



## OPÉRATIONS EXTÉRIEURES

### SERVAL

LES UNITÉS DU TRAIN  
DANS L'OPÉRATION  
PAGES 30 À 37

## EN MÉTROPOLE

### 14 JUILLET

LE CENTRE  
DE MISE EN ŒUVRE  
« MOUVEMENT »  
PAGES 62 ET 63

## HISTOIRE

### OAEA/OAES 2013-14

LE COLONEL PARAZOLS  
PARRAIN DE LA  
PROMOTION  
PAGES 74 À 77

# #17

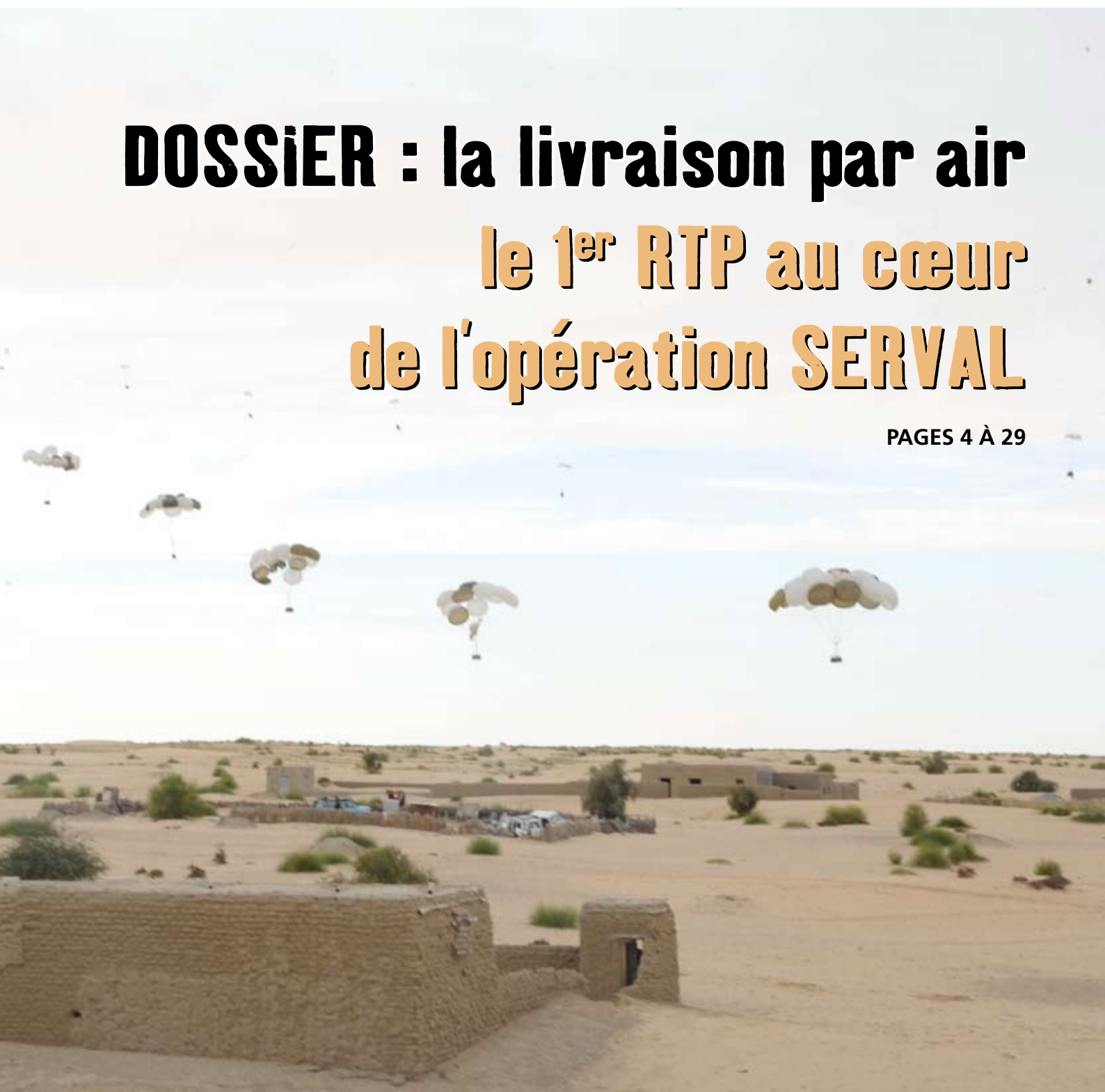
SEPTEMBRE 2013

# TRAINMAGAZINE

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

## DOSSIÉR : la livraison par air le 1<sup>er</sup> RTP au cœur de l'opération SERVAL

PAGES 4 À 29



## **TRAIN**MAGAZINE

UNE PUBLICATION DE L'ÉCOLE DU TRAIN DES ÉCOLES MILITAIRES DE BOURGES

**École du Train**  
**Écoles militaires de Bourges**  
**Communication**  
**Avenue Carnot - BP 50709**  
**18016 Bourges CEDEX**

*Directeur de publication*  
**Général de brigade Patrick Étienne**

*Rédacteur en chef*  
**Lieutenant-colonel Jean-Pierre Giraud, officier culture d'arme**

*Chef de projet*  
**Lieutenant Capucine Ganz, officier communication information**

*Conception graphique & réalisation*  
**GSBdD Bourges-Avord / Point de reprographie-PAO**

*Impression*  
**EDIACA-St Etienne**



➤ PAR LE **GBR PATRICK ÉTIENNE**,  
COMMANDANT L'ÉCOLE DU TRAIN

À

l'heure où vous lirez ces lignes, la loi de programmation militaire aura été votée et nous devrions connaître l'impact des mesures du Livre Blanc pour l'armée de Terre et l'arme du Train. J'aurai l'occasion de vous en parler dans nos prochaines publications.

Je concentre mes propos sur l'actualité connue à ce jour, en particulier l'opération SERVAL au Mali et sur la livraison par air à qui nous consacrons une grande partie de ce magazine. Pour le 1<sup>er</sup> régiment du Train Parachutiste, SERVAL fut l'occasion de mettre en œuvre tous ses savoir-faire et de montrer au grand public -et si j'osais je dirais également à certains de nos frères d'armes- l'importance de cette filière dans les projections et les ravitaillements logistiques. Depuis 1956, une opération de si grande ampleur n'avait pas été conduite et les moyens de communication d'aujourd'hui ont permis de mettre à l'image et à l'honneur ce régiment. Mais SERVAL fut également l'occasion de mettre en œuvre les opérations de mouvements ravitaillements plus classiques, de déployer des zones logistiques, de faire face à des élongations de grande envergure, de rappeler l'importance de l'appui mobilité des blindés, de l'appui mouvement et du transit. Toutes nos composantes ont été engagées et le 511<sup>e</sup> puis le 515<sup>e</sup> régiment du Train avec à leur tête leurs chefs de corps ont, si besoin était, montré la valeur de nos hommes et de nos unités.

Du côté de l'école, au sein de la direction de la formation, tous nos efforts sont tournés vers la réalisation des moyens du partenariat si nécessai-

res à une formation de qualité. Nous travaillons en toute franchise avec la 1<sup>re</sup> brigade logistique que je remercie ici mais qui ne peut donner plus que ce qu'elle a, en particulier avec les moyens engagés à SERVAL.

Les directions des études et de la prospective «mouvement-ravitaillement» et «soutien du combattant» ont mené des travaux de la plus grande importance dans le cadre de la préparation du Livre Blanc. Cette période intense est toujours difficile à conduire pour les raisons que vous imaginez. Vous avez noté que je viens de parler du domaine soutien du combattant dont la DEP a rejoint l'école du Train au mois de septembre dernier. Ses travaux de qualité ont déjà permis d'asseoir sa reconnaissance en interne armée de Terre et en interarmées et permettront dès le mois de septembre d'accueillir au sein de la division d'application des lieutenants du CTA du domaine SDC.

Enfin l'instruction élémentaire de conduite a vu l'ouverture du CIEC de Castelsarrasin qui a été inauguré le 3 mai dernier, après une période très pénalisante qui nous a éloignés de la réalisation de nos objectifs.

Comme l'an dernier, la fête de l'Arme a été un véritable succès populaire. Vous avez été très nombreux à manifester par votre présence votre attachement à notre arme et vous avez trouvé beaucoup de plaisir à retrouver les camarades de promotion et leurs familles. Nul doute que nous serons encore plus nombreux l'an prochain.

**«Et par l'Empereur, Vive le Train»**

# SOMMAIRE #17

## 04 / La livraison par air au cœur de l'opération SERVAL

06 / L'histoire la livraison par air : l'héritage du 1<sup>er</sup> RTP.

12 / La formation à la livraison par air : patience et application.

14 / SERVAL : de la théorie à la pratique.

20 / Demain, la livraison par air.

23 / Portrait : brigadier-chef Perry.

24 / Portrait : maréchal des logis Matéo.

25 / Portrait : adjudant-chef Bourgeois.

26 / Portrait : lieutenant Bulckaen.

27 / Portrait : capitaine Etienne.

28 / Portrait : chef d'escadron Calmelet.

29 / Hommage de St-Exupéry aux transporteurs des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> dimensions.



## 30 / Opérations extérieures SERVAL

30 / 503<sup>e</sup> RT, pré-acheminement SERVAL : la ZRA de Miramas aux commandes.

32 / Batlog SERVAL : le désert ou la bataille des fluides.

36 / Le 519<sup>e</sup> GTM, « cordon ombilical » de l'opération SERVAL.

37 / Le RSC en ouverture de théâtre dans l'opération SERVAL.

## AFGHANISTAN

38 / 516<sup>e</sup> RT, les opération de désengagement en Afghanistan.

40 / 121<sup>e</sup> RT, préparation opérationnelle du BATLOG « Voie Sacrée ».

## LIBAN

39 / Le PCR du BCS/BFA au Liban.

## 42 / En métropole

42 / Succès renouvelé pour la 206<sup>e</sup> commémoration de la création de l'Arme.

47 / Le Père de l'Arme en visite dans les forces et les associations.

48 / Page blanche à Caylus pour le 1<sup>er</sup> EIEC.

49 / Le 2<sup>e</sup> EIEC en canot sur les chemins d'eau de l'Ain.

50 / Devoir de mémoire en Alsace-Lorraine pour l'EIEC de Montlhéry.

51 / Le débarquement du 4<sup>e</sup> EIEC en Normandie.

52 / 5<sup>e</sup> EIEC de Sissonne, devoir de mémoire en Normandie.

53 / Exercice « NEMAUSIX 2013 » au 503<sup>e</sup> RT.

54 / Présentation à l'Étendard du 503<sup>e</sup> RT devant les arènes de Nîmes.

55 / Du rêve à la réalité au 503<sup>e</sup> RT.

56 / 503<sup>e</sup> RT : dernières nouvelles de l'équipe Enduro de l'armée de Terre.

59 / 511<sup>e</sup> RT, le CEMAT décore l'étendard.

60 / Exercice CITADEL GUIBERT, entrée en premier de la BL sur un théâtre.

62 / Le centre de mise en œuvre mouvement au 14 juillet.

