Anciens à Verdun et sur la Voie Sacrée. Il a ensuite remercié tous ceux qui ont œuvré pour que la gravure de cette plaque puisse être réalisée sur la voûte de ce haut-lieu commémoratif de notre histoire :

- ✓ Mgr Gusching, évêque de Verdun et président de la fondation de l'ossuaire,
- ✓ M. Olivier Gérard, directeur de l'ossuaire,
- ✓ Le général Etienne, délégué général du souvenir français de la Meuse.



Allocution du Gal Bonnet



Le Gca Alabergère, le Gal Bonnet et le Lcl Hildebrandt ravivent la flamme de l'ossuaire

Les autorités présentes saluent la flamme du Souvenir

Puis en se tenant par l'épaule, symbole de cohésion et de fraternité, les autorités ont solennellement ravivé la flamme de l'ossuaire. Le Gal Bonnet avait tenu à ce que le Lcl Hildebrandt, notre officier de liaison auprès des EMB, se tienne en bonne place et prenne la 3^e position de cette chaîne de la fraternité. Une émouvante Marseillaise « a capella » a ensuite résonné avant que les généraux Alabergère, Bonnet, Jacquement, Rémondin et Etienne ne dévoilent la plaque commémorative du Centenaire de la Voie Sacrée.



La plaque commémorative du Centenaire de la Voie Sacrée



Gravé dans la voûte de l'ossuaire le nom d'un premier soldat allemand



Sur une ardoise déposée dans un coin de l'ossuaire, les élèves d'un lycée de Hambourg et leur professeur ont inscrit : « Plus jamais ça ».

L'ossuaire de Douaumont, haut lieu de la réconciliation franco-allemande

L'ossuaire a été érigé à l'initiative de Mgr Ginisty, Évêque de Verdun à partir de 1914. Évacué avec l'ensemble de la population au moment de l'offensive du 21 février 1916, il résidait à Bar le Duc mais était resté très proche de sa ville et des combattants, si bien qu'on l'appelait « l'évêque du front » ou « l'évêque des poilus. »

En parcourant le champ de bataille après l'Armistice, accompagné du général Valantin, gouverneur de Verdun, il est horrifié par les ossements qui parsèment partout les lieux et font déjà l'objet d'un « tourisme macabre ». Mgr Ginisty a alors l'idée de donner à ces restes sacrés une sépulture décente où les familles pourraient venir se recueillir et prier pour les chers disparus.

Dès 1919, une baraque en planches sert d'ossuaire provisoire sur le secteur de Thiaumont.

Toujours à l'initiative de ce dernier est organisée une collecte internationale pour le financement et la construction de l'actuel Ossuaire. Le 22 août 1920, il en scelle les deux premières avec le Maréchal Pétain, Président d'Honneur du Comité de l'Ossuaire. Sur l'immense esplanade en dessous sont peu à peu regroupés les corps exhumés des nombreux cimetières militaires situés à proximité, ainsi que les dépouilles que l'on continuait à découvrir dans la « zone rouge » (jusqu'à 500 par mois), dont plus de la moitié identifiés. Mais ce n'est que le 7 août 1932 que l'ossuaire de Douaumont est officiellement inauguré par le Président de la République Albert Lebrun.

Les décennies passant et les gestes forts de personnalités politiques aidant, telles les mains du Président François Mitterrand et du Chancelier Helmut Kohl fraternellement unies, ce haut lieu de la Mémoire va peu à peu devenir également un haut lieu de la réconciliation franco-allemande. C'est ainsi qu'en 2014 et pour la 1^{re} fois, sur la voûte de la partie droite de l'ossuaire a été gravé le nom d'un soldat allemand tombé à Verdun.

Messe solennelle du Centenaire en la cathédrale de Verdun



Le quatuor de saxophones

Le Lcl Besson de la DEP/ETLO avait été chargé de l'organisation de cet office religieux en liaison avec les services de l'Évêché de Verdun et l'encadrement de la division d'application de l'ETLO. L'office religieux était rehaussé par la présence d'un quatuor de saxophones de la musique de l'Arme Blindée Cavalerie.



