

**...Lexique des termes musicaux...**

➤ **Madrigal** : Pièce de musique vocale italienne du XVe siècle et dont la forme ne disparut que quatre siècles plus tard. Elle comprenait d'abord 2 ou 3 voix ; elle était construite sur des tercets, une ligne vocale différente était consacrée à chaque vers et était reprise pour la strophe suivante. Landini est le premier nom que l'on retient. A la Renaissance, le mot recouvrait une forme nettement plus évoluée : les poèmes utilisés étaient d'une grange qualité, l'effectif vocal était augmenté à 4 ou 5 voix, le langage musical devenu plus raffiné était de nature contrapuntique et la forme plus libre. L'apogée fut atteint avec les madrigaux de Monteverdi et de Gesualdo.

➤ **Maestoso** : Indication italienne signifiant majestueux.

➤ **Magnificat** : Cantique liturgique tiré de l'Evangile selon saint Luc. Le sommet dans cette forme de musique fut atteint par Bach qui écrivit son oeuvre en 1723.

➤ **Maître de chapelle** : Musicien responsable d'une chapelle de musique attachée soit à une cathédrale, soit à une cour princière. Ses tâches étaient multiples car il devait diriger tous les services, composer les motets et les messes, enseigner la musique aux enfants et prendre soin de l'orgue et de tous les instruments de la chapelle.

➤ **Majeur** : Est dite majeure toute gamme construite sur une division de l'octave en huit notes. La distance entre ces notes sera d'un ton, excepté entre la troisième et la quatrième, puis la septième et la huitième. L'intervalle entre la première et la troisième note, dite tierce majeure, composée de deux tons, caractérise la gamme majeure. Cette gamme n'existait pas dans le chant grégorien et ce n'est qu'au XIIIe siècle qu'elle commença à être utilisée en Angleterre dans les chants profane, puis à être employée couramment. A partir du XVIIe siècle, elle devint l'échelle prédominante de la musique européenne.

➤ **Malaguena** : Chant populaire issu de la province de Malaga. Le rythme ternaire et vif permet d'en faire une danse.

➤ **Manche** : Elément indispensable à tout instrument à cordes, consistant en une longue pièce de bois. Son rôle est de supporter les cordes sur toute leur longueur. A une extrémité, un chevillier permet d'accorder l'instrument, et sur toute sa face supérieure se trouve la touche qui permet d'appuyer sur les cordes.

**...Ephéméride du bicentenaire...**

➤ 1<sup>er</sup> juillet 1813 : Napoléon remplace Joseph par Soult.

➤ 2 juillet 1813 : Les troupes françaises repassent la Bidassoa.

➤ 9 juillet 1813 : Bernadotte débarque avec 25 000 Suédois en Poméranie, prend le commandement de l'armée du Nord et donne le conseil de fuir toute bataille avec Napoléon et de n'attaquer que ses lieutenants isolés.

➤ 12 juillet 1813 : Soult tente d'attaquer Pampelune

➤ 29 juillet 1813 : Ouverture du congrès de Prague. Mort de Junot à Montbard dans une crise de folie.

➤ 4 août 1813 : L'Empereur est à Dresde.

➤ 12 août 1813 : L'Autriche déclare la guerre à la France.

➤ 14 août 1813 : Blücher ouvre les hostilités en attaquant le centre français. Bernadotte est au nord et Schwarzenberg au sud.

➤ 16 août 1813 : Napoléon prépare sa riposte.

➤ 18 août 1813 : Davout est vainqueur à Lauenbourg

➤ 22 août 1813 : Napoléon rejette Blücher au delà de la Kaltzbach

➤ 23 août 1813 : Oudinot est battu par Bernadotte à Gross-Beeren. 10 000 Bavares et Saxons désertent l'armée française.

➤ 25 août 1813 : L'Empereur marche vers Dresde où Gouvion-Saint-Cyr y a été refoulé.

➤ 26-17 août 1813 : Victoire française à Dresde.

➤ 28 août 1813 : Napoléon, malade, doit rentrer à Dresde.

