

J'aurais aimé qu'il me raconte...

FRANÇOISE LEFEVRE

Historique du GT 516¹

Le 516^e régiment de train, ou GT 516, a été créé le 1^{er} septembre 1944. Son unité, de l'Armée de terre française, était et est toujours stationnée à Écrouves, près de Toul.

Il était à l'origine composé de tirailleurs algériens et marocains et il participa à la libération de la France, notamment au débarquement en Provence et à l'avancée des unités de la 1^{re} armée du général de Lattre de Tassigny jusqu'en Allemagne. Il était alors installé à Marseille et fut dissous en 1945.

Lorsqu'éclata la guerre d'Indochine, le GT 516 fut recréé à partir des troupes d'Afrique du Nord auxquelles on ajouta des volontaires de métropole et des Indochinois. Les appelés étaient exclus, seuls les engagés partaient en *Indo*. Installés dans le nord Tonkin, les *Tringlots* du 516 s'illustrèrent tout particulièrement lors des combats meurtriers de la route coloniale 4 : **la RC4**. La 3^e compagnie fut même entièrement indochinoise puisque héritière d'une compagnie de Légion étrangère, elle en conservera la structure. **Le GT 516 fut présent en Indochine de 1947 à 1955 et il y laissa plus de soixante soldats tombés pour la France.**

À peine rentrés d'Indochine, les *Tringlots* du GT 516 partirent au Maroc jusqu'en 1958...

« Seuls les Engagés partaient en INDOCHINE. Ceux-là, méritent notre respect. »



Insigne régimentaire du 516^e de train



Remis le 17 mai 1980, l'étendard du 516^e Régiment du Train porte dans ses plis l'inscription **Indochine 1947-1954** cousue en lettres d'or.

La cravate est décorée de la Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieures avec deux palmes et deux étoiles d'argent, de la fourragère aux couleurs du ruban de la Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieures et de la Croix de la Valeur militaire avec étoile d'argent.

Il est décoré de la Croix de la valeur militaire avec étoile d'argent le 11 juillet 2013 au titre des opérations conduites en Afghanistan

Pour comprendre la bataille de la RC 4, pour route coloniale n° 4 - ou de « bataille de Cao Bang » - quand bien même cette petite localité ne fut le théâtre d'aucun combat, il convient de remonter au mois d'octobre 1947. Le général Salan commande alors les Forces terrestres du Nord-Vietnam. Il lance l'opération Léa qui vise à la destruction de l'appareil politico-militaire vietminh dans le Tonkin. Si les résultats de l'opération restent mitigés, celle-ci permet toutefois la réoccupation de la zone frontière du nord-est du Vietnam. Le commandement y décide l'implantation de dizaines de postes ravitaillés par une unique voie de communication : la RC 4. Le Vietminh ne s'y trompe pas et commence, dès la fin de l'année 1947, à monter des embuscades de plus en plus meurtrières sur les convois de ravitaillement, attaquant également les garnisons les plus faibles. Au printemps 1949 et dans un contexte d'enlisement des opérations et d'impasse politique en Indochine, le gouvernement décide de confier au général Revers - l'équivalent de l'actuel CEMAT - une mission d'inspection en Indochine. Aux termes de cette dernière, il préconise l'évacuation des postes de la Haute région tonkinoise trop exposés aux coups de l'adversaire. Ceux de Bac Khan et Nguyen Binh seraient abandonnés en priorité tandis que « Cao Bang serait réduit à une occupation allégée étant entendu que ce poste serait replié devant une menace sérieuse ».

<https://www.defense.gouv.fr/web-documentaire/tim/la-bataille-de-cao-bang.html>

¹ Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/516e_r%C3%A9giment_du_train

Oui, j'aurais aimé qu'il me raconte...

Mon père, Archignois, se prénomme Clotaire et était l'aîné d'une famille de trois enfants. Orphelin de mère à l'âge de 8 ans, puis orphelin de père à l'âge de 14 ans, il fut placé sous la responsabilité d'un tuteur.

J'ai su qu'il s'était engagé pour trois ans dans l'armée, qu'il avait "fait l'Indochine" et qu'il avait été blessé lors d'une attaque.

Mais il n'en a jamais parlé et je n'ai rien demandé.

Arrivé à la retraite, il a renoué avec ce passé en adhérant à l'Association *L'amicale du train Toulousain et du 516^e régiment du train*, le but de cette association étant de permettre aux anciens d'Indochine de se retrouver, d'apporter des souvenirs et des témoignages afin d'enrichir le patrimoine du 516^e régiment.

C'est au travers de ces témoignages que j'ai pu retrouver quelques bribes de sa vie militaire.

Des scènes de guerre y sont rapportées par les soldats eux-mêmes.

Et j'ai ressenti une grande émotion à la lecture du rapport sur l'attaque dont a été victime son convoi.

Mais avant cela, il y a eu l'attente du départ vers l'Indochine.