Centenaire oblige, la traditionnelle messe du Souvenir s'est tenue cette année dans le cadre particulièrement solennel de la cathédrale Notre Dame de Verdun qui surplombe la ville du haut de ses deux tours. Construite à partir de 990, elle est la cathédrale la plus ancienne de Lorraine et l'une des plus vieilles d'Europe. Remaniée dans les styles gothique puis baroque, elle a toujours fière allure grâce aux restaurations opérées pour réparer les dommages des bombardements de 1916.



Aux premiers rangs les autorités, les chefs de corps et la famille Doumenc

L'Homélie de Monseigneur Jean-Paul Gusching, évêque de Verdun a été particulièrement remarquée par l'assemblée. Se référant à l'Évangile du jour, dans lequel le Christ enseignait la prière du « Notre Père » à ses disciples, il a fait un parallèle entre la Paternité de Dieu et la notion et le rôle de Père de l'Arme. Après avoir rendu hommage à Jean-Baptiste et Jessica, les deux policiers récemment assassinés à leur domicile, il a rappelé le caractère inhumain du commandement qui consiste à aimer ses ennemis lorsqu'ils cherchent à vous tuer. Se défendre devient alors légitime, mais sans esprit de vengeance. Mgr Gusching conclut son homélie par un vibrant appel au Pardon, mettant en exemple à ce propos la maintenant très longue et particulièrement solide réconciliation franco-allemande.

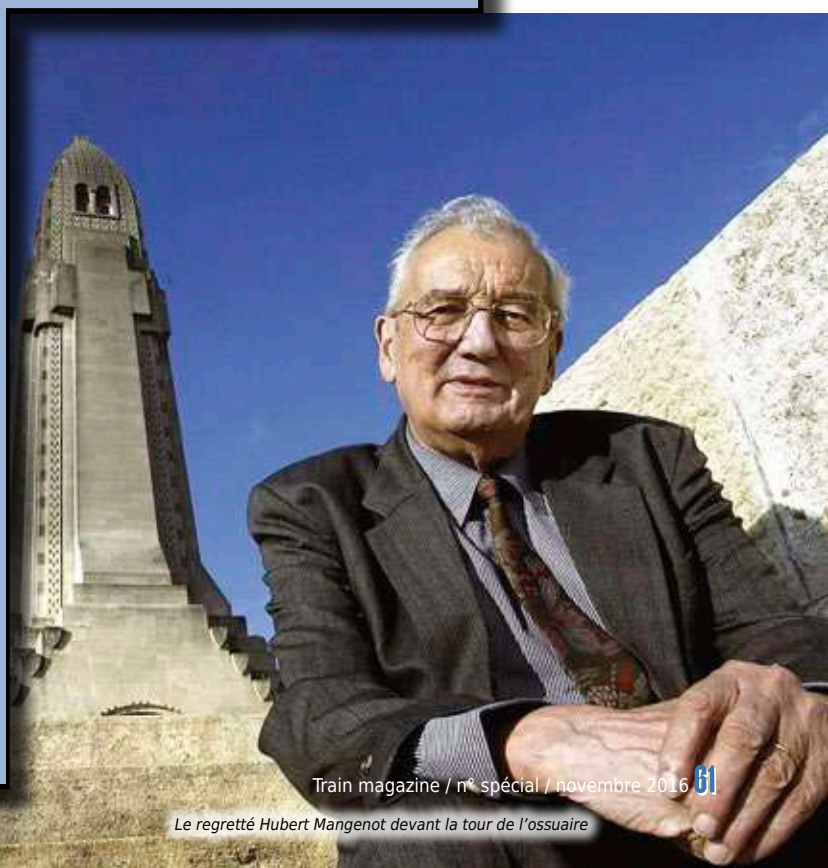


L'évêque de Verdun particulièrement investi dans le combat pour la Paix

Comme la plupart de ses prédécesseurs, Mgr Gusching préside la fondation privée qui gère le site de la Nécropole et de l'ossuaire de Douaumont qui lui appartiennent. C'est en effet Mgr Charles Ginisty, évêque de Verdun durant le 1^{er} conflit mondial et très impliqué sur le front, qui a eu l'idée de sa construction au sortir de la guerre et qui rassembla les fonds nécessaires pour sa réalisation.