➤ 30 août 1813 : Vandamme doit capituler à Kulm où il s'est retrouvé encerclé par hasard. Conduit devant le tsar et mal traité, il lui lancera à la face : « Moi, personne ne m'a reproché d'avoir assassiné mon père. »

**.....Carte postale ancienne.....**



Rédacteur en chef Campagne  
Comité de rédaction, Comité de relecture, Recherches historiques, Photothèque, Mise en page, Responsable de publication : Campagne  
Edition sur les presses de la WEYER Ltd & C° Cernay

**La Gazette N°89**

Le magazine bimestriel de  
**La Batterie des Grognards de Haute-Alsace**  
**Batterie du 1<sup>er</sup> Régiment des Grenadiers à pied de la**  
**Garde Impériale**  
**et cantinière de l'Empire (1810)**

**METEO**

Nous pouvons enfin tutoyer le soleil après les six mois d'hiver, cela ne peut que faire du bien. Il fera chaud un peu partout et les températures seront normales pour la saison sauf cas particulier et très ponctuel. La Manche sera à peine plus froide que la Méditerranée. Des orages d'été seront à prévoir ça et là et dans l'ensemble pas de canicule qui emballe les cannibales.



**HOROSCOPE**

**Cancer** : Pour ceux du 1<sup>er</sup>, du 2<sup>e</sup> et du 3<sup>e</sup> décan, vous risquez de partir à la plage, à la montagne ou de rester chez vous. Vous choisirez entre une thalasso et une terasso thérapie

**Lion** : Surveillez votre boîte aux lettres les signes du cancer vont vous envoyer une ou deux cartes postales de la montagne ou de la mer. Patientez ! Ce sera bientôt votre tour si ce n'est pas déjà fait.

**.....Le mot du secrétaire.....**

Bien chers lecteurs, Ca y est ! C'est l'été. En-fin ! L'astre du ciel chante et les oiseaux brillent enfin de tous leurs feux. Enfin, cela réchauffe nos cœurs. En ce qui nous concerne, notre mois de juin fut bien rempli et nous fûmes très occupés dans l'hexagone, en Belgique où nous avons retrouvé nos amis de Ligny et à Monaco où nous étions invités pour une soirée privée. Quelques mots viendront égayer notre journal et relater ces événements dont nous nous régalons.

Mais aussi, depuis notre mémorable prestation à Uffholtz, devant le tout Uffholtz réuni, l'hiver dernier, j'avais envie de préparer un numéro dédié au train, cette arme cher à Jean-François, lui-même ancien « tringlot ». C'est chose faite puisque dans ces quelques pages, vous trouverez la lettre de baptême du train ainsi qu'une rubrique historique spécialement dédiée. J'ai pris le temps d'éplucher toute la correspondance de not'Sire et mise en ligne depuis des années pour finir par trouver ce que je cherchais.

Vous trouverez également nos rubriques habituelles avec notamment l'éphéméride du bicentenaire et le lexique des termes musicaux qui entame dans ce numéro : la lettre « M » comme Maliverney ou Michel, Maurice, Mistophe, Mistelle ou Mynthia ou Mascal ; mais « M » également comme ce macaque mâle maboul qui mordit le macareux de Macédoine sans mâcher dans le mâconnais, près de Mâcon même. Ce macaque macrocéphale macula la marre de Madeleine. Mais Madeleine, normalement mère miséricordieuse, madone tout en madras, fit un malstrom avec sa main dans la marre maculée, mouillant le macaque malappris et le maquillant magistralement de magenta comme une magicienne. Puis, Madeleine, un magazine à la main, en fit un maillet et, maîtresse d'elle-même, mortifia le mandrin. Mal-en-point, le malingre malfaitteur malhonnête avait mal-jugé son méfait. Malmené méchamment par la mémé, le malotru sans manière retourna voir sa maman ou sa mémé

quand Madeleine lui montrait le majeur de sa main moins mou que les autres doigts. Voilà, ça, c'était pour bien expliquer la lettre « M », la 13<sup>e</sup> de l'alphabet, consonne nasale occlusive bilabiale, juste entre L et N.

Mis à part ces imbécillités, notre petite troupe est, je le sais bien, bien vivante et dynamique. La vingtaine de membres qu'elle regroupe, constitue une entité connue et reconnue tant en Alsace qu'en Allemagne, en Belgique, en Suisse, à Monaco et en Italie voire même aux Pays-Bas où les sujets du prince Willem-Alexander nous sollicitèrent à plusieurs reprises.

Par nos actions, par notre comportement, il me semble que nous répondons parfaitement à l'image que nous souhaitons donner en participant non seulement au prestige de notre Histoire mais aussi au renom de ce que nous représentons par la qualité chaque fois avérée de nos prestations. C'est comme cela que je vois les choses.

