

**Bien avant le décret du 26 mars 1807, Napoléon avait déjà commencé à remettre en question la dépendance excessive de l'armée envers les prestataires civils. Cette évolution s'était faite par étapes, chaque expérience malheureuse renforçant la conviction de la nécessité d'une rupture avec le système hérité de l'Ancien Régime.**

La première grande leçon avait été tirée lors de la campagne d'Égypte, en 1798. C'est dans ce contexte particulièrement difficile — chaleur, absence de routes, éloignement des bases — que Bonaparte avait pour la première fois expérimenté concrètement la militarisation partielle des transports. Après avoir expérimenté lors de la campagne d'Égypte de 1798 la militarisation des transports, il avait dès 1800 en sa qualité de Premier Consul créé un premier train d'artillerie, constatant déjà l'insuffisance des soumissionnaires civils dans le domaine du charroi militaire pour ce qui concernait le convoyage des pièces d'artillerie.

Ce train d'artillerie, créé en l'an VIII (1800), constitue le premier maillon d'une chaîne qui aboutira au décret de 1807. Il s'agit d'un corps militaire chargé spécifiquement d'assurer la traction des canons et le déplacement du matériel d'artillerie — une mission trop critique pour être laissée aux aléas d'un contrat commercial. Le train d'artillerie est créé en 1800, celui du génie en 1806 et le train des équipages en 1807. La séquence est logique : on commence par militariser le transport le plus directement lié à l'efficacité combattante (l'artillerie), puis on étend progressivement cette logique aux autres secteurs.

En 1806, c'est au tour du génie de voir son transport militarisé. Un premier bataillon du train du génie est créé dès 1806. En 1810, le train du génie compte six compagnies. Ces créations successives ne sont pas le fruit du hasard. Elles témoignent d'une vision cohérente et progressive de la modernisation de l'armée impériale, dans laquelle la logistique est progressivement reconnue comme une fonction militaire à part entière, et non plus comme une simple prestation de services externalisée.

Parallèlement à ces créations institutionnelles, Napoléon s'attache à réformer le cadre administratif qui entoure la gestion des approvisionnements. Le 17 ventôse an X (8 mars 1802), une réorganisation administrative détache la gestion de l'intendance et de la logistique des armées des compétences du ministre de la Guerre pour la confier à un ministère de l'Administration de la Guerre. Cette réforme administrative, bien que moins visible que la création d'unités militaires, témoigne du même effort de rationalisation et de contrôle.

## **La campagne d'Eylau : le révélateur d'une crise logistique**

La véritable rupture intervient lors de la campagne de Prusse-Orientale et de Pologne, en 1806-1807. Après les victoires éclatantes d'Iéna et d'Auerstaedt en octobre 1806, qui avaient mis hors-jeu la puissance prussienne en quelques semaines, la Grande Armée s'engage dans la poursuite des forces russes commandées par le général Bennigsen. Elle pénètre dans des territoires infiniment moins favorables que les plaines allemandes : le climat, les grandes étendues de bois et de marécages, l'absence de routes, le manque de vivres faute de ravitaillement suffisant ont pesé sur la stratégie de Napoléon dans ce théâtre d'opérations.

Le 8 février 1807, au pied du village d'Eylau, se déroule l'une des batailles les plus meurtrières et les plus disputées de l'ère napoléonienne. Après la mise hors jeu des Autrichiens à Austerlitz

(1805) et des Prussiens à Iéna (1806), il ne restait que les Russes pour s'opposer à l'Empereur sur le Continent. La Grande Armée, après une entrée triomphale à Berlin puis à Varsovie, se met à leur poursuite dans les plaines gelées de la Prusse orientale. Le harcèlement de l'ennemi s'ajoute à la morsure du froid et aux difficultés de ravitaillement.

Le résultat de la bataille est indécis. Napoléon ne peut exploiter ses succès partiels et imposer une poursuite décisive à l'ennemi. La raison en est, pour une part significative, logistique. Le 8 février 1807, n'ayant pas les moyens logistiques en transport et en vivres, il fut dans l'impossibilité de poursuivre l'armée russe après la bataille d'Eylau, qui ne fut donc pas une victoire complète. Cette incapacité à exploiter une victoire tactique en raison de défaillances logistiques est pour Napoléon une leçon humiliante dont il tire immédiatement les conséquences.