Quelques personnalités civiles ont récemment assuré cette présidence, dont notre regretté camarade le colonel (H) du Train Hubert Mangenot qui aura tenu le flambeau avec dévouement pendant 25 ans jusqu'en 2011.

À son arrivée en 2014, Mgr Gusching voulut donc rendre hommage à Mgr Ginisty et fut élu à la tête de la fondation, 100 ans exactement après l'arrivée de ce dernier à la tête de l'évêché de Verdun. Depuis, il y consacre un quart de son temps, davantage probablement en cette année du Centenaire. Trois fois par mois, il se réunit avec le vice-président et le directeur pour lire les courriers reçus, étudier les demandes de visites de groupes, de cérémonies (entre 300 et 400 par an), gérer les recettes de la boutique, les projections, prendre les décisions concernant les travaux à mener ou les ressources humaines... Mais il apprécie particulièrement à aller régulièrement au-devant des visiteurs pour connaître le sens qu'ils donnent à leur visite, répondant ainsi à l'appel du pape « d'aller aux périphéries ». *« On le sent très habité par l'objectif de paix. Il nous pousse à communiquer, à utiliser les réseaux sociaux, à rejoindre les jeunes. Sur-tout, il cherche à ce que les visiteurs ne "consomment" pas l'ossuaire, mais y vivent quelque chose »*, a déclaré Olivier Gérard, l'actuel directeur de l'ossuaire.



LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS

*Sous le préau de l'auberge,
les joyeuses tablées de nos associations régionales*

Déjeuner de cohésion du Centenaire pour la FNT



*Au premier plan,
la sympathique tablée des Cadets du Train*



*À l'intérieur,
la table officielle accueille la famille Doumenc*

Entre deux averses de cette journée à la météo particulièrement capricieuse, c'est dans le cadre champêtre de l'auberge campagnarde Thomas, située dans le village d'Eix, sur la route d'Étain, que la Fédération Nationale du Train avait organisé son déjeuner de cohésion. La plupart des joyeuses tablées se sont installées à l'extérieur, sous le préau, pour déguster l'excellent buffet. À l'intérieur, le président Rémondin accueillait avec plaisir à la table officielle M. et Mme Doumenc et leur petit-fils.

La FNT avait décidé d'honorer son invité de marque en lui offrant la cravate du Train apportée par son vice-président, le Gal (2S) Mallet. Michel Doumenc, particulièrement touché de cette attention, a immédiatement changé de cravate, assisté en cela par son plus proche voisin, le Gdi (2S) Farbos, le précédant président de la FNT.

*Avec sa nouvelle cravate,
Michel Doumenc
est définitivement
« adopté »
par la grande
famille du Train*



Un début de cérémonie sous des cieux particulièrement peu cléments
à l'image de ce qu'ont connu nos Anciens en 1916

Commémorations du Centenaire sur la Voie Sacrée

Cérémonie au monument de Moulin Brûlé

Le 16 juin après-midi, à 16H30, c'est sur les terres de la Fédération Nationale du Train, au pied du monument de la Voie Sacrée à Moulin Brûlé, que l'ensemble de la communauté des tringlôts s'est regroupée pour la cérémonie certainement la plus marquante, les troupes étant aux ordres du chef d'escadron Laprévotte, Cdt la Division d'Application. À l'image des 300 jours de la bataille durant laquelle il a plu 2 jours sur 5, la pluie s'était à nouveau invitée en ce début de cérémonie.