Campagne

### Camp de Canjuers (83)

Vendredi 14. Pour une fois, c'est à 20 heures 30 à Cernay que l'état-major avait sonné le rassemblement pour cette campagne dans le sud de la France. Les grognards étaient invités par l'armée, la vraie, pour une journée portes-ouvertes au 3<sup>e</sup> RAMa à Canjuers dans le Var, chez les « Bigor » qui sont à l'artillerie de marine ce que les « Marsouins » sont à l'infanterie.

Un vénérable bus militaire avait été affrété pour nous acheminer et nous ramener ainsi que deux caporaux-chefs pour le service à bord. Le bus était autant spacieux que spartiate. Tant et si bien que certains d'entre nous passèrent la nuit dans les porte-bagages pour pouvoir s'allonger un peu. Comme pour Brive, pas de lecteur DVD dans le bus alors chacun s'occupa comme il le put et la nuit passa quand même au fil des kilomètres sans que l'on s'en aperçoive vraiment.. Au petit matin de ce samedi 15 juin, nous arrivâmes de bonne heure et de bonne humeur mais un peu plus tôt que l'horaire prévu ce qui mis dans l'embarras le sous-officier de semaine car rien n'était prévu pour nous accueillir. Ce dernier fit cependant ce qu'il put pour nous offrir personnellement un café et un croissant. Ce n'était pas grand chose mais c'était un beau geste personnel. Puis nous prîmes possession de nos chambres au sein de la 1<sup>ère</sup> batterie du régiment et chacun s'octroya un reliquat de sommeil pour terminer une nuit malmenée.

Vers 9 heures trente, nous nous mîmes en tenue pour ouvrir les festivités. Il n'y avait pas grand monde mais ça ne faisait rien, on nous l'avait demandé alors nous exécutions. Un petit tour autour du bâtiment de commandement, une aubade par-ci, une autre par-là, et déjà les regards des personnels en

kakis, pourtant aguerris et rassasiés de la chose militaire, se faisaient surpris et curieux. Il est vrai que deux cents ans nous séparent en fait et nos treillis à nous, étaient plutôt voyants et chamarrés.

A 11 heures, nous prenions place au milieu du régiment sur la place d'arme pour assister à la présentation au drapeau des nouveaux soldats. Les ordres claquaient, brefs. Les hommes suivaient. Puis nous assistâmes à une revue, à une remise de fourragère et une remise de décorations. A l'issue seulement nous quittâmes la place en faisant résonner nos tambours.

12 heures : distribution de ticket. La ration des grognards se trouvait réduite à la portion congrue. Après une réclamation justifiée, nous reçûmes un complément acceptable que nous nous partageâmes. L'après-midi, la chaleur caniculaire nous incita à jouer en tenue de quartier. Nous offrîmes quelques aubades qui durent ennuyer sincèrement Christelle, notre cantinière.

Le soir, après notre expérience de midi, nous réservâmes dans une autre popote plus « professionnelle ». Nous commandâmes et fûmes servis dans le quart d'heure avec en prime un excellent café offert par la maison. Ensuite après ces agapes nous profitâmes du silence et du calme pour visiter le casernement où en fait dormaient sur divers endroits de vénérables blindés de la seconde guerre mondiale ou d'autres plus récents.

Enfin, loin de la foule, nous nous enquîmes des hommes et des matériels qui composent le quotidien des militaires qui nous avaient invités. Nous y avons découvert une jeunesse passionnée et passionnante.

Après un repos bien mérité, nous refîmes quasiment le même programme que la veille jouant en plus, pour le chef de corps en personne, le rigodon des manchots que nous lui offrîmes avec grand plaisir.

A 16 heures, notre bus vénérable nous attendait ainsi que nos deux chauffeurs attitrés. Nous croisâmes en partant la fanfare de l'école d'artillerie de Draguignan avec laquelle nous bavardâmes quelque peu. Quand des musiciens se rencontrent, qu'est-ce qu'ils se racontent... ! Et lundi matin, nous étions tous de retour de nouveau dans la « vraie » vie et son quotidien avec quelques souvenirs en plus et la présente histoire à raconter.



Campagne

### Ligny 2013 ou le 198<sup>e</sup> anniversaire de la dernière victoire de l'Empire

Pour la troisième fois, nous étions invités en terre belge à la commémoration du 198<sup>e</sup> anniversaire de la bataille de Ligny qui se déroula le week-end du 1<sup>er</sup> et 2 juin et c'est avec plaisir que nous nous y sommes rendus.

Nous partîmes donc comme de coutume vers 5 heures 30 du matin dans notre grand car rouge qu'allait conduire Serge, notre chauffeur, pardon, conducteur attiré et bienveillant. Comme de coutume, ce départ se fit dans le calme et sans précipitation. Et comme de coutume, la route fut sans histoire hormis celles que nous nous racontions entre nous.