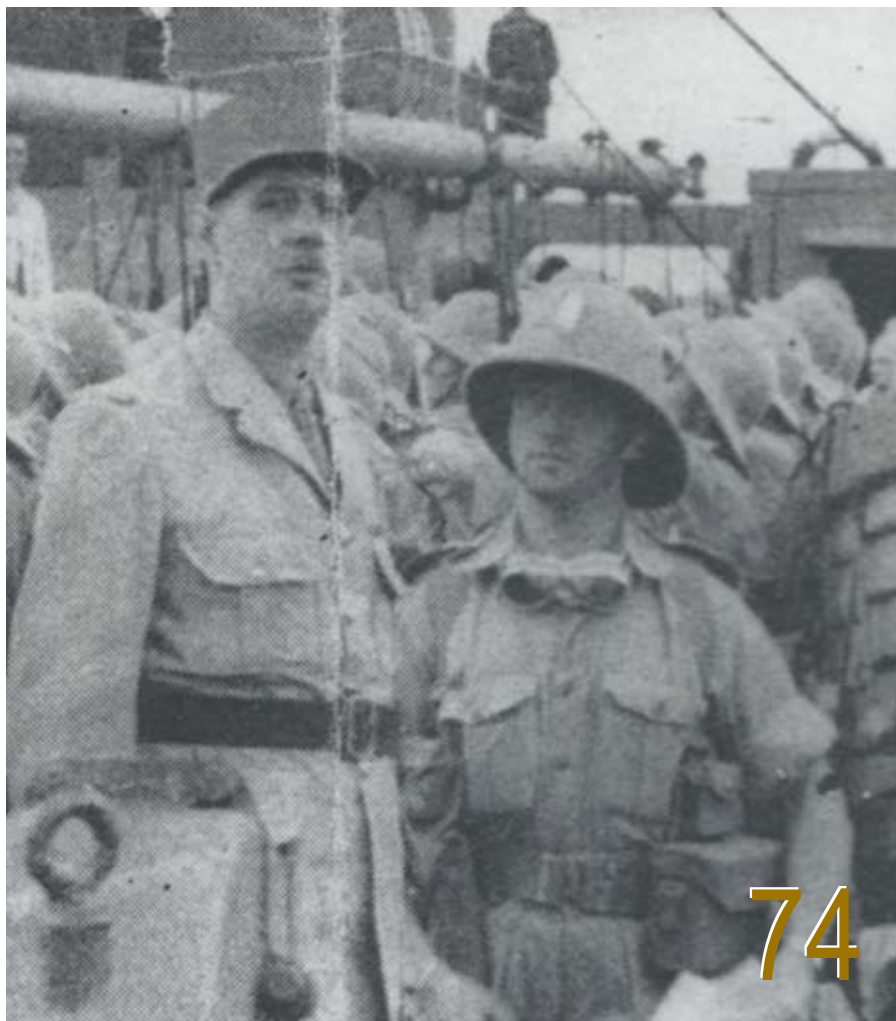
64 / 121<sup>e</sup> RT : tranches de vie du GCR 14 juillet.

67 / RMED : exercice EXOSAN 2012.

68 / RMED : exercice en terrain libre WISE RESOLUTION.







74

## 69 / Vie des unités

## 74 / Histoire

74 / Parrainage de la promotion  
OAEA-OAES 2013-2014.



78



84

## 78 / Associations

78 / AG de la FNT au 503<sup>e</sup> RT.

82 / L'amicale des anciens du 517  
honore ses morts.

83 / Lettre du CEMAT  
pour les 102 ans du doyen.

84 / Rencontre des cadets du Train.

86 / « Ils ont fait le Train »  
Général Régis Malis.

87 / « Ils ont fait le Train »  
Les brigadiers-chefs Rivière et Duval,  
parrains des premières promotions  
d'EVAT au CFIM de Montlhéry.

89 / « Ils ont fait le Train »  
Décès du lieutenant Campagne.



87



**Dossier : la livraison par air.  
Le 1<sup>er</sup> RTP au coeur de l'opération**

**SERVAL**





Le 1<sup>er</sup> RTP ravitaille les unités engagées au Mali



Indochine CRA de Bach Mai - le tableau de piste

Ce dossier est né à l'été 2012 d'une idée de la rédaction qui a fort opportunément rencontré une volonté du général Etienne, Père de l'Arme et de son directeur des études et de la prospective, le colonel Maignon, ancien chef de corps du 1<sup>er</sup> régiment du train parachutiste, de communiquer sur la livraison par air et le 1<sup>er</sup> RTP. Cette idée a bien évidemment reçu un écho des plus favorables auprès de l'actuel chef de corps, le colonel Fauche.

En janvier 2013, les aléas de la géopolitique mondiale ayant embrasé l'Afrique subsaharienne, le 1<sup>er</sup> RTP s'est retrouvé engagé dans l'urgence et avec le succès que l'on sait, dans une opération qui lui a permis d'écrire de façon magistrale une nouvelle page de l'histoire de la livraison par air.

Pour la première fois, le régiment a pu mettre en pratique l'ensemble de ses savoir-faire sur une seule et même opération : poser d'assaut, largage de personnel, largage par gravité de ravitaillements, largage par éjection de véhicules et de ravitaillements et transit aérien.

Comme l'écrit plus loin dans ce dossier le chef d'escadron Soulat : « *La livraison par air a ainsi pu démontrer toute la pertinence de son concept et l'efficacité de ses modes d'action* ».

**Bonne lecture.**

# L'HISTOIRE DE LA LIVRAISON PAR AIR : L'HÉRITAGE DU 1<sup>er</sup> RTP.

*Largage de matériel et de personnel avant...*

➤ PAR LE CHEF D'ESCADRON GRÉGORY SIMON,  
ADJOINT BOI DU 1<sup>er</sup> RTP

“ Figurant parmi les plus jeunes unités de l'armée de Terre, le 1<sup>er</sup> régiment du train parachutiste (1<sup>er</sup> RTP) est l'héritier de l'ensemble des unités de livraison par air (LPA), au passé riche et glorieux.

Durant la Seconde Guerre mondiale, les alliés utilisèrent largement les ravitaillements par voie aérienne sur le sol métropolitain, au profit de nos maquis (plateau des Glières, Saint-Marcel, etc.) et des unités commandos.

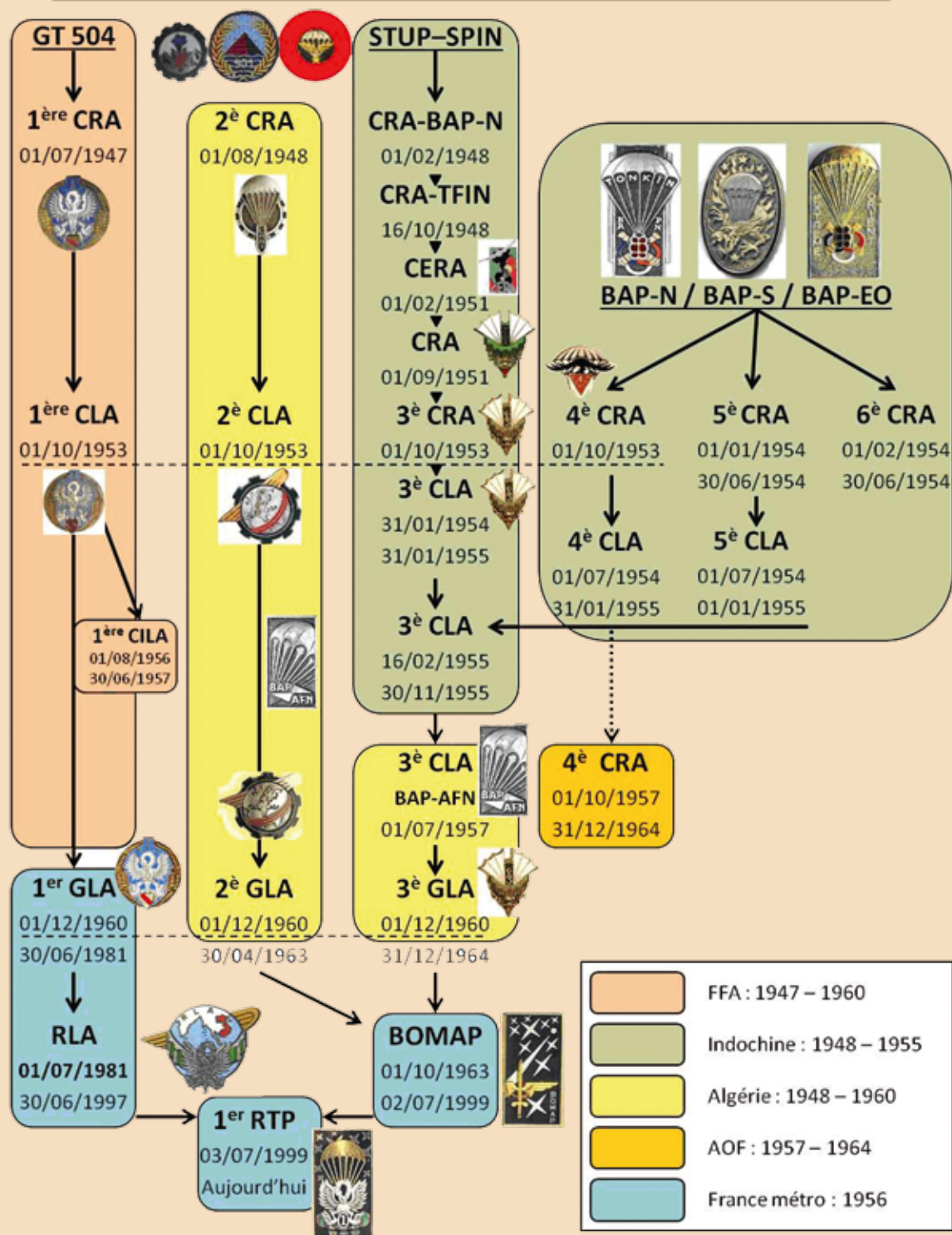
En France, les unités de livraison par air voient le jour au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Dans cet immédiat après-guerre, les opérations coloniales en Extrême-Orient et le soutien aux unités légères d'infanterie nécessitent l'emploi de l'aviation et des largages pour ravitailler les postes inaccessibles, les colonnes en opérations et les bases avancées. La décision de créer, en France, une compagnie de ravitaillement par air (CRA) remonte à 1946. Le 1<sup>er</sup> juillet 1947, la 1<sup>re</sup> compagnie du groupe de transport 504 (GT 504) de la base 901 devient la 1<sup>re</sup> compagnie de ravitaillement par air (CRA1). Les conducteurs du GT 504 se font breveter parachutistes et la CRA1 récupère des cadres brevetés d'origines diverses : SAS, 1<sup>er</sup> RCP, retours d'Indochine... Chacun porte sa tenue d'origine et l'on peut voir se côtoyer le béret bleu des parachutis-

tes métropolitains avec le béret amarante des SAS ou le calot des tringlots du GT 504.

À la dissolution du GT 504, le 16 décembre 1948, la 1<sup>re</sup> CRA s'installe à Kehl et devient

unité formant corps sans cesser d'appartenir à son arme d'origine, le Train. Elle est alignée sur son effectif théorique de 225 hommes, en majorité tringlots. Cette date marque sa véritable entrée au sein des troupes aéro-

## Les unités de livraison par air







1949 - 1950 : C<sup>e</sup> de Ravitaillement par Air - pliage des voiles

portées, la compagnie ayant jusque-là été une simple unité administrative du GT 504.

Le personnel de la compagnie est initié au ravitaillement par air par les Américains du 57<sup>th</sup> Quarter Master Aerial Supply Company (57<sup>th</sup> QMASC). Ils utilisent des avions américains (C 119 Fairchild Packett, Dakota C 47) ou français (JU 52 Toucan).

Autres précurseurs en Indochine, la section technique des unités parachutistes (STUP) assure dès 1946 des missions de ravitaillement par air au profit de la demi-brigade coloniale de commandos parachutistes SAS. En 1947, la STUP s'articule en quatre détachements à Saïgon, Tourane, Vientiane et Hanoï.

En février 1948, à l'arrivée de la demi-brigade de marche parachutiste au Tonkin, est créée

une section de parachutage d'Indochine du Nord (SPIN), à laquelle le détachement de la STUP de Hanoï fournit des plieurs et livreurs par air.

À l'arrivée du groupement léger parachutiste en 1948, est créée en son sein la compagnie de ravitaillement par air des troupes françaises d'Indochine du Nord (CRA-TFIN), à partir d'éléments de la STUP et de la SPIN. Elle s'installe à Hanoï, sur la base aérienne de Bach-Maï. Ces petites unités de conditionneurs, de plieurs et de largueurs de personnel et matériel préfigurent la structure des bases aéroportées (BAP), seules à même d'assurer le soutien des opérations aéroportées dans la maintenance des matériels de parachutage et de largage, le largage du personnel à l'instruction, à l'entraînement et en opération, le largage des matériels lourds et des ravitaillements par des unités de LPA intégrées organiquement, adaptées ou juxtaposées à la BAP.