Les défaillances de la compagnie Breidt sont particulièrement criantes. Elle déçut tellement Napoléon durant la campagne d'Eylau qu'il fut incapable de manœuvrer comme il l'entendait. Le terrain polonais est particulièrement hostile aux convois : la campagne de Pologne de 1807, qui commence durant l'hiver 1806, est éprouvante pour les chevaux se déplaçant dans un pays sans réserves, aux chemins bourbeux. Vingt mille chevaux vont mourir d'épuisement. Dans ces conditions extrêmes, les entreprises privées, dont les conducteurs ne sont pas soumis à la discipline militaire et qui cherchent avant tout à préserver leur matériel et leurs hommes, se révèlent incapables de maintenir un flux d'approvisionnement régulier.

Les transports n'avancent plus, mais se perdent ou s'enlisent, note le commentaire de la correspondance impériale pour l'année 1807. La situation est d'autant plus préoccupante que les Cosaques harcèlent les lignes de communication, les convois et les détachements isolés, rendant encore plus risqué le travail de conducteurs civils non armés et sans encadrement militaire.

L'Empereur exprime sa frustration avec une netteté caractéristique dans sa correspondance avec le général comte Dejean, ministre directeur de l'Administration de la Guerre. Il lui déclare que rien n'est vicieux comme l'organisation des transports de la compagnie Breidt. Cette formule, citée dans de nombreux textes institutionnels du Train, résume l'exaspération d'un chef militaire confronté à l'insuffisance structurelle d'un système qu'il a lui-même toléré, faute d'alternative organisée.

## **La lettre fondatrice du 6 mars 1807**

La décision de créer un corps militaire de transport est mûrement réfléchi. Avant même de signer le décret officiel, Napoléon expose ses idées de manière détaillée dans une lettre remarquable adressée vraisemblablement au même général Dejean, aux alentours du 6 mars 1807 — soit trois semaines avant la signature du décret.

Cette lettre, conservée dans la correspondance impériale et citée par plusieurs historiens, est un document militaire et organisationnel d'une précision remarquable. Napoléon y dessine lui-même, chiffres à l'appui, la structure qu'il souhaite donner à ses futurs bataillons de transport. Il en donne ainsi l'organisation : « *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... 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 rechange de harnais et d'approvisionnements de réparations pour les caissons. Chaque compagnie serait divisée en quatre escouades 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 ».*

Ce texte révèle plusieurs choses essentielles sur la philosophie napoléonienne du commandement. Premièrement, l'Empereur ne se contente pas de décider dans les grandes lignes : il entre dans le détail de l'organisation, du nombre d'hommes par caisson, du ratio chevaux/conducteurs, de l'organisation en escouades. Deuxièmement, sa réflexion est guidée par des considérations pratiques précises : il juge absurde de mettre un homme pour quatre chevaux, parce que les hommes tombent malades et ne peuvent pas facilement être remplacés sur le terrain. Troisièmement, il pense déjà à la logistique de maintenance, en prévoyant des forges de campagne et des voitures de rechange pour les harnais.

La même lettre contient des instructions opérationnelles immédiates qui montrent que Napoléon envisage une transition progressive et non une rupture brutale avec le système existant. Il écrit notamment : « *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.* » Cette instruction révèle un pragmatisme caractéristique : même en créant un nouveau système, il faut s'assurer la continuité du service pendant la transition.

Dans la même correspondance, Napoléon ajoute : « *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.* » Cette instruction est significative : l'Empereur est tellement convaincu de la nécessité de cette réforme qu'il autorise à commencer la mise en œuvre sans attendre la formalisation juridique. Le décret suivra, mais l'action doit être immédiate.

## **Le décret du 26 mars 1807**

C'est donc dans ce contexte — une armée en difficulté logistique, un système civil défaillant, et une réflexion organisationnelle déjà bien avancée — que Napoléon signe, le 26 mars 1807, le décret impérial portant création du Train des équipages militaires.

Le 26 mars 1807, au quartier général d'Osterode, en Prusse-Orientale, Napoléon Ier signait un décret impérial portant création du Train des Équipages des Transports Militaires. La date précise a son importance : elle se situe dans l'intervalle entre la bataille d'Eylau (8 février) et celle de Friedland (14 juin), pendant la période de quasi-stabilisation hivernale où l'armée reprend son souffle et réorganise ses forces. Napoléon s'est installé à Osterode depuis le 21 février, et il y restera jusqu'au 1er avril — une période d'intense activité administrative et diplomatique.