Nous n'étions pas très nombreux et c'est chaque fois dommage mais réunir tous les grognards sous notre Aigle est une mission quasi impossible. Certains ont rendez-vous à la piscine, d'autres doivent aller chez le coiffeur, etc. Ce n'est pas bien grave. Nous avons quand même profité du moment en ayant une pensée pour les absents.

Notre voyage s'est terminé dans le même internat pour jeunes filles qu'il y a deux ans et toujours sans les jeunes filles évidemment. Nous y avons pris notre déjeuner ensemble et nous nous sommes mis en tenue de Grenadier de la Garde avant de nous rendre sur l'ancien champ de bataille, enfin un tout petit bout du champ de bataille.

Comme par le passé, les festivités se déroulèrent autour du musée de Ligny, au centre général Gérard. Et y en a des qui disent que la commune n'avait plus assez de sous pour écrire WEYER sur le fronton du musée. Ceci dit, c'est une bâtisse entièrement rénovée et qui fut témoin des combats acharnés que se livrèrent les Prussiens et les Français. C'était à l'époque la ferme Frennet, je crois. Jean-Maurice pourra nous le dire. Il y était.

Vers 12 heures, nous étions rejoint par dame Wilmotte Marie-Hélène qui nous venait d'Amiens et qui allait nous accompagner pendant notre séjour. Marie-Hélène joue de la flûte et accompagnera de ses notes graciles nos mâles instruments. A 14 heures, on commence par une prise d'arme et l'Empereur qui passe les troupes en revue. Il est à côté de notre grenadier et remarque sa Légion d'Honneur et ses trois brisques. « Ah ! Un légionnaire. Et où l'as-tu gagné ? » « A Rivoli mon Empereur » qu'il lui répond. « Et qui te l'a donné ? » « Parbleu mais c'est vous mon Empereur ! » Amusé, il lui tire l'oreille et salue notre Aigle. Il remarque aussi les moustaches de notre tambour-major. Décidément, rien ne lui échappe à celui-là !

Puis, il passe en revue de nombreuses troupes de reconstituteurs. Le 8<sup>e</sup> de ligne, le 4<sup>e</sup> Léger, des lanciers polonais, des dragons, des chasseurs... Franchement, c'était une belle reconstitution rassemblant des groupes solides où le troupière déguenillé pourtant ne dépareillait pas à côté des uniformes rutilants des maréchaux. Des reconstituteurs prussiens était aussi en nombre avec même Blücher et son état-major. Dans la cour, de la bâtisse, un chirurgien avait installé son ambulance et amputait avec dextérité le même bougre dix fois par jour.

En ce qui nous concernait, nous avions à animer les lieux. Ce que nous fîmes avec grand plaisir d'autant plus que le temps s'y prêter merveilleusement. Presque tout notre répertoire y passa pour le plus grand plaisir des visiteurs venus se plonger dans un bain d'histoire.

Et entre deux prestations, il fallait que nous nous désaltérions. Mais Benoît, l'organisateur veillait sur nous comme une chatte sur ses petits, comme une duègne sur sa maisonnée. Il nous distribua force tickets et muni du précieux sésame, nous assiégeâmes la buvette assez régulièrement pour rester d'humeur joyeuse sans que cela nuise à l'image des Grognards d'abord et de l'Alsace ensuite. Il y eut aussi nos amis de Stave qui nous gratifièrent d'une petite visite et notre



la nature serait bien monotone.



ami Roger qui paya le coup à tous. Vincent aussi, le cuistot, qui se souvenait bien de nous et qui nous prépara un succulent pavé de viande pour chacun. Ainsi sont nos amis belges : chaleureux et accueillants, fiers de leur culture et de leur folklore, que nous n'avons pas le droit de juger en réalité. Si toutes les fleurs étaient identiques,

Campagne

.....Echo de Campagne.....

**La lettre d'Osterode du 06/03/1807 portant sur la création du train des équipages**

Au général Dejean, ministre de la guerre : « ...Rien n'est vicieux comme l'organisation des transports de la compagnie Breidt. Elle fait un mauvais service, mais elle en fait un. J'ai perdu une centaine de ses caissons, partie enlevés par les Cosaques, partie rompus dans les mauvais chemins. Ceux qui ont été pris par les Cosaques, au nombre de quinze ou vingt, ont été perdus par faute des agents, qui restent huit ou dix jours dans un même endroit.