1949 - 1950 : CRA - l'équipe de largage éjecte un colis de l'avion



1949 - 1950 : CRA - largage OPS de petits colis à Nam-Baï

La 2<sup>e</sup> CRA est créée le 1<sup>er</sup> août 1948 à Hussein-Dey (Algérie), avant d'être transférée à Sétif. Jusqu'à la fin de la guerre d'Algérie en 1962, de nombreuses unités sont créées et dissoutes, notamment en Indochine. C'est ainsi que la CRA-TFIN donne naissance le 1<sup>er</sup> février 1951 à la compagnie étrangère de ravitaillement par air (CERA), composée principalement de légionnaires des BEP. Cette unité n'a qu'une existence éphémère et est remplacée le 1<sup>er</sup> septembre 1951, par la compagnie de ravitaillement par air (CRA).

Le 1<sup>er</sup> octobre 1953, les trois premières formations LPA prennent l'appellation de 1<sup>re</sup>,



Moyen Orient – chargement d'un Nord Atlas

2<sup>e</sup> compagnies de livraison par air (CLA) et 3<sup>e</sup> CRA, auxquelles s'ajoute une 4<sup>e</sup> CRA dépendant de la base aéroportée Sud-Est, créée à Tourane, au Centre-Annam.

La 1<sup>re</sup> CLA formera le personnel envoyé en Indochine au sein des CRA 3, 4, 5 et 6, à la durée de vie souvent très courte. Le 1<sup>er</sup> janvier 1954, le pont aérien pour Dien-Bien-Phu entraîne la création de la 5<sup>e</sup> CRA installée sur l'aérodrome de Cat-Bi à Haïphong et le 1<sup>er</sup> février 1954, la mise sur pied de la 6<sup>e</sup> CRA dépendant de la BAP-Sud au camp de Ba-Qeo à proximité de Saïgon.

C'est pendant cette bataille de Dien-Bien-Phu que le ravitaillement par air va atteindre son apogée. Les avions du sous-groupe des moyens militaires du transport aérien (S/GMMTA) et nos anciens des CRA vont larguer 11 000 t au profit du camp retranché, dont 7 000 t en 1954 pendant les 56 jours de la bataille proprement dite et 19 000 t au profit des autres champs de bataille, soit un

total de 30 000 t correspondant au fret de 12 000 camions GMC. Pour la première fois, deux bulldozers de 6 t chacun sont largués sur la DZ Natacha à partir du C 119 Fairchild Packett, mais l'un d'eux s'écrase au sol.

Tandis que la 6<sup>e</sup> CRA est dissoute le 30 juin 1954, les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> CRA deviennent 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> CLA le 1<sup>er</sup> juillet 1954. Ces deux unités, ainsi que la 3<sup>e</sup> CLA sont dissoutes le 31 janvier 1955.

Transférée dans la zone Sud, la 3<sup>e</sup> CLA est réactivée le 16 février 1955 puis rapatriée en France au mois de septembre suivant. La 3<sup>e</sup> CLA est dissoute le 30 novembre 1955.

Toutes ces missions de ravitaillement par air s'effectuent avec nos camarades de l'armée de l'Air et leurs appareils des groupes de transport 1/64 Béarn, 2/64 Anjou et 2/62 Franche-Comté.

À la fin de la guerre d'Indochine, il ne reste que deux unités de LPA : la 1<sup>re</sup> CLA qui s'en-





*Moyen Orient – conditionnement d'un véhicule en vue de son largage*

richit d'un centre d'instruction de livraison par air (CILA) qui fonctionnera du 1<sup>er</sup> août 1956 au 30 juin 1957 et la 2<sup>e</sup> CLA en Algérie. En 1956, à partir de Chypre, la 1<sup>re</sup> CLA s'est illustrée lors la crise de Suez en réalisant 48 missions de livraison par air aux profits des unités françaises, mais aussi de nos alliés britanniques et israéliens.

Au cours de la guerre d'Algérie, la 3<sup>e</sup> CLA renaît le 1<sup>er</sup> juillet 1957 au sein de la base aéroportée d'Afrique du Nord (BAP-AFN) à Blida.

Pendant les années 1956-1957, seules six opérations aéroportées sont réalisées, d'environ deux compagnies chacune. En 1961, la BAP-AFN et le 2<sup>e</sup> GLA ont participé à la composante aéroportée de la crise de Bizerte, qui visait à mettre à terre deux régiments parachutistes (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> RPIMa).

La 4<sup>e</sup> CRA est recrée le 1<sup>er</sup> octobre 1957 à Thiès au Sénégal, au profit des troupes d'Afrique Occidentale Française (AOF). Elle sera dissoute le 31 décembre 1964. Le 1<sup>er</sup> décembre 1960, les trois CLA deviennent des groupes de livraison par air (GLA).

À l'issue de la guerre d'Algérie, l'armée française subit une profonde restructuration. Le

3<sup>e</sup> GLA quitte l'Algérie en février 1963 pour être transféré à Toulouse en vue de son réemploi et le 2<sup>e</sup> GLA est dissous le 30 avril 1963.

Le 1<sup>er</sup> GLA s'installe à Montigny-Lès-Metz (quartier Raffenel Delarue) et devient une unité formant corps. Le 1<sup>er</sup> juillet 1981, il deviendra le régiment de livraison par air (RLA). Dépendant du 1<sup>er</sup> COMLOG, il sera composé à terme du 47<sup>e</sup> escadron de quartier général (non TAP), d'un escadron de commandement et de logistique, de trois escadrons de livraison par air dont un d'instruction. La vocation principale du RLA est alors d'intervenir sur le théâtre centre Europe, ce qui n'exclut pas sa participation à des missions et opérations telles qu'en République Centrafricaine, Zaïre, Liban, Ex-Yougoslavie, Somalie et Tchad.

À Toulouse, une nouvelle formation voit le jour le 1<sup>er</sup> octobre 1963 : la base opérationnelle mobile aéroportée (BOMAP). Elle est chargée du largage des personnels au profit de la 11<sup>e</sup> DLI. Le 3<sup>e</sup> GLA quant à lui implante ses installations techniques sur le camp nord de la base aérienne de Franczal. Ses personnels logent au quartier Pérignon. En 1964 son escadron de livraison par air est inclus dans la BOMAP et le 3<sup>e</sup> GLA est dissous.



Son personnel est logé à la caserne Niel et elle utilise les anciennes installations techniques du 3<sup>e</sup> GLA sur Francazal. En 1966 sont construits le centre de pliage et d'entretien (CPE) et deux hangars de stockage et conditionnement.

En 1981 la BOMAP s'installe au quartier Edme, situé du côté nord de la base aérienne 101. Subordonné à la 11<sup>e</sup> division parachutiste, elle s'articule en un escadron des moyens opérations, un escadron de livraison par air, une compagnie technique et un escadron de commandement et de logistique. Elle participe activement à l'ensemble des opérations extérieures des forces françaises à Kolwezi, au Liban, en Centrafrique, au Tchad, en Arabie Saoudite et en Irak, au Cambodge, en ex-Yougoslavie...

Conséquence de la refondation et de la professionnalisation de l'armée de Terre engagée en 1997, la BOMAP subit une modification nominale et organique le 30 juin 1999 pour donner naissance sur le même site de

Toulouse Francazal au 1<sup>er</sup> régiment du train parachutiste, le 1<sup>er</sup> juillet 1999.

Il est actuellement organisé en un escadron de commandement et de logistique, trois escadrons de livraison par air et un escadron de réserve.

C'est ainsi que le 1<sup>er</sup> RTP est devenu l'unique héritier de l'ensemble du patrimoine de la livraison par air et le dépositaire des traditions de toutes les unités LPA.

Son étendard est décoré de la croix de guerre des TOE avec trois étoiles de vermeil et barrette frappée au sigle RLA sur le ruban.

Avec les largages en Libye, en Afghanistan et au Mali, il vient d'écrire une nouvelle page de son histoire.

---

#### Sources :

Livre de Pierre DUFOUR - 1<sup>er</sup> RTP - Éditions Lavauzelle  
Site de l'amicale du 1<sup>er</sup> RTP : "parachutiste-train" - Colonel (ER) TRAVAILLOT

*La LPA aujourd'hui au Mali*



# La formation à la livraison par air : patience et application.

➤ PAR LE **CNE FRANCK BERTIN**  
CHEF DU CFD LPA DU 1<sup>er</sup> RTP

*Formation au chargement d'un Transall en maquette MFE  
(moyen de formation)*

**D**e l'Indochine au Mali, les missions de largage opérationnel ont été réalisées par les unités de livraison par air grâce à la qualité des hommes qui les composent. Préalablement à toutes ces missions, la formation de ces spécialistes a toujours été une priorité. Chacune de ces unités disposait donc de cellules de formation pour l'instruction de ces « tringlots » particuliers.

Jusqu'aux années 90, chaque formation LPA instruisait son personnel, puis il a été décidé de centraliser la formation des cadres au sein de l'ITALA (instruction au transport aérien et à la livraison par air) à l'ETAP (école des troupes aéroportées) de Pau. En 2011, dans un souci de rationalisation, il s'est avéré nécessaire de regrouper toute la formation LPA (cadres et militaires du rang) au sein du centre de formation délégué à la livraison par air sur l'emprise du quartier Edme au 1<sup>er</sup> RTP de Toulouse.

Installé depuis sous le hangar HM3 de l'ancienne base aérienne 101 de Franczal, le CFD LPA (centre de formation délégué à la livraison par air) œuvre à la formation de tous les cadres et EVAT de la spécialité quelle que soit leur affectation.

Le CFD LPA dispense 13 actions de formation différentes au profit de plus de 150 stagiaires du 1<sup>er</sup> RTP, de la BFST (1<sup>er</sup> RPIMa et 13<sup>e</sup> RDP) ainsi que d'unités spécifiques. Il faut plus de

8 années pour qualifier un jeune sous-officier LPA à toutes les techniques de largage existantes. Les stages de cursus (FSI, FSE, FS1 et FS2 LPA) sont les plus exigeants car ils garantissent la sécurité des vols et l'efficacité de tous les spécialistes LPA engagés sur les théâtres. Les formations d'adaptation, bien que plus courtes, sont aussi importantes et permettent la mise en œuvre sur des aéronefs différents de techniques déjà maîtrisées. Elles permettent également la combinaison de techniques de largage matériel accompagné de personnel (largage OAIA, 3 Issues) et, pour les plus aguerris, l'acquisition des techniques spécifiques au largage très grande hauteur sous oxygène (LMTGH OB).

La durée de ces actions de formation varie d'une semaine pour les plus courtes à 11 semaines pour la plus longue. Tout au long de ces stages, les stagiaires effectuent des conditionnements de tous types en vue d'acquérir l'autonomie qui leur sera indispensable pour remplir leurs futures missions. Afin de préparer les vols réels, le CFD dispose d'un moyen de formation et d'entraînement C160 (cellule réelle de C160 utilisée comme simulateur) dans lequel les stagiaires apprennent et appliquent les procédures spécifiques à chaque type de largage. Ils passent ainsi plus de 40 heures dans cette maquette avant de prendre l'avion réel en compte. Cette formation, globale et longue, est ponctuée de missions



diverses pendant lesquelles le jeune cadre LPA doit restituer les compétences acquises. Le parrainage par un sous-officier plus ancien est un gage d'efficacité et permet ainsi un transfert d'expérience profitable à tous.

