

# HISTOIRE RÉSUMÉE DU TRAIN

Aussi loin que l'on remonte le cours de l'histoire militaire, on constate que les transports ont joué un rôle important et ont toujours préoccupé l'esprit des grands capitaines. Mais avant le 1<sup>er</sup> Empire, dès qu'une guerre éclatait, le ravitaillement des troupes entrant en campagne était réalisé, tant bien que mal, par des entreprises civiles, réquisitionnées ou sous contrat. Les nombreux déboires éprouvés au cours des opérations, les besoins croissants des armées et l'allongement des lignes de communication amènent Napoléon, empereur des Français, à militariser les convois.

Le 26 mars 1807, en pleine guerre de Pologne, après les meurtriers combats de la bataille d'Eylau, Napoléon signe au Quartier général d'Osterode en Prusse orientale, le décret créant les premiers bataillons des équipages des transports militaires. De 1807 à 1814, les 24 bataillons, dont celui de la Garde, participent à toutes les campagnes impériales.

L'Empereur, désirant donner à ce Corps une marque éclatante de sa satisfaction, lui fait remettre sa première aigle en mai 1812 à Mayence, avant le départ pour la campagne de Russie.

Après une brève éclipse au lendemain de la Restauration, le Train des équipages retrouve en 1830 sa place glorieuse dans l'armée d'Afrique, puis il participe aux campagnes du Second Empire : Crimée, Syrie, Chine, Cochinchine, Sénégal, Mexique, campagne de France. Devenu une Arme en 1875, le Train des équipages militaires passe de la tutelle de l'Intendance à celle de l'Artillerie. Il est alors engagé dans toutes les expéditions coloniales de la Troisième République : Tunisie, Tonkin, Madagascar où le Train des équipages perd un quart de ses effectifs, deuxième campagne de Chine et enfin vingt ans d'opérations et de pacification au Maroc.

La Grande Guerre fait entrer le Train dans la modernité avec la motorisation des transports en permettant des déplacements stratégiques de troupes et de matériels qui vont contribuer grandement à la victoire de Verdun et au succès des offensives de la Somme. Simultanément, une nouvelle tâche est confiée au Train, à savoir la régulation du trafic routier.

En 1928, le Train des équipages militaires, devenu l'Arme du Train, est jumelé à la Cavalerie et possède une inspection indépendante ; c'est le début de son émancipation. De 1930 à 1945, après avoir participé au coude à coude avec ses camarades de la Cavalerie à l'héroïque combat des ponts de Saumur et mené avec bon nombre des siens la lutte clandestine pendant les années sombres, il jalonne avec ses groupes de transport et ses unités de circulation routière, les routes de la libération, du Tchad et de l'Italie, au Rhin et au Danube.

Le 1<sup>er</sup> mars 1945, après 138 années de tutelles successives, le Train se voit reconnaître une complète indépendance avec la création d'une direction d'arme et le maintien de son inspection. En novembre, le ministre de la guerre crée l'école d'application du Train à Tours.

Pour la 1<sup>er</sup> fois de son histoire, l'arme du Train se voit dotée d'une école autonome pour la formation de ses cadres. Les campagnes d'Indochine et d'Algérie lui donneront l'occasion d'affirmer sa personnalité tout en resserrant les liens anciens qui l'unissent à ses compagnons d'Armes. Ses missions de transport et de circulation routière sont confirmées alors que l'étendue de ses missions s'élargit ; il est désormais chargé des transports fluviaux, du transbordement maritime et de la livraison par air.

Après le retour des unités en métropole et la réorganisation des forces armées à la fin des années 1960, l'arme assure l'encadrement de toutes les unités de soutien du corps de bataille et le commandement de ses bases logistiques. Il est alors fort de 31 régiments d'active et regroupe plus de 30 000 hommes, servant un parc de plus de 6000 véhicules. Le bouleversement stratégique des années 90 avec la fin de la guerre froide et la professionnalisation des armées, entraîne une véritable refondation de l'armée de terre et une réduction drastique de son format. Les conséquences induites pour l'arme du Train se traduisent par une diminution de ses moyens tout en conservant ses capacités d'action, grâce à des matériels plus performants. Les conflits de ces dernières années, plus limités, mais plus nombreux, ont accru la participation du Train dans les opérations extérieures dans lesquelles les forces françaises sont engagées, du Liban en 1978, aux Balkans en 1992, de l'Afghanistan en 2001 au Mali en 2013.

Aujourd'hui, au sein du dispositif logistique, le Train demeure l'arme d'appui aux acheminements et du soutien aux ravitaillements avec neuf formations dont cinq régiments de transport multifonctions, un régiment de livraison par air, un régiment de soutien du combattant, un groupe de transit maritime, le bataillon de commandement et des soutien de la brigade franco-allemande et le bataillon de quartier général du corps européen. Son étendard, cravaté de la Légion d'honneur et de la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures, témoigne de plus de deux siècles de sacrifices obscurs et de glorieux faits d'armes.

**Colonel LABBÉ**