Je voudrais que vous commençassiez à organiser économiquement ces équipages. A cet effet, je voudrais former des bataillons de transport des équipages militaires. Chaque bataillon aurait un conseil d'administration, et serait commandé par un homme ayant rang de capitaine dans la ligne. Chaque compagnie pourrait être composée de trente-deux caissons attelés de quatre chevaux chacun et conduits par deux hommes. Il est absurde de mettre un homme pour quatre chevaux; les hommes tombent malades et ne peuvent se remplacer, tandis que les chevaux se remplacent dans le pays. C'est aussi une mauvaise économie de ne mettre que trois chevaux par caisson. Ainsi il y aurait dans une compagnie 32 caissons, 128 chevaux de trait et 64 hommes. On y ajouterait une forge de campagne, une voiture de rechanges de harnais et d'approvisionnements de réparations pour les caissons. Chaque compagnie serait divisée en quatre escouades à chacune de huit caissons et commandée par un maréchal des logis chef. Six compagnies pourraient former un bataillon, qui se trouverait ainsi composé de 192 voitures, 768 chevaux et 384 hommes. Chaque bataillon aurait un quartier-maître. Il y aurait une masse pour l'entretien des caissons, une de harnachement et une d'achat de chevaux. Les caissons et harnais seraient fournis.

Par ce moyen nous n'aurions plus d'intérêt à opposer à l'intérêt de l'armée, ce qui n'est pas à présent; car, par exemple, lorsque j'ai intérêt, à ce que les caissons arrivent vite, l'entrepreneur a un intérêt opposé. D'ailleurs, rien n'est absurde comme ces marchés où l'entrepreneur joue à la loterie et où il peut être ruiné sans qu'il y ait de sa faute ou gagner un million sans raison. Causez de cela avec M. Lacuée. Rédigez un projet pour la formation de dix bataillons et faites-le discuter au Conseil d'État. Ensuite commencez par former un bataillon, et n'attendez pas ma signature. J'approuve d'avance le projet que le Conseil aura rédigé. Il serait utile qu'il y eût un chef de bataillon chargé du commandement du régiment, et un directeur général des transports des équipages militaires ayant rang de chef de brigade. Notre administration est dans une grande barbarie. Mais il ne faut pas toucher à la compagnie Breidt et avoir soin que ces nouveaux arrangements n'apportent aucun retard, et m'envoyer très-promptement tout ce qu'il y a de prêt des équipages de cette compagnie. Quoique mal organisée, elle m'a rendu de grands services. Je n'ai que 6 à 700 de ses caissons, et il m'en aurait fallu 3,000.

Je veux, par la nouvelle organisation, faire des transports des équipages militaires comme du train d'artillerie, qui m'a rendu de très-importants services. Sans la manière dont le train est organisé, je n'aurais pas pu tirer mon immense artillerie des mauvais chemins, et jamais une pièce n'est restée en route. Ces résultats dédommagent bien de la dépense que cette organisation occasionne en temps de paix; nous n'avons fait qu'un pas en administration, c'est celui-là. Il faut donc organiser de même le train des transports des équipages militaires. Ayez aussi soin d'ordonner que les caissons soient plus légers et plus solides, qu'ils soient construits avec un bois bien sec et avec une grande attention. On donnera au train des équipages un uniforme différent de celui du train d'artillerie. Ses charretiers doivent être appelés soldats des équipages; ils sont exposés, quoique ce ne soit pas de la même manière que le train. Mais chacun l'est dans une armée, et ce n'est pas un modique salaire, c'est l'esprit du métier qui porte à faire son devoir malgré le danger. Sous ce rapport on avait fait les commissaires des guerres militaires, et cela devait être.

En résumé, continuez à m'envoyer les brigades de la compagnie Breidt, dont j'ai grand besoin pour apporter les objets qui viennent de France. Organisez des bataillons du train des transports des équipages; et, aussitôt qu'une compagnie sera formée, faites-la partir. Vous pouvez fort bien commander encore à Sampigny une centaine de voitures, et m'en envoyer tous les mois une compagnie de 32 voitures. Cela réparera mes pertes. Mais ayez soin qu'elles soient bien construites; de mauvaises choses ou des vieilleries ne servent à rien.

(source : [www.histoire-empire.org](http://www.histoire-empire.org) correspondance de Napoléon mars 1807)

**Dernière minute**

Le président Gérard 1<sup>er</sup> Weyer de Cernay de Dupont de Nounours nous fait savoir qu'il a passé encore des vacances en Italie, accompagné de la 1<sup>ère</sup> dame, du côté du lac de Côme. Il invitera tous les grognards et leur famille le 15 août prochain pour fêter une partie de son anniversaire. L'autre partie aura lieu en janvier prochain. Qu'on se le dise !