Cette création s'inscrit dans une période où l'empereur reconnaît la nécessité de substituer les ressources propres de l'Armée à celles des entreprises privées — réquisitionnées ou soumissionnaires — sur lesquelles les troupes s'appuyaient jusqu'alors. Le décret rompt formellement avec ce système en créant une organisation militaire permanente, dotée de son propre encadrement, de ses propres règlements et de ses propres uniformes.

La portée du texte est à la fois pratique et symbolique. Pratique, parce qu'il fixe une organisation concrète avec des effectifs, une hiérarchie et des missions définies. Symbolique, parce qu'il marque le moment où la France militaire reconnaît officiellement que le transport logistique est une fonction combattante à part entière, qui ne peut être traitée comme une simple prestation de services achetée sur le marché. C'est pourquoi, le 26 mars 1807, à Osterode, en Prusse-Orientale, Napoléon fixa le décret de création des huit premiers bataillons du Train des équipages pour pallier les manquements des sociétés privées Breidt, Maurin et Montessuy qui ne lui donnaient pas satisfaction du fait des manquements dans l'exécution des contrats de mise à disposition des moyens de transport et des ravitaillements.

La question du recrutement est résolue de manière pragmatique. Plutôt que de créer un corps entièrement nouveau, Napoléon décide de s'appuyer sur le personnel des entreprises privées dont les contrats viennent d'être résiliés. Conformément au décret de création, tous les employés des compagnies civiles Breidt et Lanchère dont les contrats viennent d'être cassés, seront mis à la disposition de l'un d'entre eux, monsieur Thévenin, pour compléter les rangs des bataillons.

Les premières recrues du Train des équipages seront issues des horizons les plus divers, comme des entreprises privées, des charrois, de l'artillerie, de l'infanterie, de la cavalerie, de la marine et même de l'étranger. Cette diversité d'origines reflète l'urgence de la situation : il s'agit de constituer rapidement un corps opérationnel, sans se donner le luxe d'une sélection poussée.

Thévenin lui-même, l'un des anciens dirigeants des compagnies civiles, reçoit le grade de major et devient le premier commandant supérieur du nouveau corps. Ce choix est lui aussi révélateur du pragmatisme impérial : on prend les hommes là où ils se trouvent, avec leur expérience, même si elle est d'origine civile. Les inspecteurs du gouvernement furent confirmés dans leur emploi ; les agents en chef reçurent le brevet de capitaine, les chefs de service celui de lieutenant ou de sous-lieutenant. Les conducteurs et les fourriers furent nommés sous-officiers, et les haut-le-pied brigadiers.