Le CFD LPA se compose d'un officier, de 8 sous-officiers et de 8 militaires du rang disposant de multiples qualifications permettant la conduite de toutes ces actions de formation (AF). Les instructeurs du CFD sont appuyés par la cellule soutien des stages qui prend en charge toute la préparation matérielle de l'instruction. Cela commence par la perception et la mise en place de tout le matériel nécessaire à la conduite de chacune des AF puis se concrétise par le chargement des aéronefs ainsi que la récupération à l'issue des largages sur les ZMT (zone de mise à terre). Enfin, après remise en condition, l'AF se termine par les réintégrations avant la prise en compte du stage suivant.

L'activité annuelle du CFD représente environ 370 fardeaux (près de 600 tonnes) avec leurs différents lots de conditionnement, soit 650 parachutes de charges et le consommable afférent. Le matériel nécessaire à la conduite de ces AF est important et représente environ 200 tonnes d'emballages divers lestés, ainsi que des véhicules et engins déclassés (VBL, VAL, canon de 20 mm, mortier de 120 mm...). Outre ce matériel spécifique de largage, le CFD dispose de 2 TRM 10000, 1 semi remorque G300, 2 VLTT P4, 2 GBC 180 et un ensemble de manutention composé d'une PFA22, d'un MANITOU, d'un FIAT 3T. L'ensemble de ces moyens ainsi qu'un CMCT (chantier mobile de conditionnement et de transit) est déployé sous le hangar « HM3 » d'une superficie totale d'environ 4500 m<sup>2</sup>. Une année de stage représente 16 semaines de mise à disposition d'aéronefs au cours desquelles 230 décollages sont effectués pour 160 heures de vol dédiées à l'instruction LPA. L'optimisation de l'avion étant une priorité, la mutualisation entre les différents stages est indispensable. C'est pourquoi les phases de vol sont préparées avec la plus grande minutie. Au cours d'un même vol plusieurs AF sont ainsi validés.

L'arrivée de l'A400M est le prochain grand chantier du CFD LPA. La formation doit dès à présent prendre en compte de nombreux facteurs encore imprécis et faire preuve d'imagination pour, comme nos anciens l'ont fait avant nous, instruire des spécialistes LPA toujours plus performants.



*Formation au poser d'assaut dans le hangar HM3 en MFE*



*Les jeunes stagiaires conditionnent le matériel dans le HM3 sous le regard des instructeurs*



*Après l'instruction en hangar et maquette MFE, les stagiaires larguent le matériel en réel*



*Les stagiaires conditionnent un engin du génie dans le HM3*



# SERVAL : de la théorie à la pratique

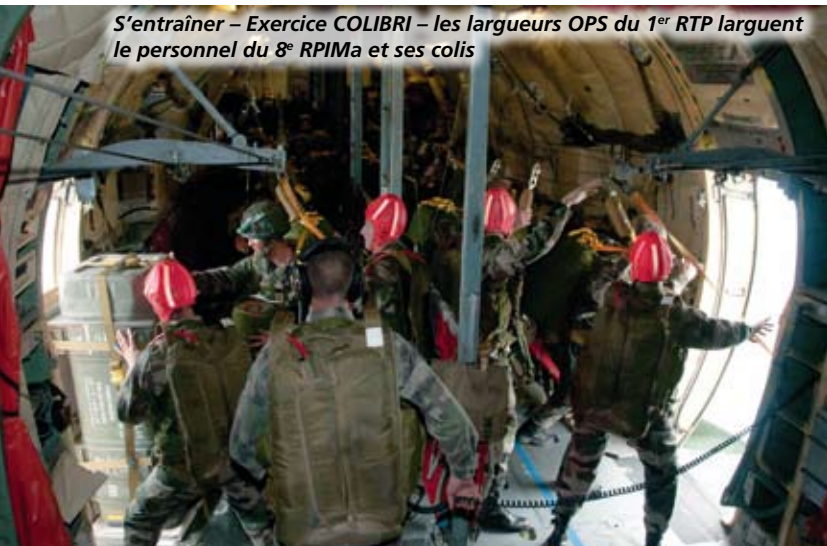
BOAP Abidjan – un personnel du 1<sup>er</sup> RTP positionne le véhicule du génie sur la plateforme

➤ PAR LE **CHEF D'ESCADRON MICHAËL SOULAT**  
CHEF DU BOI DU 1<sup>er</sup> RTP PAR SUPPLÉANCE

**O**n se prépare, on se prépare et puis un jour, ça part ! C'est toute l'histoire de l'opération Serval pour le 1<sup>er</sup> RTP. Si les largages opérationnels ne sont pas une nouveauté pour le régiment, la concentration dans le temps, l'ampleur des opérations aéroportées (OAP) et la technicité des largages effectués au Mali, ont représenté une véritable première pour le régiment. En effet, il faut remonter au 21 mai 1954, à l'époque de la 5<sup>e</sup>

compagnie de ravitaillement par air (CRA), lors du ravitaillement de la cuvette de Dien Bien Phu, pour retrouver le dernier (et le premier) largage de Bulldozer en opérations. À l'époque, le premier engin largué s'était crashé. Près de 60 ans plus tard, le 1<sup>er</sup> RTP aura largué sur le Mali plus de 200 parachutistes sur Tombouctou et Tessalit et plus de 100 charges dont 4 engins du génie qui étaient tous en parfait état de fonctionnement à leur arrivée au sol.

*S'entraîner – Exercice COLIBRI – les largueurs OPS du 1<sup>er</sup> RTP larguent le personnel du 8<sup>e</sup> RPIMa et ses colis*



## S'entraîner, se préparer

Si cette opération a été un réel succès pour l'ensemble des acteurs dont le régiment, cela ne relève pas du hasard. C'est le fruit d'une préparation générale et spécifique pensée et réfléchie qui a permis aux acteurs et au régiment d'être au rendez-vous de l'Histoire. En effet, la préparation opérationnelle au 1<sup>er</sup> RTP s'appuie sur trois piliers principaux dans le domaine de la mise à terre : le parcours normé de préparation opérationnelle, les mises en condition avant projection (MCP) et les entraînements au quotidien.

Depuis maintenant deux ans, les escadrons de livraison par air (ELA) ont vu leur prépa-

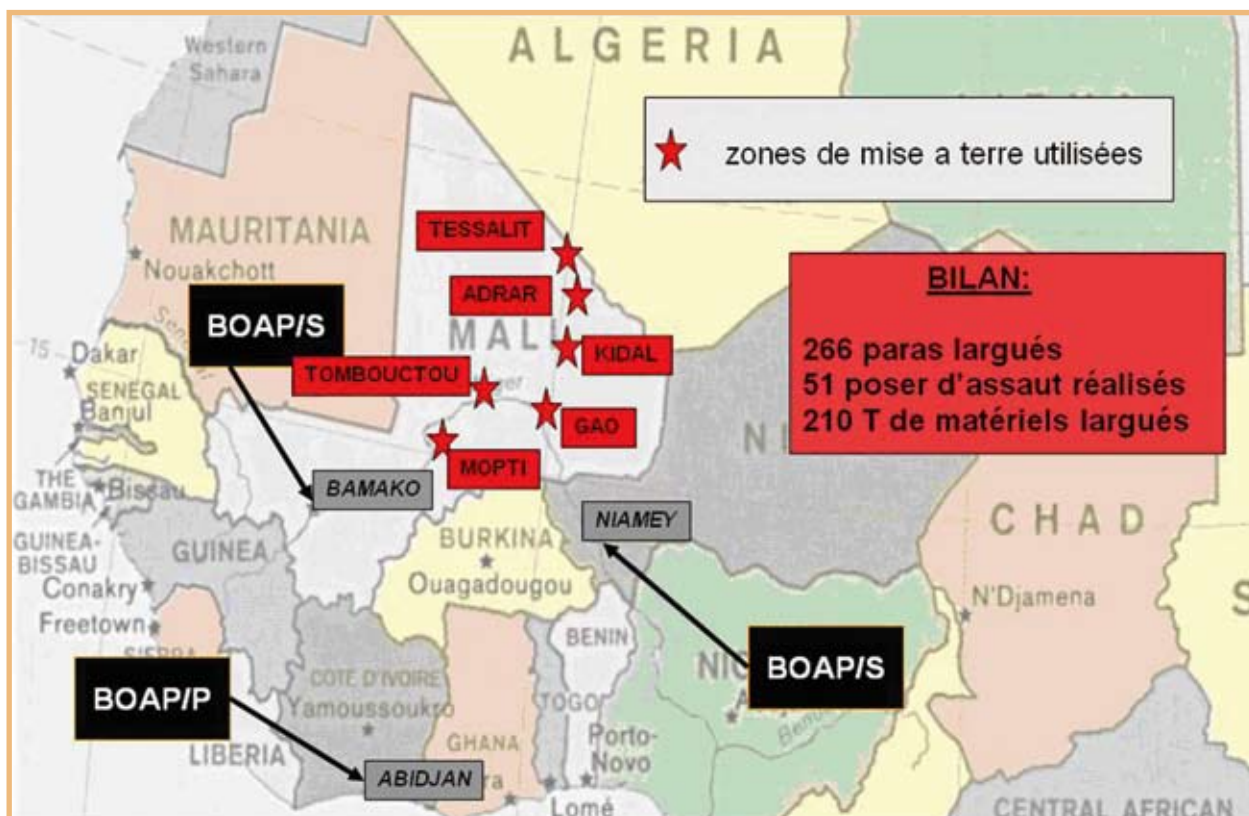
En parallèle, le régiment est en MCP quasi permanente. Le 1<sup>er</sup> RTP étant le seul spécialiste dans son domaine, il s'auto-relève sur de nombreux théâtres (Gabon, Tchad, République de Côte d'Ivoire, République Centrafricaine, Sénégal... et maintenant le Mali). Ces MCP présentent à chaque fois l'opportunité de remises à niveau PROTERRE et l'occasion de révisions spécifiques au métier de la livraison.

Enfin, les entraînements quotidiens et les exercices de la 11<sup>e</sup> brigade parachutiste (BP) offrent de précieuses opportunités de préparation. Car une des difficultés majeures de l'entraînement dans le domaine de la LPA réside dans la disponibilité des vecteurs aériens. Les séances de sauts de la 11<sup>e</sup> BP sont conduites par le 1<sup>er</sup> RTP qui fournit tout ou partie des équipes de largueurs. Ces séances de largage permettent le maintien des compétences de largage de personnel tout au long de l'année. Quel qu'en soit l'aspect, les exercices avec la BP sont toujours une excellente opportunité. Un exercice majeur comme Citadel-Guibert, qui est un CAX (computer assisted exercise) apporte déjà l'occasion de travailler la rédaction des ordres de la livraison par air. Les exercices comme MOJITO ou COLIBRI qui nécessitent le déploiement du PC de la brigade, d'un groupe de transport opérationnel (GTO) de l'armée de l'Air et d'unités sur le terrain, offrent l'occasion au régiment de déployer son PC régimentaire qui commande

## SERVAL







alors une ou plusieurs bases d'opérations aéroportées. Ces BOAP accueillent les unités en transit, procèdent à leur mise à terre (personnel et matériel) puis à leur ravitaillement. 2012 aura été une année riche avec deux exercices brigade dont l'ANTARES du régiment. Tous ces exercices ont permis au régiment d'approfondir encore des savoir-faire et surtout ses relations avec l'état-major de la 11<sup>e</sup> BP.

## Éprouver le contrat opérationnel du 1<sup>er</sup> RTP

Les documents de doctrine fixent pour le régiment le contrat opérationnel d'armer trois BOAP en simultanément : une principale et une secondaire sur un premier théâtre et une troisième BOAP sur un théâtre secondaire. De façon encore plus prégnante, le régiment est pleinement impliqué dans l'alerte Guépard des troupes aéroportées nouvelle génération (GUEPARD TAP NG). Cette alerte prévoit la mise à terre de groupes de commandos parachutistes (GCP), d'une compagnie d'infanterie et de ses modules de cohérence puis dans un deuxième temps des éléments de commandement et une deuxième compagnie. Dans ce cadre, le 1<sup>er</sup> RTP arme en permanence trois modules qui doivent être en mesure de mettre à terre l'échelon d'urgence du Guépard :

- ✓ le module LPA 719-A 0003100 en alerte à 12 heures avec un effectif de 0/5/0 pour la mise à terre des GCP ;

- ✓ le module LPA 719-A en alerte à 12 heures avec un effectif de 2/16/9 pour la mise à terre de la compagnie d'infanterie en alerte à 12 heures et du PC G08 avec leur personnel et leur matériel ;

- ✓ le module LPA 770 en alerte à 48 heures avec un effectif de 1/6/9 pour le transit aérien.