.....Echo de Campagne.....

**Monaco - Juin 2013**

Le 5 au soir, la SBM de Monaco avait invité les grognards de Haute-Alsace à faire une prestation d'honneur pour une soirée sous l'égide d'« Ernst and Young TV ». Un aller-retour jusqu'à Monaco en pleine semaine, de mémoire de grognards, il me semble que cela ne s'est jamais fait. L'état-major donna rendez-vous à la troupe à Bollwiller le 5, à 5 heures 30. C'est ainsi que les uns après les autres, tous ceux qui avaient répondu présents, se présentèrent au car de l'équipe de France des Grognards. Tous les grognards ? Non. Un manquait à l'appel. 5 heures 32. Gérard commence à s'énerver. 5 heures 35, il fulmine, proche d'une crise d'apoplexie, invective tout le monde alors que les autres n'ont rien à se reprocher. « Je ne comprends pas. D'habitude, le secrétaire est là une heure à l'avance... » Jean-François essaie de calmer le président avec les mots justes dont il a le secret pendant que notre grenadier dormait du sommeil du juste justement au fond de son lit. Gérard, très énervé : « Celui-là, je ne peux plus le voir ! » On l'assoit. On le calme. On attend. A 6 heures, Jean-François appelle notre amazone brevetée de hamac,

Bertrand, pour ne pas le nommer, qui habite loin, très loin. « Ben qu'est-ce tu fais ? » « Je m'rase ! » Dit l'autre benêt de grenadier. « Ben, on est prêt à partir, nous ! » Silence inquiet et surpris dans la salle de bain bas-rhinoise. « Ben, c'était pas à 9 heures, l' rendez-vous ? » Qu'il dit son rasoir à la main, bête comme une poule qui aurait trouvé un couteau et qui ne saurait pas quoi en faire. « Bon ben tant pis. On part sans toi. » Et il raccroche. Du coup, sa gorge commença à se serrer et son cœur à battre plus que de raison. Quand, tout à coup Saint José, toute grâce et mansuétude, rappela notre grenadier lequel sanglotait comme un enfant pris en faute et tenant son doudou dans la main. « Combien de temps te faut-il pour aller à Saint-Louis ? » Demande-t-il. « Une-heu-re ! » Qu'il répond l'autre, le crétin des Alpes, le gastéropode des synapses au dysfonctionnement critique, l'intermittent de la raison, en hoquetant et en reniflant. « Bon, nous, il nous faut 3/4 d'heures. » L'ordre est compris. Les valises déjà prêtes, il se sèche les yeux, saute dans sa voiture et file vers le Suuud. Le temps dure longtee-emps...comme dirait Nino Ferrer.

7 heures. Enfin, arrive le « genuflectant », l'histriion retardataire qui retrouve tout le monde et, selon les consignes du chauffeur, pardon, du conducteur, nous attendons encore ¼ d'heure pour démarrer notre voyage rapport au temps de conduite. Donc, notre grenadier n'était pas si en retard que ça. Gérard redevient serein tout doucement. Il est allongé au fond du car sous perfusion, un linge humide sur le front. L'œil hagard, il éructe un râle agonisant mais se calme. Cynthia, assise à ses côtés, range le thermomètre et lui tapote la main. « Llàààà ! Tu vois ! Il est arrivé ! Sage ! Câliiin ! »

Remis de toutes ces émotions, nous arrivâmes en fin d'après-midi sur les terres du prince Albert où nous retrouvâmes Fabien de la Dernière Fois, notre guide et accompagnateur. Nous prîmes nos loges à l'opéra Garnier et nous nous mîmes en place à 18 heures derrière ce magnifique bâtiment où se tenait la cérémonie officielle. Nous offrîmes à nos auditeurs ¾ d'heures de notre talent au début de celle-ci et 3 autres ¼ d'heures à la fin, le tout dans notre bel uniforme. Il faisait beau, l'acoustique était splendide, les décors somptueux, les robes du soir merveilleuses et les petits-fours excellents. Ce qui n'empêchait pas Philippe de mettre des pains. Gérard était remis. Il souriait enfin.