Clotaire, à droite sur la photo, a légendé au dos du cliché :
Attente pour l'Indochine. Au fond les copains attendent pour se faire habiller, signé Clotaire

Puis, le grand jour ! Papa a embarqué à Marseille avec son unité (officiers, sous-officiers, troupe et matériel) sur le bateau *Abbeville* le 3 avril 1947.

À bord, l'appréhension du départ vers l'inconnu était perceptible mais chacun appréciait les paysages qui s'offraient à eux.

Il est écrit :

Nous quittons Marseille du regard, Notre-Dame-la-Grande disparaît, nous partons vers l'inconnu....Le lendemain, nous longeons la Corse, puis le Stromboli. Deux jours après le départ, c'est Messine à tribord et Reggio de Calabre à bâbord... Voilà Port-Saïd, personne ne descend à terre...

Nous traversons ensuite le canal de Suez et la Mer Rouge pour faire escale à Djibouti le 14 avril. Certains d'entre nous ont du courrier. De Port-Saïd à Djibouti, c'est le désert qui nous entoure. D'un côté l'Égypte, de l'autre l'Arabie avec la Mecque. Du 16 au 29 avril ce sera l'Océan Indien, sans escale jusqu'à Singapour. Cela fera 26 jours en mer... Après les poissons volants de la Mer Rouge, ce sont les dauphins qui escortent le bateau, nous suivons leurs évolutions avec étonnement.

Enfin, la Mer de Chine et le cap Saint-Jacques le 02/05/1947.

Le voyage a duré 30 jours avant le débarquement puis l'installation à Saigon.

L'unité n'y est restée que peu de temps, de mai à juin 1947.

En décembre 1947 elle se trouve à Cao Bang.

Il est écrit :

De là [Cao Bang] partiront les convois sur la RC4...

Les anciens du 516 se souviennent de la RC4 ; de Cao Bang à Langson, la route n'est qu'une succession de virages et de lacets, de côtes et de descentes... hauteurs, escarpements, éperons recouverts de broussailles, enfouis dans la forêt où se devine, tapi dans ce repaire, celui que l'on appelle le Viet.

Tout est hostile, dangereux, imprévisible, redoutable... La sécurité sur la RC4 devient insuffisante...

À de multiples reprises, les convois ont été victimes d'embuscades. À chaque fois il y eut des morts et des blessés, ainsi que des pertes en matériel.

Il est écrit :

Le matériel fait défaut : moteurs HS, GMC sans ressorts avant ou cassés, le bricolage sévit, on manque de courroies de ventilateurs, d'obus de valve ! Mais les missions sont assurées.

C'est dans l'attaque du 1^{er} janvier 1948 que mon père fut blessé d'une balle dans le ventre.

Sur son livret militaire est inscrite la formule suivante : « Conducteur très calme et très courageux. Blessé par balle lors de l'attaque du 1^{er} janvier 1948, a continué à tirer sur l'adversaire et a fait preuve d'un sang-froid digne d'éloges. Se ralliant à un groupe de chauffeurs, a continué à défendre les camions qui avaient été arrêtés, contribuant ainsi à mettre les rebelles en fuite. »

Le convoi se dirige sur Langson et, à 34 km de Cao Bang, tombe dans une embuscade. Après un combat de 3 heures et l'arrivée des secours, le Viet Minh se retire. Le convoi déplore 22 tués et 40 blessés... dont mon père.

Les détails mentionnés dans le récit soulignent l'horreur de cette journée.

Il est écrit :

Maintenant le convoi roule correctement, et, tout à coup, c'est l'enfer : l'embuscade. Partout, les grenades pleuvent, quelques-unes sur mon camion, heureusement que les fûts d'essence sont vides ! J'ai éjecté sur le côté droit, dans le bas-côté ; mon véhicule fait écran, mais les tirs continuent... nous courons vers l'avant du convoi. Nous arrivons à la hauteur du camion d'Henri. Ce dernier gît sur la route, mort. Il a pris une rafale à la gorge, la bouche bée, ses yeux fixent le ciel. Je fonds en larme, mais le sous-lieutenant nous presse.

Nous arrivons derrière plusieurs GMC regroupés, dont l'un est en feu. Nous le dépassons en courant. Il y a des morts et des blessés partout sur la route. Nous continuons. Tout à coup nous tombons sur deux Viets, tout de bleu vêtus, en train de dépouiller un chauffeur et son aide, tués dans leur cabine. Nous ouvrons le feu tous ensemble. L'un est abattu, l'autre tente de fuir, mais il est abattu par H. qui tire avec son FM sur la hanche. À côté du véhicule, un rapatriable touché à l'aine se plaint. Le sous-lieutenant nous ordonne de nous replier avec le blessé, ce que nous faisons immédiatement, pendant que H. et lui nous couvrent en arrosant la colline.

Nous arrivons enfin vers l'ambulance où le blessé est pris en charge. Là nous apprenons la mort de T. et de son aide chauffeur, tués à leur place dans la cabine du GMC. Ils n'ont pas eu le temps d'éjecter. Il y a du sang plein la cabine, surtout sur le plancher ; cela donne envie de vomir et un ancien de 39-45 nous oblige à boire un coup de tafia. Il essaie de nous remonter le moral, mais c'est dur à 19 ans de voir mourir ses copains...