Même si le régiment est en alerte Guépard permanente, le déclenchement de l'opération SERVAL a nécessité une préparation spécifique menée en parallèle des travaux de planification conduits au CPCO (centre de planification et de conduite des opérations). Ces modules d'alerte, pendant toute la phase de planification, ont toujours été la référence et le personnel projeté a été désigné prioritairement dans ces derniers. Selon l'effet à obtenir et les contraintes fixées par le CPCO, le régiment a désigné plus de 130 personnels pour être déployés pour l'opération SERVAL. Ceci représente plus de trois fois le personnel d'alerte. Une fois désignés, les détachements se sont focalisés principalement sur les actes techniques de la LPA. Les équipes de largage ont pu se consacrer au drill des procédures de largage en utilisant la maquette C-160 dont dispose le régiment au sein du centre de formation délégué de la livraison par air (CFD LPA). Dans le même temps, les procédures RESCO (recherche et sauvetage au combat) ont été vérifiées et chaque personnel

a mis à jour sa fiche d'informations personnelles (ISOPREP) qui est le moyen primordial d'authentification des personnels isolés, en particulier en cas de crash d'aéronefs.

En parallèle à ces opérations de préparation individuelle et collective, il a fallu conditionner l'ensemble du matériel à projeter. Dans un premier temps, la majeure partie du travail a consisté à identifier le matériel à emporter aux regards de la mission fixée, dans un deuxième temps, de préparer ce matériel et de le charger dans des conteneurs type KC 20. La phase d'identification du matériel s'est principalement appuyée sur les travaux préparatoires du GUEPARD TAP NG. La sanctuarisation des matériels para-largage du GUEPARD TAP NG, de ses modules de cohérence et leur regroupement sur le site du régiment dans des alvéoles dédiées, a permis de garantir les contrats opérationnels et de procéder à la projection des matériels dans des délais extrêmement réduits. Ces matériels représentaient 22 KC20, 3 savoyardes, les véhicules du MTP (module de transit projetable), soit un chariot élévateur 5 To Manitou, 2 chariots élévateurs 2,5 To Fiat et une plate-forme élévatrice PFA 22 pour un poids total de 210 tonnes. La phase de préparation physique a ensuite commencé avec la commande des matériels, leur perception et leur mise en conteneurs. Cette phase s'est terminée en moins de 48 heures avec un travail par bordées de jour comme de nuit.

Pendant toute cette phase de préparation et pendant l'opération, tout le personnel non désigné pour la projection a armé la BOAP permanente de Franczal pour appuyer celles déployées en Afrique. Les plieurs de parachutes ont travaillé tous les jours, week-end inclus, pour permettre la projection de tous les moyens disponibles. Les conducteurs du peloton de transport régimentaire ont été mis à forte contribution pour convoier le matériel à projeter. La BOAP permanente a été l'outil indispensable à la préparation, à la projection et au soutien des BOAP déployées.

### Projeter dans l'urgence les détachements LPA

Dès le lancement de l'opération SERVAL, la projection des détachements du régiment s'est enchaînée très rapidement. Dès le 15 janvier un élément de transit a été déployé sur Bamako pour permettre le déploiement de la force par voie aérienne. Pour cette projection, 3 avions de transport tactique sont

venus directement sur le site de Franczal pour acheminer personnel et matériels vers Orléans avant une mise en place par Antonov sur le théâtre. Puis, à compter du 24 janvier, la BOAP principale a été projetée vers Abidjan. Le régiment a bénéficié de l'appui du CCTS, qui a mis à disposition plus de 20 KC 20 en moins de 24 heures, et du CMT qui a affrété 3 rotations d'Antonov-124 pour acheminer le matériel. Dans le même temps, un détachement de transit, avec une capacité de largage, a été déployé à Niamey.

Au Niger (Niamey), le détachement a été accueilli par le DÉTIA (détachement de transit interarmées) permanent de l'armée de l'Air. À Bamako, les éléments du 1<sup>er</sup> RTP ont été projetés avec le premier avion. Ils n'ont donc pu compter que sur eux-mêmes et sur la gentillesse et l'accueil des Maliens. À Abidjan, il a fallu déployer un chantier mobile de conditionnement et de transit (CMCT). Pour cela la zone Guépard du camp de Port Bouet a été mise à notre disposition. Cette zone comportait 12 tentes de type Bachmann et une superficie totale de 6000 m<sup>2</sup>. Le dispositif initial comportait donc, en plus de la BOAP permanente de Franczal, une BOAP principale à Abidjan et deux BOAP secondaires à Bamako et à Niamey.



BOAP Abidjan – un véhicule du génie est disposé sur une plateforme à l'aide d'une grue Liebherr





stockage des parachutes à la BOAP d'Abidjan

### Mettre à terre le personnel et son matériel

Après mise en place des BOAP, les DÉTIA de Bamako et de Niamey ont tout de suite compris l'ampleur de l'opération SERVAL aux regards des moyens de projection stratégiques mis en place par la France. Le DÉTIA de Niamey aura traité plus de 2500 tonnes de fret en un mois. Dans le même temps, celui de Bamako a traité près de 10.000 tonnes.

Sur la BOAP principale d'Abidjan, dès l'arrivée des premiers éléments, la tension des grands événements est bien présente. Les personnels du PC régimentaire, chef de corps en tête, posent le 25 janvier à 02H30 du matin. À 03H00, commence le premier briefing. Il nous faut saisir par opérations aéroportées (OAP) les aéroports de Gao et de Tombouctou. La procédure de secret opérationnel étant mise en place depuis le début de la planification, nous découvrons maintenant l'ampleur de notre mission. Les travaux de planification des OAP commencent tout de suite avec le PC de la 11<sup>e</sup> BP, le GTO et le PC du 2<sup>e</sup> REP. Pendant ce temps, le personnel du secteur mise à terre matériel déploie le CMCT et les largueurs personnel drillent les procédures de largage.

Le 26 janvier, les forces spéciales ont saisi l'aéroport de Gao et ils ont besoin de renfort. En conduite, le régiment arme 4 avions pour mettre à terre une compagnie du 1<sup>er</sup> RCP par poser d'assaut. Les opérations ont commencé pour la BOAP principale et la planification de l'OAP sur Tombouctou se précise. Le 27 janvier, alors que le CPCO valide le concept de l'OAP, un premier largage est réalisé à Gao tout comme un nouveau poser d'assaut pour mettre à terre le PC harpon de la BP.

Le GTIA 1, armé par le 21<sup>e</sup> RIMa, arrive par le sud de Tombouctou et doit saisir l'aéroport. Le 2<sup>e</sup> REP doit boucler le dispositif et sera donc largué au nord de Tombouctou pour interdire toute exfiltration des groupes terroristes. Maintenant que l'objectif est clair, la réunion Air-Terre (RAT) peut avoir lieu. La menace sol-air est au centre des débats. Les équipages de l'armée de l'Air cherchent à préciser le renseignement, les procédures RESCO sont claires entre les équipages du régiment et les équipages des aéronefs. En début de soirée, les parachutistes se présentent à l'embarquement plus que lourdement chargés. Les largueurs contrôlent les paras et finissent les colis d'accompagnement. Les 5 avions (3 Transall et 2 Hercules) sont prêts. Les paras embarquent. Il est un peu plus de 22H00 et les avions décollent un par un. Commence l'attente au PC. Nous n'avons pas la liaison directe avec les aéronefs. C'est le CPCO qui nous annonce la bonne nouvelle : le largage s'est déroulé de façon nominale, les 5 avions ont largué les 246 parachutistes sans aucun incident. Mais ce n'est que le début pour la BOAP principale. Il faut maintenant préparer les largages de ravitaillement mais aussi et surtout le largage des engins du génie.

### Ravitailer par voie aérienne

Le 28 janvier, le régiment procède au largage de 7 tonnes de ravitaillement (principalement armement et munitions) à GAO et de 4 véhicules et 10 tonnes de ravitaillement à Tombouctou. Cette journée est aussi celle du conditionnement des engins du génie. La chaleur et l'humidité mettent à mal les cartons amortisseurs. Il est hors de question que les engins ne soient pas opérationnels une fois au sol. La piste doit être ouverte au plus vite pour permettre aux aéronefs de se poser. Le 29 janvier, 6 avions larguent à Tombouctou dont 4 au profit de l'équipe de rétablissement de piste du 17<sup>e</sup> RGP. Les 3 engins du génie (TC910, TND3 et TWHAITES) et les 10 parachutistes du « 17 » sont au sol. En moins de 12 heures la piste est à nouveau opérationnelle.

Dans le même temps, le PC de la BP a basculé à Gao par poser d'assaut. Les objectifs de Tombouctou et de Gao sont saisis, le régiment a rempli la mission fixée. Mais Paris veut saisir l'opportunité et relancer l'action pour Tessalit à 80 km au sud de la frontière avec l'Algérie. Les travaux de planification reprennent alors que les largages se poursuivent, entre autres au profit du FARP (forward arming and refueling point) de Gossi. Pour

Tessalit, il faut à nouveau larguer au moins un engin du génie mais cela n'était pas prévu. Le 09 février, les forces spéciales ont sécurisé la piste de Tessalit mais elle n'est toujours pas ouverte aux aéronefs. Le même groupe du 17<sup>e</sup> RGP est à nouveau largué avec son engin. Encore une fois c'est une réussite totale et la piste est disponible en quelques heures. À partir du 10 février les unités du 2<sup>e</sup> REP et le PC de la 11<sup>e</sup> BP sont mis à terre à Tessalit. Pour ne pas dégrader la piste et éviter des escales trop longues (toujours dangereuses), le ravitaillement de Tessalit se fera par largage pendant une dizaine de jours. Près de 80 tonnes de ravitaillement seront ainsi larguées sur la zone au nord du camp de Tessalit.

### Maintenir le cap

Une fois la phase de largage massif terminée, le régiment a adapté son dispositif à la nouvelle situation. La BOAP principale a basculé le 15 février d'Abidjan à Bamako avec le retour en métropole d'une cinquantaine de personnels et la BOAP secondaire de Niamey a été désengagée. Cette bascule de BOAP s'est accompagnée d'un transfert de commandement. Aux ordres du PC de la 11<sup>e</sup> brigade parachutiste pendant toutes les phases offensives, la BOAP de Bamako a été placée, fort logiquement, sous le commandement du PC du groupement de soutien interarmées de théâtre (GSIAT) pour les opérations de ravitaillement par voie aérienne. En moins de trois semaines, les équipes du 1<sup>er</sup> RTP auront largué 266 parachutistes et plus de 120 tonnes d'équipements et ravitaillements. La BOAP de Bamako a ensuite pris le relais et a largué au profit de toutes les unités de l'opération SERVAL (GTIA4, forces spéciales et forces tchadiennes) principalement dans la zone nord du Mali et en particulier dans les Adrar des Ifoghas.

BOAP Abidjan – un véhicule du génie est conditionné de nuit



Même si l'opération est toujours en cours et que la BOAP (devenue principale) de Bamako poursuit les largages au profit des unités déployées, les premiers enseignements peuvent être tirés.