De nombreuses personnalités locales, fidèles de cette activité, l'honoraient de leur présence : M. Namy (sénateur de la Meuse), M. Nahant (vice-président du conseil départemental, président de la communauté de communes « Meuse Voie Sacrée » et maire de Senoncourt-les-Maujouy), M. Vautrin (maire de Nixeville-Blercourt), Mme Habart (maire de Souilly), le Lcl Morin (représentant le DMD de la Meuse) et le Gdi (25) Etienne (président du Souvenir français du département de la Meuse), Venus de plus loin, le Gal Jacquement (Délégué aux Réserves de l'Armée de Terre) et le Gdi Rémondin (président de la Fédération Nationale du Train), accompagnaient le Gal Bonnet, commandant l'école du Train et de la logistique opérationnelle et Père de l'Arme.

La lecture d'une allocution par le Gdi Rémondin, suivie de dépôts de gerbes, ont constitué les temps forts de la cérémonie au cours de laquelle la pluie a bien voulu cesser.

à Nixéville

Ce même jour, l'Association pour le Centenaire de la Voie Sacrée (ACVS) avait projeté de fêter dignement l'évènement en organisant un convoi de véhicules d'époque sur cet itinéraire mythique pour nous tringlôts. Les organisateurs avaient prévu un départ de Bar le Duc à 9H00, des arrêts d'une demi-heure à Erize la Brûlée et Chaumont sur Aire et une longue pause-déjeuner à Souilly. Compte tenu de l'ancienneté des véhicules, de la météo particulièrement capricieuse et des distances à parcourir depuis Bar le Duc, le timing était très incertain. Ce n'est donc que vers 16H45 et sous une pluie persistante que les vénérables véhicules se sont présentés sur la route en contrebas du monument où la cérémonie avait commencé depuis quelques minutes. À bord d'un des véhicules en tant que passager, M. André Guignard, âgé de 89 ans, refaisait le trajet effectué de si nombreuses fois par son père qui fut conducteur sur la Voie Sacrée.



L'officier culture d'Arme profite de son statut d'accompagnateur pour se protéger de la pluie sous le parapluie de la jeune génération Doumenc



Défilé des véhicules de l'Association pour le Centenaire de la Voie Sacrée : des parapluies peu conformes avec la réalité historique



Extraits du discours du Général de division (2S) Rémondin, Président de la FNT



Discours du Gdi (2S) Rémondin,
président de la FNT :
la pluie s'est enfin arrêtée

Dans les notes du Capitaine Doumenc, on peut lire : « Les événements pressaient. On avait à ce moment et pour la première fois la sensation très nette que l'attaque était imminente et l'impression qu'un des premiers actes de l'ennemi serait la destruction de la voie ferrée de la boucle d'Aubréville : il fallait ou tout abandonner, ou laisser faire le service automobile ».

De cette vision prophétique allait naître la Voie Sacrée. La « noria » sera ininterrompue, autant pour amener le matériel que des troupes fraîches et ramener les troupes relevées. Pour elles, le tourniquet de Nixéville, c'était là qu'on descendait des camions pour rejoindre l'enfer, ou bien qu'on y montait pour en sortir.

Les combattants de Verdun ne seront jamais isolés. 2 500 000 soldats français passeront par ce Tourniquet. Près de 1 500 camions emprunteront quotidiennement le circuit selon une mécanique bien huilée. Guidés, réparés sans cesse, ils auront parcouru un million de kilomètres par semaine et fait 25 fois le tour de la Terre. Leurs chauffeurs iront jusqu'au bout de ce que l'on peut demander à des hommes de bien, sans jamais oublier de sourire ! Témoins leurs portières illustrées de toutes sortes d'inscriptions et dessins spirituels : le Cygne, le Trèfle à quatre feuilles, le Coq, les As, le Zèbre, le Chameau, la Comète, l'Optimiste... Ce tourniquet, là au pied de notre Mémorial du Train, c'est la poignée de main à celui qui va combattre et le bras pour aider le grand blessé qu'on va convoier vers l'arrière avec le plus d'humanité possible. Aujourd'hui, contrairement à ce que l'on aurait pu espérer, la violence et la guerre sont toujours là. Certes le matériel et les situations ont changé mais l'homme, le soldat, reste au cœur de l'action. Plus que jamais les fondamentaux demeurent et avec eux le symbole de la Voie Sacrée et ses valeurs : intelligence, volonté, courage.