Puis, c'est vers 22 heures que nous déposâmes nos impedimenta dans le car et nous allâmes au « Sporting » de Monte-Carlo prendre un repas bien mérité. Il était tard mais nous étions attendus avec le sourire. Enfin, Fabien nous amena au *Monte-Carlo Bay* qui jouxte la célèbre salle de spectacle et où nos chambres avaient été retenues pour la nuit. Le lendemain, comme prévu, après le petit-déjeuner pris au calme, au bord de la mer, sous le soleil et sur la terrasse de l'hôtel, nous partîmes sur les coups de 9 heures. Mais là, c'était cette fois tout à fait normal. Bertrand s'était assis le premier dans le car et attendait tout le monde jurant mais un peu tard, qu'on ne l'y reprendrait plus. Na !



**..Décorations d'Empire.**



**Christ du Portugal**

(Source : [www.empire1804.fr](http://www.empire1804.fr))

## .....Rubrique historique.....

### La création du train des équipages

Le mot « train » est dérivé du verbe « traîner » ; le premier emploi fut dans le domaine des transports routiers et fluviaux. Souvenez-vous de la chanson de *la Marche des Rois Mages* où l'on rencontre de bon matin le train de trois grands rois qui partaient en voyage.

Ainsi, bien avant l'invention de la voie ferrée, on appelait « train » un convoi qu'il soit de chameaux ou, beaucoup plus tard, de bateaux solidaires les uns des autres, pour mettre en commun les équipages et l'énergie du vent. Le plus grand bateau, portant la plus haute voile, en tête, servait de « locomotive ». Cette pratique fut énormément utilisée sur la Loire, pour la remontée de Nantes à Orléans, voire plus en amont si les conditions le permettaient. On appelait « train » également les longs radeaux formés par des troncs attachés entre eux, dans le but d'en faire une embarcation suffisamment solide pour descendre ainsi les bois des montagnes jusqu'aux grandes villes par flottage, comme cela s'est pratiqué sur l'Yonne du XV<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle.

Dans l'armée, durant la Révolution et l'Empire notamment, le train « d'artillerie » relève du décret du 18 vendémiaire de l'An X (10 octobre 1801) édicté par Bonaparte qui fixe la composition de l'artillerie se répartissant comme suit : L'artillerie à pied (8 régiments à 2 bataillons à 10 compagnies), l'artillerie à cheval (6 régiments à 6 compagnies + la compagnie de la Garde), les compagnies d'ouvriers, les corps de pontonniers (2 bataillons à 8 compagnies) et le *train d'artillerie* (8 bataillons à 6 compagnies) dont la mission est de transporter les pièces et les équipages.

Servant de référence quant à son efficacité, il a été mit sur pied le train du génie 1806 et le 6 mars 1807, Napoléon 1<sup>er</sup>, lassé des élucubrations de la compagnie Breidt, demande dans une lettre adressée au général Dejean de créer le train des équipages qui ne deviendra une arme qu'après l'Empire.

Jusqu'en 1807, le transport des impedimenta relève d'entreprises et d'entrepreneurs civils qui laissaient bien trop souvent les armées royales, de la République et de l'Empire, dépourvues des mille choses nécessaires à son entretien. Le législateur avait bien eu vent des problèmes liés à la logistique d'une armée populaire en marche, de plus en plus nombreuse. Il fallait y apporter une organisation et un règlement nouveau.



C'est ainsi que toute une panoplie de mesures sera prescrite pour assurer : le service des transports militaires (le 21 mars 1792) auxquelles suivront des nouvelles dispositions pour régulariser les transports des convois militaires (les 26-29 avril 1792) et bien d'autres encore. Les ouvriers, charretiers et conducteurs étaient dispensés de concourir aux levées ordonnées (décret du 14 mars 1793). Le 19 avril 1793, une somme était mise à la disposition du ministre de la guerre pour assurer les subsistances, les transports et convois militaires et le 4 mai, deux comités étaient

établis pour surveiller l'administration des charrois et de l'habillement des troupes.

L'ancien état militaire n'avait laissé pour le service des équipages et des parcs des armées, qu'une tradition d'entreprises, d'adjudications ou de marchés, consentis au moment du besoin et la veille même de l'entrée en campagne. L'Etat et le législateur fut longtemps à hésiter sur un mode fixe, constant et redoutable. Quand toutes les parties vives de l'armée se distinguaient par leurs vertus



Uniformes du train

guerrières, des fournisseurs pris sans sûretés, des agents nommés sans choix et à la hâte, composaient les cadres de charrois où l'on ne voyait qu'une masse informe d'hommes et de chevaux mal tenus, mal nourris et mal conduits. Les besoins devenant si impérieux que l'on eut recours aux chevaux de poste, aux postillons.