Le concept national des opérations aéroportées est toujours aussi pertinent. En effet, toute la phase de planification s'est appuyée sur ce concept. L'hypothèse de la saisie d'un (ou plusieurs) aéroport par la troisième dimension dans le cadre du Guépard TAP nouvelle génération a largement été validée. Le régiment aura, pour la première fois de son histoire, mis en pratique l'ensemble de ses savoir-faire sur une seule et même opération : poser d'assaut, largage de personnel, largage par gravité de ravitaillements, largage par éjection de véhicules et de ravitaillements et transit aérien. La livraison par air a ainsi pu démontrer toute la pertinence de son concept et l'efficacité de ses modes d'action.

28 janvier 2013 - Largage à Tombouctou au profit du 2<sup>e</sup> REP







Poser de l'A400M à Franczal

**O**ption de l'urgence, particulièrement adaptée aux terrains difficiles et aux fortes elongations, la livraison par air (LPA) est parfaitement adaptée aux ambitions du dernier Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale. Avec l'arrivée de l'A400M, la LPA verra ses capacités démultipliées et sans conteste son rôle renforcé dans les opérations.

La France fait partie des rares nations sur la scène internationale et tout particulièrement européenne, à détenir de réelles capacités de mise à terre de personnel et de matériel. Ainsi, le 1<sup>er</sup> régiment du train parachutiste est détenteur d'un savoir-faire tactique et technique rare et indispensable, qu'il continuera à mettre en valeur avec l'A400M à partir de la base d'opérations aéroportées (BOAP) permanente de Franczal, son site d'implantation.

### 1/ Les invariants de la LPA

S'interroger sur l'avenir de la LPA revient à identifier et analyser ses forces intrinsèques et ses atouts structurels. La LPA est une capacité clé pour les forces, dont les bases n'ont pas varié depuis les premiers largages de masse en Indochine ou à Suez. Ses forces sont logiquement amenées à perdurer. La LPA est par excellence l'outil des ravitaillements logistiques de l'urgence qui s'opèrent dans des zones à très faible empreinte logistique. Elle garantit à travers ses différentes techniques de

➤ PAR LE **COLONEL PIERRE FAUCHE**  
CHEF DE CORPS DU 1<sup>er</sup> RTP

largage, de la faible à la très grande hauteur, de 50 mètres à 8000 mètres, le soutien logistique des forces « isolées ». Elle peut s'adapter à différents volumes d'unités à soutenir, de l'échelon d'urgence 5000 hommes jusqu'à l'équipe très spécialisée infiltrée. Elle dispose depuis ces dernières années d'une capacité tout temps, jour/nuit, que seules les contraintes aéronautiques extrêmes viennent limiter. La LPA est donc un outil logistique majeur dans la boîte à outils du logisticien interarmées voire interalliés. La LPA est également l'outil de la mise à terre de personnel et de matériel d'unités spécialisées dans l'engagement d'urgence par la troisième dimension. À nouveau, les volumes sont variables, de quelques éléments d'unités très spécialisées à celui d'un GTIA TAP renforcé de l'ensemble de ses appuis. Ainsi, structurellement, la LPA demeure une capacité indissociable de l'engagement des forces françaises, forces de premier plan au niveau européen.

### 2/ L'effet démultiplicateur de l'A400M

Comme le Transall C160 l'avait fait en son temps en succédant au Noratlas, l'arrivée d'un nouveau vecteur est source de nouvelles capacités sur les plans tactique et stratégique. Pour la livraison par air, l'arrivée de l'A400M est donc un virage stratégique fondamental. Sans marquer aucune rupture capacitaire puisque les charges de la génération C160 et C130 seront largables à partir

de l'A400M, les capacités en termes d'emploi seront approximativement doublées. Ainsi, il sera possible de procéder au ravitaillement d'un GTIA à hauteur de 2 jours de combat (JC) en un largage avec un seul aéronef.

L'A400M à travers ses performances techniques, offrira des possibilités d'engagement supérieures, une capacité à soutenir plus loin, plus vite... La mise en service de l'A400M s'accompagnera de celle d'une nouvelle génération de matériels de para-largage. Le programme système de livraison par air (SLPA) est en cours de définition et d'élaboration et répondra à ce besoin. Ce programme comprendra une partie de réindustrialisation du parc génération C160 (segment 0 à 8 To) et une gamme nouvelle d'équipements para-largage couvrant le segment 8 To / 16 To. Avec l'A400M, il sera possible de larguer en partant de Toulouse, un véhicule léger blindé de 14 à 15 To à une distance de 5000 KM en 7 heures.

### 3/ Une capacité au cœur des enjeux du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale (LBDSN)

Le LBDSN réaffirme la volonté de la France de protéger, dissuader et d'intervenir. C'est bien dans le cadre de ce dernier volet que la LPA trouve toute sa dimension aussi bien dans des engagements coercitifs qu'en opérations de gestion de crise. Les priorités géostratégiques de la France qui portent principalement sur les zones Europe et son voisinage immédiat et l'Afrique confortent la place et le rôle de la LPA, à son échelle bien sûr. La LPA correspond également à un besoin clé de capacité à soutenir dans les premières heures et les



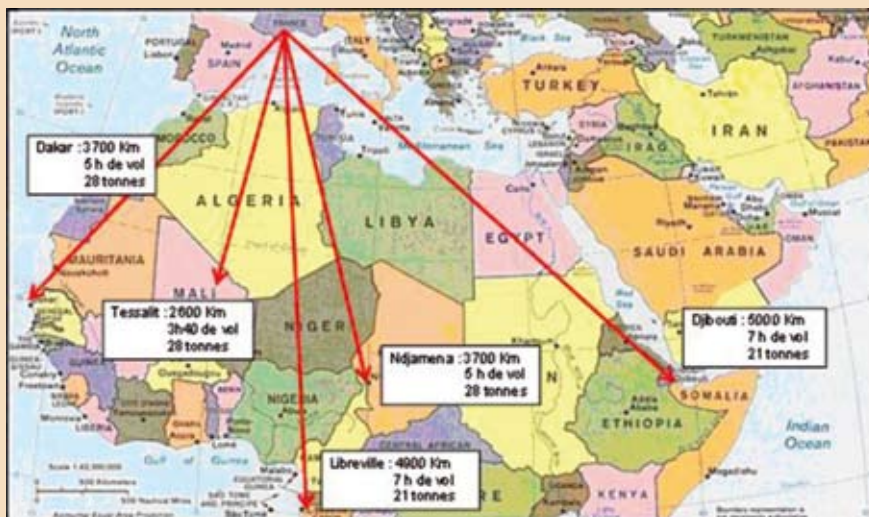
Chargement en maquette C 160, du matériel spécifique à la Marine

premiers jours d'engagement, une force entrée en premier sur un territoire. L'opération SERVAL au Mali où la LPA a été employée à plein avec des largages massifs sur un mois, correspond parfaitement à ce cadre d'emploi. Elle est d'ailleurs citée dans le LBDSN.

Le contrat des forces terrestres définit à 15 000 hommes environ le volume de forces à projeter. Il s'appuie sur le contrat Guépard. Dans le cadre de la projection de forces et de leur soutien, la LPA a bien évidemment toute sa place, principalement dans le domaine terrestre mais aussi maritime avec les capacités de largage de commandos à la mer dans le cadre du contre-terrorisme.

La volonté française d'être leader en matière de défense européenne conforte également les missions de LPA. En effet, demeurant une

des dernières nations européennes, voire la dernière à détenir des capacités de mise à terre et de RVA significatives et non uniquement d'affichage, le régiment est détenteur d'un savoir-faire tactique et technique valorisé par nos alliés comme les britanniques dans le cadre de la *combined joint expeditionary force* (CJEF).



Cette carte donne une idée des capacités offertes aux livreurs par air en terme de charge emportée et de délais, à partir de la base d'opérations aéroportées de Francazal à Toulouse



### 4/ La BOAP permanente de Franczal : maison mère de la livraison par air

Comme évoqué précédemment, fort des possibilités offertes par l'A400M, il sera possible en décollant de Franczal, site d'implantation du régiment, d'intervenir en premier et directement dans des zones d'intérêt stratégique. Ainsi à partir de la BOAP permanente de Franczal, les unités du Guépard TAP NG pourront être projetées soit pour une intervention directe, soit pour un pré-positionnement avant engagement. Pour remplir cette mission, le 1<sup>er</sup> RTP regroupe sur son site les personnels, l'ensemble des matériels paralarage, les compétences techniques et les infrastructures nécessaires à ce type d'engagement. Cette centralisation des compétences au cœur des forces de l'urgence, en un tout cohérent, est indiscutablement un facteur de succès. L'engagement au Mali vient d'en faire l'éclatante démonstration. La plate-forme de Franczal peut accueillir jusqu'à 10 A400M qui se situent à moins d'une heure de vol partant d'Orléans, bien en deçà de ce qui est nécessaire à une unité pour rejoindre Toulouse ou se préparer au saut.

L'existence de ce véritable pôle d'excellence aéroporté est d'ores et déjà une réalité. Franczal regroupe ainsi non seulement le 1<sup>er</sup> RTP, mais aussi la formation LPA avec son centre de formation délégué LPA, dépendant fonctionnellement de l'école du Train et les experts aéroportés de la STAT. Une zone des PC permet d'accueillir le PC G08, PC aérolargable de la 11<sup>e</sup> BP, le PC d'un groupe de transport opérationnel de l'armée de l'Air et le PC d'un GTIA TAP.

Il s'agit maintenant d'adapter les halls de conditionnement aux normes des charges largables à partir de l'A400M. Ainsi, un hall « A400M » viendra compléter le dispositif à l'horizon 2015-2017. En complément, il est à noter que le régiment détient pour ses opérations des chantiers mobiles de conditionnement et de transit (CMCT) projetables et déployables, déjà adaptés à l'A400M. Dans le cadre des contrats opérationnels d'urgence du Guépard, souvent ramenés à 12 heures, les charges des engins les plus lourds à larguer seront pré-conditionnées et stockées à Franczal. En cas de déclenchement d'alerte, il suffira d'achever les conditionnements en effectuant les poses de parachutes et en complétant la charge avec l'armement et les munitions. Les contrats seront ainsi garantis !

Le dispositif d'instruction et d'entraînement spécifique A400M sera complété par la mise en place d'une maquette de soute à Franczal, comportant l'ensemble des fonctionnalités spécifiques aux différents types de largage. Cette maquette de soute sera bien évidemment mutualisée avec tous les acteurs LPA et TAP dans le cadre de l'instruction et de l'entraînement TAP. Cet outil de simulation viendra compléter la cohérence du dispositif. La livraison par air est une capacité rare et détenue seulement par les plus grandes nations. Au cœur des contrats opérationnels, elle offre de réelles capacités d'entrée en premier et de soutien d'une force engagée aussi bien dans un combat coercitif que de gestion de crise. Disposant bientôt d'un vecteur aux capacités enviées, l'A400M, la LPA à partir de la BOAP permanente de Franczal continuera de servir fidèlement et efficacement « *Par le ciel, partout, pour tous* ».



Conditionnement du matériel de la Marine dans le hangar du 2<sup>e</sup> ELA

# PORTRAIT

## Brigadier-chef Jessica PERRY, plieur de parachutes lourds.

**L**e brigadier-chef Jessica Perry est célibataire sans enfant, et occupe le poste de plieur de parachutes au détachement technique des matériels de parachutage et de largage (DTMPL) du 1<sup>er</sup> régiment du train parachutiste.

### Décrivez-nous votre parcours ?

Je me suis engagée en 2003 en tant que plieur de parachutes à personnel à la base de soutien du Matériel. J'ai rapidement rejoint le 1<sup>er</sup> RTP et l'escadron de commandement de logistique au poste de plieur de parachutes lourds. Depuis 2010, je suis principalement employée à l'équipement et à la sécurité des parachutes. La plus grande partie de mon travail consiste à contrôler le matériel TAP et assurer ses perception et réintégration.