Vous des régiments et de la Division d'Application, vous êtes les dignes et valeureux successeurs de tous ceux de la Voie Sacrée. Vous l'avez déjà prouvé de Sarajevo à Bamako en passant par Kaboul. Demain encore, soldats du Train, vous accomplirez encore de grandes choses. À l'image de vos grands Anciens, vous vivrez le plaisir de la victoire, la satisfaction du devoir accompli, la fierté de la mission remplie lue dans le regard de vos hommes et la fraternité au quotidien des compagnons d'armes.

Nous, vos anciens, qui avons chevillé au cœur la passion de notre Arme, voyons en vous avec fierté, le magnifique présent du Train que vous représentez. J'ai confiance dans le futur car avec vous bon sang ne saurait mentir. Avec des hommes et des femmes tels que vous, toujours le convoi passera pour tendre la main à vos frères d'armes pour le succès des armes de la France. Enfants de France et du Train, il n'y a rien de plus beau que le service de son pays. Aimons la France et aimons le Train. Elle est belle, il est beau et l'Histoire les a faits grands.

Par l'Empereur, vive le Train et que St-Christophe vous protège.

Les « poilus » de la Garde à l'Étendard de la DA
dans un « présentez-armes » impeccable



À l'issue de cette cérémonie, acteurs et spectateurs se sont échelonnés le long de la montée vers le monument pour y attendre les coureurs du relais pédestre. En effet, dans un esprit de cohésion et de commémoration, des coureurs de toutes les formations de l'arme du Train, partis le matin-même de Bar le Duc, se sont relayés pour rejoindre Verdun, sur les traces de leurs anciens sur la Voie Sacrée. Pour des contraintes de sécurité, telle la ligne de chemin de fer du Meusien, ils ont dû emprunter des cheminements parallèles, ne coupant qu'à quelques reprises l'itinéraire emprunté par leurs Grands Anciens. Ils ont été chaleureusement accueillis à leur arrivée à l'occasion de laquelle ils ont remis au Gal Bonnet le singulier témoin qu'ils se sont transmis tout au long du parcours : un casque de poilu.

Ce fut alors l'occasion d'organiser une séance de photos mythiques au pied du monument pour conserver le souvenir de ces moments intenses.



L'arrivée au pied du monument des coureurs du relais pédestre Bar le Duc - Verdun



Photo mythique pour la DA du Centenaire



Autre photo mythique pour les autorités et les chefs de corps

Cocktail de clôture des cérémonies commémoratives offert par la FNT

L'Arme du Train se devait enfin d'arroser dignement et d'une manière autre que par la pluie, qui s'est montrée une compagne occasionnelle mais fidèle de cette journée, ces magnifiques activités commémoratives qui feront date avant longtemps. C'est donc ensuite dans la salle des fêtes de Nixéville, que le Gal Rémondin et sa Fédération Nationale du Train avaient prévu de recevoir pour clôturer de la meilleure façon qui soit ces festivités du Centenaire. La salle avait été très aimablement prêtée par M. Vautrin, maire de la commune dont notre monument est un des hauts lieux, qui a été pour cela chaleureusement remercié.

Discours du Père de l'Arme qui a chaleureusement remercié la famille Doumenc pour sa sympathique présence à nos côtés



LE CYCLE DES COMMÉMORATIONS



Allocution du Gal Jacquement qui a rendu hommage à son épouse pour sa fidèle présence à ses côtés tout au long de sa carrière



Photo souvenir regroupant les anciens du 511 autour du Gdi Etienne et du Gal Jacquement

Le Père de l'Arme a discoursé le premier, avant de laisser la parole au Gal Jacquement pour son dernier discours en tant qu'officier général en activité. Appelé à conclure par le Père de l'Arme à l'issue des différentes prises de parole, le Gal Rémondin a tout simplement qualifié la formidable journée partagée en commun par tous les tringlots de « *grand moment de fraternité* ».