Nous repartons avec le sous-lieutenant J. Nous avons la tête rentrée dans les épaules, le dos voûté, (la trouille, quoi !), et lui, droit, le PA dans la main droite. Dire que lors de son arrivée au GT nous nous moquions de lui, avec ses gants blancs, son gilet et son stick. Chapeau le cavalier, avec des chefs comme lui, on est obligés de suivre !

Après avoir dépassé plusieurs camions vides de tout conducteur, nous tombons sur un enchevêtrement de GMC qui se sont heurtés, en flammes.

Sur la route c'est l'horreur. Le sergent major B. est mort ; les Viets l'ont arrosé d'essence et il est en feu. Avec mon blouson, j'éteins sa tête et je le jette dans le ravin... Cela fait trois heures que nous nous battons, et enfin la colonne de secours arrive. Trois heures c'est long.

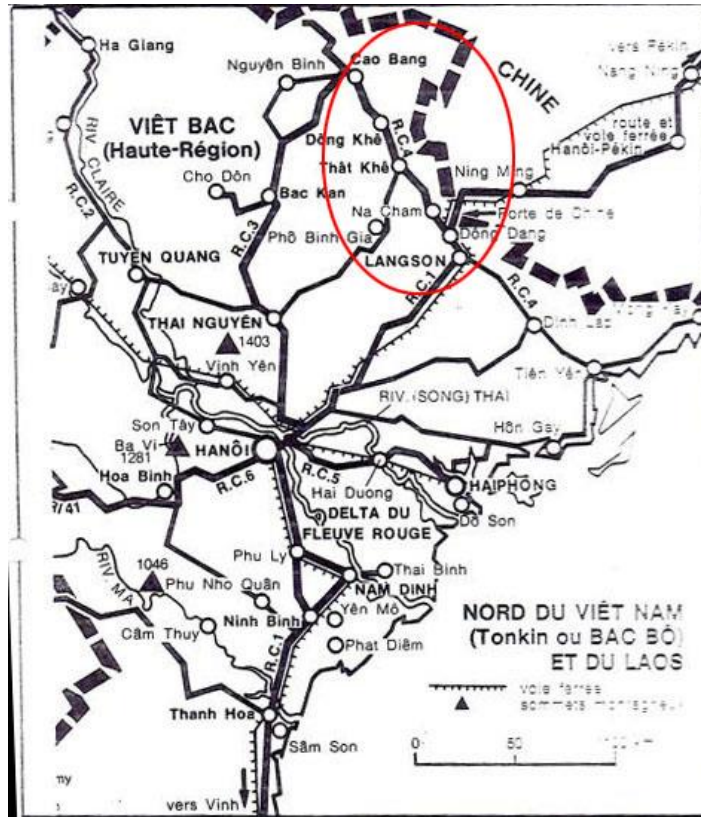
Nous chargeons nos morts pêle-mêle dans deux camions et rejoignons Langson.

Nous enterrons nos morts au cimetière de la Citadelle Gallieni... Quelques jours plus tard nous repartons... nous serons harcelés plusieurs fois mais sans gravité... Il nous aura fallu cinq jours pour parcourir les quelques cent vingt kilomètres qui séparent Langson de Cao Bang.

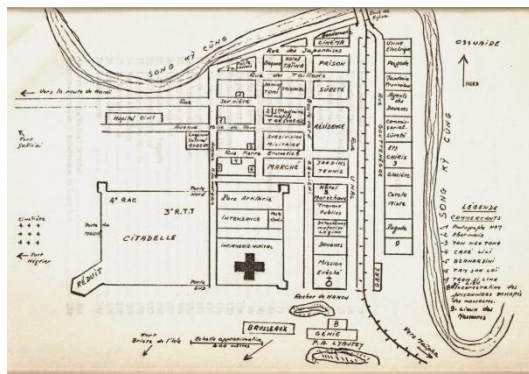
À l'entrée de Cao Bang, une section de la Légion étrangère rend les honneurs au convoi. Cela nous fait un drôle d'effet de voir ces vaillants guerriers en tenue de parade nous présenter les armes, à nous tringlots, et un sentiment de fierté nous envahit...

Papa a fait l'objet de citations et obtenu plusieurs médailles pour actes de guerre en Indochine dont la Croix de guerre avec étoile d'argent, la médaille d'Outre-Mer dont il était si fier, la médaille des Blessés...

Au fur et à mesure de ma lecture je regrette de n'avoir pas questionné, parlé, et je me dis, *que j'aurais aimé qu'il me raconte !*



La R.C. 4 (120 km) de Langson à Cao Bang, Indochine



La citadelle de Lang Son.
 Sur le plan détaillé, le cimetière, où ont été enterrés les soldats cités dans cet article, est situé en dehors de la citadelle.
 Se trouvait-il proche du fort Gallieni, d'où peut-être la confusion de dénomination. Nous n'avons pas trouvé de correspondance Gallieni pour la citadelle elle-même.