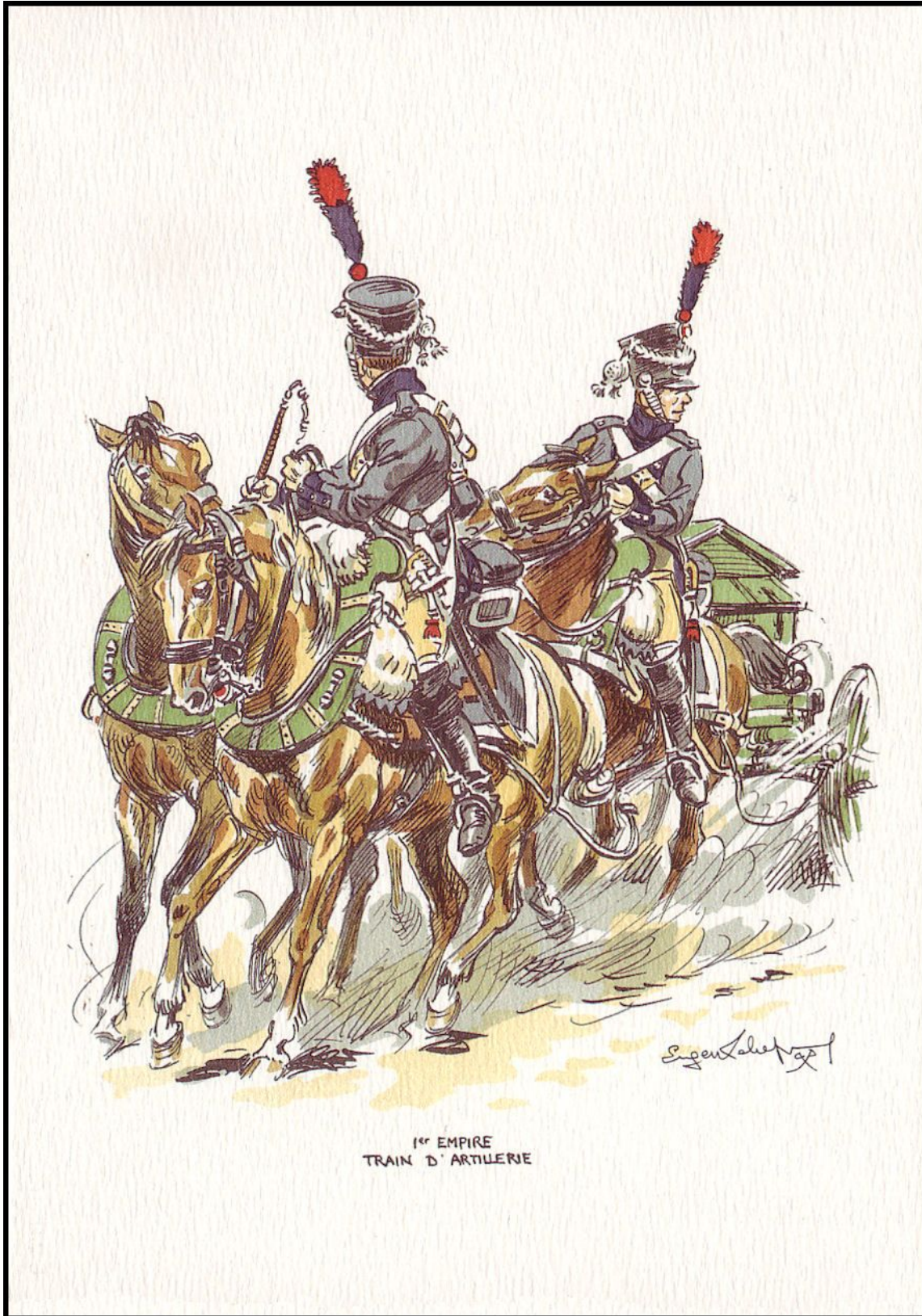
Cette conversion collective du personnel civil en personnel militaire se fait sans rupture de service. Cette organisation militaire du train des équipages, qui s'accomplit ainsi sans perturbation pour le service, fut un progrès immense. Le temps passé antérieurement, par le personnel, au service des compagnies d'entreprise, lui fut compté comme service militaire. Ce mécanisme de reprise d'ancienneté témoigne d'une volonté de traiter équitablement les nouveaux militaires et de faciliter leur intégration dans l'armée.

Les missions du nouveau corps sont définies de manière précise. Montrant à quel point la création de ce corps lui tenait à cœur, Napoléon précisera lui-même les conditions d'emploi. Les bataillons seront chargés de transporter la farine, le pain, la viande et le fourrage de la

Grande Armée. Ces missions de base — alimentation des hommes et des chevaux — constituent le cœur de la logistique militaire de l'époque. Sans elles, une armée ne peut ni se déplacer ni combattre.

En outre, le décret prévoit de doter le Train d'un uniforme spécifique, marquant ainsi son appartenance à l'institution militaire et le distinguant clairement des civils. Cette décision a une portée symbolique forte : les conducteurs du Train ne sont plus des employés de commerce habillés à leur guise, mais des soldats de la République impériale, soumis à sa discipline et porteurs de ses couleurs.

La reconnaissance institutionnelle du Train prend une forme concrète le 25 décembre 1811, quand Napoléon accorde au corps son premier étendard. Le 25 décembre 1811, l'Empereur accorde au Train des Équipages Militaires son premier étendard. Il sera présenté le 16 mai 1812 à Mayence aux 17 bataillons qui allaient participer à la campagne de Russie. Cet étendard est une marque de reconnaissance symbolique forte : il place le Train au même rang que les corps combattants, lui reconnaissant une dignité militaire pleine et entière.



**Document à télécharger : Historique général du train des équipages militaires (Commandant T.-E. Thouvenin, 1900).**

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)