### Quel est le quotidien d'un plieur ?

Selon le besoin du peloton, je peux être chef d'équipe sur table de pliage, plieur ou encore chef d'équipe à la visite des parachutes (contrôle de leur état). Dans tous les cas, ce travail me conduit au plus près du matériel aéroporté. Le commandement fait partie de mon travail dès lors que je passe chef d'équipe sur table de pliage ou même lorsque je dirige les perceptions de matériel. Il y a une certaine forme d'autonomie et de polyvalence que j'apprécie dans le poste de « plieur lourd ». Il faut connaître le matériel TAP, être vigilant sur toute la chaîne de pliage des parachutes car tout est directement lié à la sécurité des hommes et du matériel. Le moindre défaut sur un matériel peut entraîner l'échec d'une mission. J'apprécie également le travail en équipe au sein du peloton de



pliage. Nous sommes une cinquantaine sous les ordres d'un chef de peloton et de son sous-officier adjoint. Le peloton se compose de plusieurs cellules qui interviennent dans la vie du parachute : la salle de pliage, la cellule équipement sécurité, la cellule groupe d'entretien et la cellule distribution des parachutes à personnel.

### Quelle est votre expérience opérationnelle ?

J'ai pu effectuer mon métier en mission : en 2006 à la Réunion j'étais employée au pliage de parachutes personnel et à ouverture retardée, au Gabon en 2008 en tant que plieur de parachutes lourds et personnel et en nouvelle Calédonie en 2011 en tant que chef d'équipe de plieurs « pers ». J'ai bien entendu effectué des missions comme Vigipirate ou l'encadrement d'une FGI qui changeaient mon quotidien de plieur de parachutes. Ma dernière mission s'est déroulée de janvier à février 2013 pendant l'opération SERVAL où j'ai été projetée en tant que technicien MAT PARA avec le régiment. Pendant SERVAL, à partir de la BOAP (base d'opérations aéroportées) d'Abidjan, j'ai travaillé directement pour le ravitaillement par voie aérienne. L'équipe des plieurs devait monter les plateaux LPA. J'ai effectué un vol pour transporter du matériel au profit des hommes stationnés à Gao. Cette mission était pour moi l'occasion d'exécuter ma tâche dans un contexte purement opérationnel et j'ai pu mesurer toute l'importance et la responsabilité de ma spécialité.



# PORTRAIT

**Maréchal des logis Amandine MATÉO,  
chef d'équipage livraison par air.**



**L**e maréchal des logis Amandine Matéo est célibataire sans enfant. Elle occupe la fonction de chef d'équipage livraison par air au 1<sup>er</sup> RTP depuis 2010.

## *Décrivez-nous votre parcours ?*

*Je me suis engagée au 1<sup>er</sup> RTP en 2006 en tant que militaire du rang dans la spécialité livraison par air (LPA). Après mon passage au grade de brigadier en 2008, j'ai intégré l'école des sous-officiers de Saint Maixent en 2010. J'ai débuté en tant qu'arrimeur largueur au 3<sup>e</sup> ELA puis au 2<sup>e</sup> ELA. Après obtention de mon BSAT LPA je suis passée chef d'équipage livraison par air et, grâce à la dimension aéroportée du 1<sup>er</sup> RTP, j'ai pu obtenir des qualifications comme chef de groupe de saut, chef d'équipe de chargement (aéronef), INITRANSIT (transit aérien). Ces compétences me permettent de travailler toujours au plus près des avions.*

## *Quelles missions accomplit un chef d'équipage LPA ?*

*Commandant une équipe de quatre arrimeurs largueurs, je suis placée directement sous les ordres d'un chef de groupe livraison par air.*

*J'apprécie d'être placée au contact de mes hommes et des équipements aéroportés très techniques qui nécessitent de la rigueur. La LPA est une spécialité unique en son genre qui permet de gagner des délais dans le ravitaillement des troupes au sol. Beaucoup s'étonnent de ce que l'on peut faire avec les aéronefs.*

## *Quelle est votre expérience opérationnelle ?*

*J'ai participé à plusieurs exercices aéroportés (TARPON, ANTARES...) et j'ai pu être projetée deux fois au Tchad en 2009 et 2011. Ma dernière mission au Mali en 2013 a été la plus enrichissante. Faisant partie de l'alerte GUEPARD qui a été déclenchée en janvier pour le Mali, j'ai donc pu avoir l'expérience d'un départ en urgence. Sur place, j'ai laissé toutes mes compétences de chef d'équipage LPA s'exprimer. À partir d'Abidjan (sur la base d'opérations aéroportées) le matériel était conditionné pour ensuite être largué au Mali. Durant un mois et demi, tous types de matériels, du colis le plus léger au véhicule le plus lourd ont été largués au profit des forces amies. Quand tout le matériel est sorti de l'avion, qu'il a été récupéré en parfait état par les troupes au sol, j'avoue avoir ressenti une certaine fierté, de retour à la BOAP.*



# PORTRAIT

## Adjudant-chef Yann BOURGEOIS, instructeur livraison par air.

**L'**adjudant-chef Yann Bourgeois est marié, père de trois enfants et occupe le poste d'instructeur LPA au centre de formation délégué à la livraison par air (CFD LPA) au 1<sup>er</sup> RTP.

### Décrivez-nous votre parcours ?

J'ai été affecté à la BOMAP (base opérationnelle mobile aéroportée) en 1998 à ma sortie de Saint-Maixent. J'ai rejoint le 1<sup>er</sup> escadron de livraison par air en tant que chef d'équipage. À la dissolution de la BOMAP, je suis resté dans le même escadron et la même spécialité au « tout nouveau » 1<sup>er</sup> régiment du train parachutiste. En 2005, j'ai été muté à l'école des troupes aéroportées (ETAP) pour effectuer les missions de formation des spécialistes de la LPA. J'ai ensuite suivi la section de formation à la LPA lors de son déménagement au 1<sup>er</sup> RTP en 2011.

### Quelle est la mission d'un instructeur LPA ?

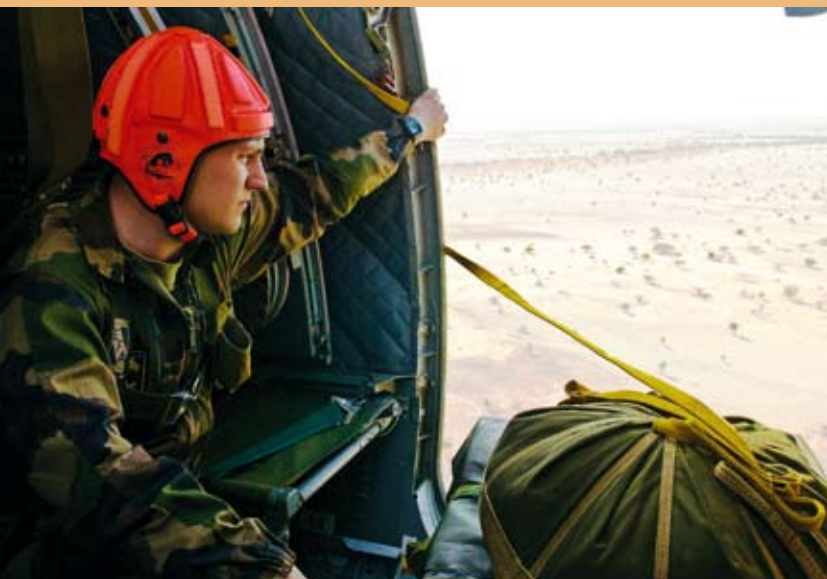
Je suis instructeur LPA depuis 8 ans. Pour occuper ce poste, il faut détenir le BSTAT LPA

et avoir le goût de l'instruction et le sens de la pédagogie pour instruire les plus jeunes à cette spécialité très technique. La cellule du CFD LPA se compose d'un chef de cellule (du grade de capitaine), de son adjoint, de six instructeurs et sept arrimeurs-largueurs. Nous recevons toutes les catégories de personnel au CFD, du plus jeune militaire du rang au lieutenant fraîchement sorti de sa division d'application et nous devons leur faire acquérir les automatismes de la LPA. Lorsqu'ils sont dans un aéronef, ils doivent pouvoir effectuer leur travail les yeux bandés. La LPA demande de la précision, de la certitude et du sang froid.

### Quelle est votre expérience opérationnelle ?

J'ai été projeté au Gabon en 1999, en Ex-Yougoslavie en 2000, au Kosovo en 2001 et au Tchad en 2003, à chaque fois dans ma spécialité. Ma place au CFD n'est pas propice à un départ en OPEX et pourtant en 2013, je suis parti en urgence au Mali. J'y étais adjoint technique au chef du secteur « mise à terre matériel » et adjoint au chef de peloton de livraison par air. J'étais en charge des commandes, de la perception et de l'emportage de l'ensemble du matériel qui a été projeté. J'ai pu diriger l'installation du chantier de conditionnement et de transit de la BOAP à Abidjan. Je conseillais, sur le plan technique, le chef du secteur mise à terre puis je concevais et distribuais les ordres de conditionnement du matériel aux équipes LPA. Je réalisais également quelques missions de largage. Ce fut une mission intense de 29 jours qui aura été particulièrement marquée par les largages du matériel du génie au dessus de Tombouctou et de Tessalit.





# PORTRAIT

**Lieutenant  
Vincent BULCKAEN,  
chef de peloton  
livraison par air.**

**L**e lieutenant Vincent Bulckaen est marié, sans enfant. Il occupe la fonction de chef de peloton d'arrimeurs largueurs au 3<sup>e</sup> escadron de livraison par air du 1<sup>er</sup> RTP.

## *Décrivez-nous votre parcours ?*

*Je me suis engagé en 2007 après mes classes préparatoires au lycée militaire d'Autun. Saint-Cyrien de la promotion Lieutenant Carrelet de Loisy, je suis sorti des écoles militaires de Bourges en 2011 pour être affecté au 1<sup>er</sup> RTP.*

## *Comment décririez-vous le rôle du chef de peloton LPA ?*

*Je suis chef de peloton d'arrimeurs largueurs depuis presque deux ans. Pour occuper ce poste, il faut réussir le stage d'officier spécialiste de la livraison par air. Ma spécialité consiste à organiser le conditionnement puis le largage de matériel, à partir des aéronefs de transport tactique, au profit des unités au sol qui peuvent appartenir à n'importe quelle unité de l'armée française. Je ne me suis jamais senti aussi utile qu'après le largage des pièces mécaniques nécessaires à un convoi en panne bloqué dans le désert tchadien : trois heures après la demande, le convoi était réparé et a pu repartir pour accomplir sa mission. Mon peloton est organisé en trois groupes de livraison par air, chacun commandé par un sous-officier BSTAT. Chaque groupe est lui-même divisé en deux équipes commandées par des sous-officiers subalternes titulaires du BSAT LPA.*

## *Qu'est-ce qui caractérise votre spécialité LPA ?*

*L'aspect le plus important de ma spécialité est bien évidemment l'aspect technique. Nous n'avons pas le droit de laisser une charge s'écraser au sol et ainsi échouer dans le ravitaillement de l'unité bénéficiaire. Nous nous devons d'être des spécialistes rigoureux et professionnels, mais pas seulement. Nous commandons des arrimeurs largueurs qui sont aussi des parachutistes. L'esprit parachutiste et le port du béret amarante donnent à chacun la culture du don de soi et l'amour du travail bien fait. Il s'agit ensuite de donner son maximum pour contribuer au succès de la mission et si le rythme s'accélère, tout le monde répond présent. Oui vraiment, ce que je préfère dans ma spécialité, c'est d'une part commander ce type d'hommes, et d'autre part le challenge quotidien que représente le mérite d'être leur chef.*

## *Quelle est votre expérience opérationnelle ?*

*Je suis parti en opération au Tchad en 2012 où j'ai pu appliquer sur le terrain mes connaissances dans le domaine de la 3<sup>e</sup> dimension. J'ai également commandé le détachement de transit interarmées aérien du sas de fin de mission de Paphos à Chypre en 2013. Avec mon équipe, nous étions chargés de gérer les flux de passagers en provenance du Mali et d'Afghanistan. J'ai enfin fait partie de l'alerte GUEPARD qui a été projetée à Abidjan pour appuyer la mise à terre de la 11<sup>e</sup> BP dans le cadre de l'opération SERVAL. Cette mission était de haute intensité tant par sa rapidité de mise en place que par la mise en pratique des techniques de livraison par air. J'ai pu commander les groupes de LPA chargés de conditionner le matériel destiné à être largué en quelques heures.*

# PORTRAIT

## Capitaine ETIENNE, commandant d'unité.



**L**e capitaine Lionel Etienne est célibataire sans enfant. Il occupe le poste de commandant du 2<sup>e</sup> escadron de livraison par air (ELA) au 1<sup>er</sup> RTP.