Un grand merci aux unités et associations qui ont participé au soutien des différentes activités du Centenaire à Verdun

Tout d'abord, de par sa relative proximité avec les sites du Centenaire, le 516^e RT de Toul a été plus particulièrement sollicité pour participer au soutien des différentes activités. Après avoir accueilli, la veille, l'assemblée générale de la FNT, c'est avec beaucoup de bonne volonté et le sourire que les tringlots du régiment de Lorraine ont assuré ensuite la sûreté de tous les sites successifs. De plus, le 516 a organisé et soutenu le relais pédestre Bar le Duc - Moulin Brûlé.

Le Groupement de Soutien de la Base de Défense de Verdun a également été beaucoup sollicité pour le soutien des activités successives : alimentation et hébergement des détachements des unités, organisation de l'excellent cocktail offert par la FNT, montage des tentes...

La Gendarmerie Nationale a participé à la sécurité du site de Moulin Brûlé.

Et bien évidemment, rien ne serait possible à Verdun, sans le soutien indéfectible de la section locale de la FNT du président Christian Noël et du précédent Père de l'Arme, le Gdi (2S) Etienne, président local du Souvenir Français dont l'action a été déterminante dans le cadre des autorisations requises pour l'inauguration de la plaque commémorative dans l'ossuaire.

Que tous soient chaleureusement remerciés pour l'aide qu'ils ont apportée à l'ETLO.



Prestation remarquable au cocktail de l'antenne du GSBdD qui a artistiquement dessiné avec des verres une splendide roue ailée du Train

Cycle de conférences du Centenaire

Pour ces 7 conférences qui sont déroulées en soirée dans l'amphithéâtre des écoles militaires de Bourges, le Père de l'Arme a tout d'abord souhaité aborder des sujets touchant à la culture historique « métier » de l'Arme, présentés aussi bien par nos historiens « maison » que par des conférenciers reconnus au niveau national (Michel Goya et Rémy Porte). Mais le général Bonnet souhaitait également élargir notre vision historique de la Grande Guerre, sur des sujets parfois méconnus. Activité orchestrée par le Cne Ladan, formateur LOG à la DFLO.

7 janvier 2016 - Jean-Michel Dérex :

« Héros oubliés - les animaux dans la Grande Guerre »
Diplômé de l'institut d'études politiques de Paris et docteur en histoire, Jean-Michel Dérex est un historien spécialisé dans l'histoire de l'environnement et des relations de l'homme à la nature, qui a publié de nombreux livres sur ce sujet. Dans son dernier ouvrage, paru en octobre 2014, il a décidé de rendre hommage aux animaux-soldats de la 1^{re} Guerre mondiale.

11 février 2016 - Colonel (R) Goya :

« La transformation de l'armée française pendant la Grande Guerre »

Ancien colonel des Troupes de Marine, Michel Goya a parallèlement à sa carrière militaire, suivi un cursus d'histoire pendant deux ans à la Sorbonne. Écrivain militaire, spécialiste de la guerre moderne, de l'innovation militaire et du comportement au combat, il enseigne aujourd'hui l'histoire militaire à Sciences-Po Paris.

19 avril 2016 - Colonel (H) Labbé :

« La Voie Sacrée »

Entré en service dans l'arme du Train en 1965, Daniel Labbé a effectué une carrière de logisticien et de formateur. Il a été pendant 7 ans conservateur du musée du Train. Aujourd'hui président de l'AMAT (Association du Musée et de l'Arme du Train), il a reçu en 2015 le prix de la ville de Bourges, lors du dernier salon du livre d'histoire, pour son ouvrage « Le Train, histoire et traditions ».