Mais le nombre de réquisition toujours croissant, on forma partout ces attirails en division et en brigade, sans calcul ni règle.

Au milieu de la Pologne, Napoléon 1<sup>er</sup> fait ce constat à propos du ravitaillement : « Ma position serait très belle si j'avais des subsistances ; le défaut de subsistances la rend médiocre (lettre à Talleyrand du 27/02/1807) » et « Ma position ici est excellente, militairement parlant, elle est mauvaise quand je n'ai pas de vivres (lettre au général Lemarois du 12 mars 1807). »

C'est pour cette raison mais également pour avoir le contrôle nécessaire aux approvisionnements des troupes en campagne, qu'in fine, cette arme nouvelle a été créée.



« TRAIN » serait un acronyme signifiant : *"Transport et Ravitaillement de l'Armée Impériale de Napoléon"*. C'est joli mais c'est faux. L'Empereur n'a jamais écrit ou parlé d'un tel nom de baptême. Ce n'était pas dans ses habitudes. Enfin les acronymes n'étaient ni en vogue, ni usités, il y a deux cents ans. Il était de tradition de nommer les régiments par leur nom tel le « Royal Picardie » par exemple et on désignait le 1<sup>er</sup> régiment de grenadier de la Vieille Garde ou du 6<sup>e</sup> régiment de cuirassiers mais pas du 1<sup>er</sup> RGVG ni du 6<sup>e</sup> RC ou 6<sup>e</sup> « cuir » comme on le ferait de nos jours. On nommait le 12<sup>e</sup> de ligne mais pas le « 12<sup>e</sup> RIL ».

Le premier acronyme que je connaisse remonte à 1848 lorsque les Italiens écrivaient sur les murs « Viva Verdi » pour exprimer : « Viva Vittorio Emanuele Re D'Italia (Vive Victor-Emmanuel Roi D'Italie).

Les acronymes militaires apparaîtront, par commodité, dans



les registres : « cuir » pour « cuirassier » sous la III<sup>e</sup> République et surtout durant la 1<sup>re</sup> guerre mondiale (dont le célèbre 6<sup>e</sup> R.D.M.C. si cher à notre secrétaire).

Le *train des équipages militaires* est issu des dix années d'expériences acquises par les unités du train d'artillerie qui donna, l'année précédente le *train du génie* qui transportait outils, forges et tout ce dont les pontonniers avaient besoin. La lettre au général Dejean en atteste.

Tout naturellement, l'unité qui devait suppléer au ravitaillement d'une troupe en campagne devait, elle aussi, s'appeler « train » et ce fut « train des équipages militaires ». Cela soutient le fait que toute l'administration de ce corps relève désormais de l'autorité militaire et donc de l'Empereur. Et c'est bien ainsi que Napoléon l'entend dans sa lettre du 6 mars 1807. Les temps où les conducteurs militaires étaient aux ordres d'entrepreneurs civils sont désormais révolus.

En fait les entrepreneurs privés avaient tout intérêt à ce que le transport durât le plus longtemps possible alors que ceux de Napoléon étaient à ce qu'il soit le plus rapide possible en raison tout simplement du coût de la chose.

Enfin, c'est en 1811 seulement, le 27 décembre, que le premier étendard est accordé au Train des Équipages Militaires, mais il devra rester chez le premier Inspecteur d'artillerie. Il semble avoir été présenté aux bataillons à Mayence au cours du deuxième trimestre 1812. Aucune trace n'en a été conservée et il semble avoir été perdu lors de la retraite de Russie. Aucune archive n'existe plus ou n'a été mise à jour, quant à la description de cet étendard

Oublié lors de la remise des drapeaux du 7 septembre 1814, le Train des Équipages Militaires reçoit son deuxième étendard le 1<sup>er</sup> juin 1815, lors de l'Assemblée du Champ de Mai. L'étendard dont l'avert porte l'inscription : « l'Empereur Napoléon aux escadrons du Train des équipages Militaires » et le revers : « Valeur et Discipline », est confié au 1<sup>er</sup> escadron du Train des Équipages cantonné à Vincennes. Au lendemain de Waterloo l'armée est licenciée et drapeaux et aigles détruits. L'étendard du train pourrait avoir subi le même sort le 22 octobre 1815 bien qu'il ne figure pas sur le procès-verbal de destruction !

Campagne

(Sources : De la guerre Perrin-Uniforme du 1<sup>er</sup> Empire Funken – correspondances de Napoléon 1807 – Wikipédia )