12 mai 2016 - Lieutenant-colonel Porte :

« La mobilisation industrielle et la montée en puissance du Service automobile des armées »

Officier d'active de l'arme des Transmissions, Rémy Porte est docteur en histoire depuis 2004. Officier-historien spécialiste de la Grande Guerre, il participe régulièrement aux travaux et séminaires dans différentes universités. Il est aujourd'hui officier-référent « Histoire » pour l'armée de Terre.

15 septembre 2016 - Jean Claude Auriol :

« Les camps de prisonniers en Allemagne ou le système concentrationnaire allemand 1914-1918 »

Devenu historien après une carrière dans le milieu bancaire, J-C Auriol fait partie de l'association du souvenir des soldats de la guerre 14-18 : « L'encrier du poilu » et est vice-président de l'association « Ceux de Verdun ». Il est un des rares spécialistes sur les camps de prisonniers en Allemagne et l'occupation allemande pendant la Grande Guerre.

13 octobre 2016 - Aumônier des armées Vénard :

« Le sens du sacrifice au combat »
Entré au séminaire français de Rome en 1992 et ordonné prêtre en 1997, Christian Vénard a rejoint l'armée en 1998 comme aumônier au sein de la 11^e Division Parachutiste. Il est aujourd'hui aumônier du 17^e RGP de Montauban. Il évoque à travers ses interventions la place de la religion dans les armées et comment elle se positionne selon les sujets d'actualités.

15 décembre 2016

Lieutenant-colonel (R) Giraud :

« L'évolution de la fonction « mouvement-transport au cours de la Grande Guerre »

Après avoir quitté le service actif fin 2009 à l'issue d'une double carrière de circulateur et de formateur, Jean-Pierre Giraud occupe depuis janvier 2010 les fonctions d'officier culture d'arme et rédacteur en chef des magazines du Train.



Dans les coulisses des commémorations

Le Col Lecubain, Cdt des troupes lors de la prise d'armes de la fête du Train



L'équipe de marque en charge du projet « Voie Sacrée 2016 »

L'École du Train et de la Logistique Opérationnelle, à effectifs très réduits, se devait d'anticiper sur l'événement dès le début 2015, avec une équipe de marque présidée par le Col Lecubain, Directeur de la Formation :

- ✓ le Lcl Guélé, le Cne (TA) Bonal et les Cours des Futurs Cdts d'Unités 1 et 2/2015, qui en ont été la cheville ouvrière dans le cadre d'un projet pédagogique (conception générale du projet et du montage audio-visuel projeté en fin de cérémonie nocturne le 23 mars au soir) ;
- ✓ le Lcl (CR) Vanimschoot (montage des activités fête du Train et cérémonies à Verdun), le Lcl (CR) Giraud assisté du Major Jeanselme (« habillage » historique et traditions) ;
- ✓ le Lcl Dubost et le Cen Viallet de la cellule COORD/ETLO (coordination d'ensemble).

Le Lcl Guélé, adjoint au Cdt des troupes lors de la prise d'armes de la fête du Train



L'ETLO dans son ensemble impliquée dans le projet

- DEP** : organisation du colloque à Paris (officier de marque Col Millot).
- CPIEC** : rénovation du monument aux morts (off. de marque Lcl Drapeau).
- DSO** : tableaux vivants évocation historique de la fête du Train (off. de marque Lcl Marvier).
- DFLO** : cycle des conférences (off. de marque Cne Ladan).
- DA du Centenaire** : détachement sous les armes et participation au soutien (accueil des invités lors du colloque, etc...).

Rien n'aurait pu se faire sans la participation active de nos régiments et associations

Nos beaux régiments ont magnifiquement adhéré au projet, en particulier le 516^e RT de Toul, « régional de l'étape » qui a appuyé les commémorations de Verdun.

Nos associations n'ont pas été en reste. L'AMAT a assuré le support juridique des différentes activités. La FNT a rénové son monument de Nixéville puis accueilli la communauté du Train à l'occasion du ravivage de la flamme à l'arc de triomphe et au pied de son monument et enfin financé l'excellent cocktail de clôture de la journée du 16 juin.

Des objets-souvenir réalisés pour conserver le souvenir de ce Centenaire

Les premiers, les lieutenants de la DA ont fait réaliser une cuvée « Spéciale Centenaire ». Lors du colloque, les auditeurs présents ont reçu chacun une sacoche « Spéciale Centenaire ». Un clip vidéo (qui est disponible sur CD) a été présenté pour lancer cette année de commémoration. Lors du repas de cohésion de la fête du Train, tous les convives ont trouvé sur leur table une petite

borne de la Voie Sacrée, un mug, une affiche et un marque-pages du Centenaire. Chaque chef de corps ou président d'association s'est vu remettre des mains du Père de l'Arme ou du Col Lecubain, un cadeau de prestige. Les coureurs ayant participé au relais pédestre Bar le Duc - Verdun ont reçu chacun un tee-shirt « Voie Sacrée ». Des coins et pins ont été réalisés et sont toujours en vente auprès de l'AMAT au prix de 5 €.



L'ensemble des objets réalisés dans le cadre du Centenaire



La cuvée « Spéciale Centenaire » de la DA



Le pins et le coin du Centenaire

Toutes ces réalisations n'ont pu être financées que grâce à des fonds reçus, soit de la DRHAT/SDFE, soit de nos partenaires civils. Hommage doit être également rendu au sein des EMB au Cne Maisant, qui a effectué un travail remarquable dans la recherche de fonds auprès de nos partenaires et au commissaire-lieutenant Gourdet, qui a défendu nos dossiers lors des points budgétaires à la SDFE.

L'ÉCOLE DU TRAIN ET DE LA LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE (ETLO)

LA FÉDÉRATION NATIONALE DU TRAIN (FNT) et

L'ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE ET DE L'ARME DU TRAIN (AMAT)

remercient les partenaires

du

CENTENAIRE DE LA VOIE SACRÉE



nexter
SYSTEMS



CARROSSIER AMENAGEUR
SPAC
JOINDRE L'UTILITAIRE A L'AGREABLE

AGPM
ASSURANCE, ÉPARGNE, PRÉVOYANCE



SNCF
RÉSEAU



**LA FRANCE
MUTUALISTE**

**CODES
ROUSSEAU**

« VERDUN, ON NE PASSE PAS »

Un aigle noir a plané sur la ville, il a juré d'être victorieux ;
De tous côtés les corbeaux se faufilent dans les sillons, et dans les chemins creux ;
Mais tout à coup le coq gaulois claironne : cocorico, debout petits soldats ;
Le soleil luit, partout le canon tonne, jeunes héros voici le grand combat.

Refrain :

*Et Verdun la victorieuse,
Pousse un cri que portent là-bas,
Les échos des bords de la Meuse :
Halte là ! On ne passe pas,
Plus de morgue, plus d'arrogance,
Fuyez barbares et laquais,
C'est ici la porte de France,
Et vous ne passerez jamais.*

Les ennemis s'avancent avec rage, énorme flot d'un vivant océan ;
Semant la mort partout sur son passage, ivres de bruit, de carnage et de sang ;
Ils vont passer... quand relevant la tête, un officier dans un suprême effort ;
Quoique mourant crie : à la baïonnette, Hardi les gars, debout, debout les morts.

Refrain

Mais nos enfants dans un élan sublime, se sont dressés, et bientôt l'aigle noir ;
La rage au cœur impuissante en son crime, vit disparaître son suprême espoir ;
Les vils corbeaux devant l'âme française, tombent sanglants, c'est le dernier combat ;
Pendant que nous chantons la Marseillaise, les assassins fuient devant les soldats.

Refrain



ÉCOLE DU TRAIN
ET DE
LA LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE
Écoles Militaires De Bourges
BP 50709 - 18016 Bourges cedex
www.emb.terre.gouv.fr