### Décrivez-nous votre parcours ?

Saint-Cyrien de la promotion Général de Galbert, je me suis engagé en 2002. En 2006, j'ai été affecté à l'escadron d'administration et de soutien du 1<sup>er</sup> RTP en tant que chef de peloton de la formation de spécialité livraison par air. L'année suivante, je prenais la tête du peloton d'arrimeurs largueurs (PAL) au 2<sup>e</sup> ELA. J'ai ensuite pris la fonction d'officier adjoint au 3<sup>e</sup> ELA, puis le commandement du 2<sup>e</sup> ELA en 2012.

### Comment s'organise un escadron de livraison par air ?

Le 2<sup>e</sup> ELA est organisé en 4 pelotons : un peloton de commandement et de logistique (PCL), deux pelotons d'arrimeurs largueurs (PAL), un peloton de manutention transit (PMT), ce qui représente environ 115 personnels. En tant que CDU, le point le plus important est le commandement des hommes de mon unité. C'est au travers de l'exécution des ordres qui leur sont donnés que l'on peut observer toute la portée des décisions qui sont prises et des choix assumés par le commandant d'unité. La livraison par air est une spécialité qui ne laisse pas de place à l'approximation et qui exige d'avoir le souci du détail. Un simple morceau de drisse mal tendu ou à la mauvaise place, et c'est l'en-

semble d'un conditionnement de plusieurs heures, le matériel à larguer et, par là même, la vie des hommes qui sont mis en péril. La gestion de l'imprévu et la réactivité sont les premières qualités que doit détenir un parachutiste du 1<sup>er</sup> RTP car elles justifient sa place dans les aéronefs. Ces qualités sont déterminantes dans l'application des procédures de secours lors des largages de matériel ou de personnel en cas d'incident en vol.

### Quelle est votre expérience opérationnelle ?

J'ai pu être projeté au Tchad (en 2007 et 2009) et en Côte d'Ivoire (2008) dans ma spécialité. Ma dernière OPEX m'a conduit au Mali. Ma mission consistait à commander le secteur « mise à terre matériel » de la BOAP (base d'opérations aéroportées) SERVAL. Environ 170 tonnes de matériels divers ont été aérolargués sur environ 80 fardeaux. J'avais à ma disposition un effectif de 54 parachutistes qui correspondait à un escadron de livraison par air diminué d'un PAL. Cette mission s'est déroulée en 2 phases : une phase de mise en place et d'opération aéroportée à partir d'Abidjan en Côte d'Ivoire, puis après une bascule vers le Mali à Bamako, une phase de ravitaillement par voie aérienne (RVA) de théâtre. Le meilleur souvenir de cette mission a été sans aucun doute l'aérolargage des engins du génie sur Tombouctou le 30 janvier 2013. Cette projection dans le cadre de l'opération SERVAL a été l'occasion unique pour un commandant d'unité LPA de commander son escadron en opération et dans son cœur de métier.



# PORTRAIT

## Chef d'escadron Edouard CALMELET, officier mise à terre.

**L**e chef d'escadron Edouard Calmelet est marié et père de deux enfants. Il occupe la fonction d'officier mise à terre au 1<sup>er</sup> RTP.

### Décrivez-nous votre parcours ?

*Je me suis engagé en 1991 au 4<sup>e</sup> RIMa de Fréjus. J'ai ensuite été affecté au RIMAP/NC (Nouvelle Calédonie). C'est au 8<sup>e</sup> RPIMa que je suis passé au grade de sergent en 1996. Je suis arrivé au 1<sup>er</sup> RTP en 2003 avec le grade de lieutenant. J'ai alors été affecté au poste de chef de peloton d'arrimeurs largueurs au 2<sup>e</sup> ELA, l'escadron que j'ai commandé cinq ans plus tard avant de rejoindre le BOI.*

### Quelle est votre fonction au 1<sup>er</sup> RTP ?

*Après mon temps de commandement, j'ai rejoint les opérations au BOI en tant qu'officier mise à terre. Ce poste me lie au monde de la 3<sup>e</sup> dimension, aux aéronefs, à la mise à terre du personnel et du matériel. Il est donc nécessaire de détenir certaines qualifications LPA, comme par exemple chef largueur par gravité et éjection à partir d'avion tel que le transall C160. Des formations telles qu'officier spécialiste des techniques aéroportées ou officier liaison transit, si elles ne sont pas imposées, sont également souhaitables pour compléter la culture 3<sup>e</sup> dimension. Enfin, une connaissance particulièrement approfondie des réglementations liées aux activités aéroportées et aux activités aériennes est impérative. L'officier mise à terre doit conduire les activités aéroportées du régiment, de la 11<sup>e</sup> brigade parachutiste et de certaines unités du COS. Dans la phase de conception des exercices ou opérations, il conseille le chef*



*des opérations et le chef du BOI. Il peut également être détaché au sein d'un PC de niveau supérieur pour apporter l'expertise technique sur la mise à terre en général (aérotransport, poser d'assaut ou aéroportage, aérolargage de personnel et de matériel).*

### Comment s'organise votre cellule ?

*La cellule opération du 1<sup>er</sup> RTP est composée de 2 officiers « mise à terre » et de 7 sous-officiers. Les sous-officiers de la cellule sont en relation directe avec toutes les unités de la brigade parachutiste et les équipages des aéronefs présents. Ils conduisent les séances de mise à terre. Les officiers de la cellule coordonnent l'ensemble des actions menées et arbitrent, le cas échéant, en liaison avec l'état major de la 11<sup>e</sup> BP, tout changement de posture. À mon sens, le point clé de ma fonction est de bien comprendre l'objectif final de la mission : les unités mises à terre doivent arriver au sol avec une capacité opérationnelle complète et je dois déterminer les actions à mener pour y parvenir. Pour ce faire, je peux parfois décider seul mais l'analyse de la mission et de ses données techniques se fait en groupe de travail. L'écoute et*

la prise en compte des avis sont donc pour moi un autre facteur important.

## Quelle est votre expérience opérationnelle ?

Au cours de ma carrière, j'ai participé à de nombreuses opérations principalement en Afrique. La dernière en date s'est déroulée au Mali, dans le cadre de l'opération Serval, où j'étais chef des opérations au sein de la base d'opérations aéroportées (BOAP) d'Abidjan. C'est à partir de cette BOAP que nous avons organisé et réalisé l'ensemble des largages et des poser d'assaut sur le territoire malien au profit des GTIA engagés, sur Tombouctou, Gao et Tessalit en particulier.

Dans le cadre de cette opération, ma fonction de chef des opérations m'a amené à me rendre au CPCO sur très court préavis, et sans en connaître les motifs, quelques jours avant le déclenchement des opérations réelles sur le terrain. Sur place, j'ai participé à la cellule très réduite qui a conçu, dans la plus grande discrétion, les opérations aéroportées qui devaient se dérouler sur le Mali dans les jours qui suivaient. En liaison avec les plus hautes autorités, cette cellule a établi les plans nécessaires. Seul de ma spécialité, les responsabilités qui ont été les miennes au moment des choix techniques de mise à terre, avec toutes leurs implications, resteront dans ma mémoire.

## Hommage de Saint-Exupéry aux transporteurs des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> dimensions

➤ PAR LE LIEUTENANT-COLONEL (CR) GIRAUD  
OFFICIER CULTURE D'ARME

Qui d'entre nous, devant la nécessité de sensibiliser son auditoire ou ses stagiaires, n'a pas utilisé ces belles citations « ronflantes » des grands commandeurs mettant en avant le rôle primordial de l'appui mouvement, du transport et de la logistique dans la réussite des opérations.

Il en est une, non dénuée de poésie et moins connue, qui est attribuée à Winston Churchill : « La guerre est une opération de transport. Le meilleur transporteur en sortira vainqueur. La victoire est une fleur merveilleuse aux brillantes couleurs. Le transport est la sève sans laquelle elle ne serait jamais épanouie ».



Mais il en est une autre, attribuée au grand Saint-Exupéry, pionnier de l'Aéropostale, qui met particulièrement en avant « l'esprit transport », ce lien fort qui unit la famille des transporteurs au sens large et les unités ravitaillées. Saint-Exupéry s'adressait alors au commandant Alias, futur patron du GMMTA (comman-

dement du transport aérien militaire créé en 1945): « Commandant Alias, cette communauté parmi vous, je l'ai goûtée comme un feu pour aveugle. L'aveugle s'assoit et étend ses mains, il ne sait pas d'où vient son plaisir. De nos missions, nous rentrons prêts pour une récompense au goût inconnu, qui est simplement l'amour. Nous n'y reconnaissons pas l'amour. L'amour auquel nous songeons d'ordinaire est d'un pathétique plus tumultueux. Mais il s'agit de l'amour véritable : un réseau de liens qui fait devenir ».

Gageons que grâce à l'intercession du 1<sup>er</sup> RTP, notre intermédiaire de luxe entre les transporteurs de la 3<sup>e</sup> et ceux de la 2<sup>e</sup> dimension, cet esprit « transport » à l'approche du centenaire de la Grande Guerre, perdurera dans les rangs des tringlots. Ainsi, comme l'a récemment dit le Gdi (2S) Rémondin devant le monument de Nixéville : « L'Esprit de la Voie Sacrée » sera toujours présent « partout où les forces françaises et nos frères d'arme seront engagés ».







# Pré-acheminements SERVAL : la ZRA de Miramas aux commandes

➤ PAR LE **LIEUTENANT-COLONEL PHILIPPE BRAUN**  
CHEF DU DÉTACHEMENT ZRA DU 503<sup>e</sup> RT DE MIRAMAS

**A**près une période de non activation de plusieurs années, la zone de regroupement et d'attente (ZRA) de Miramas a été activée le jeudi 17 janvier 2013 à 15h00 sur ordre de l'EMO-T pour l'opération SERVAL.

Dès le 17 janvier après-midi, le chef de corps du 503<sup>e</sup> RT se voyait confier le commandement de la ZRA et jetait un premier dispositif réactif en mesure :

- ✓ d'assurer la sûreté opérationnelle du site en coordination avec l'établissement principal des munitions (1 section PROTERRE) ;
- ✓ d'appuyer les mouvements des éléments préacheminés vers la ZRA (1 PCR à 4 patrouilles) et/ou vers les plates-formes d'Istres et de Toulon ;
- ✓ de disposer d'une capacité de transport et de manutention ;
- ✓ d'enregistrer les matériels entrant et sortant en ZRA (équipes SILCENT) ;
- ✓ de coordonner et d'organiser les missions relevant de la ZRA et son fonctionnement interne (équipe BOI) ;
- ✓ de soutenir l'ensemble du personnel en transit, en renfort permanent et destiné à être projeté à partir de la structure permanente de la ZRA (COMSITE) en coordination étroite avec

la base de défense d'Istres-Salon-de-Provence (BdD ISP) et la section maintenance du parc d'alerte (SMPA) du 4<sup>e</sup> RMA.

Ces moyens ont été complétés dès le 18 janvier par des détachements de liaison (DL) de l'EMO-T et du CMT/CTTS ainsi que par des renforts prélevés sur le dispositif d'alerte TITAN dans le domaine de la maintenance, du soutien du combattant et SILCENT. Ainsi, le 18 janvier soir, la ZRA accueillait déjà plus de 600 personnels en attente de projection vers le théâtre d'opérations. La composante soutien à la projection représentait près de 200 personnels.

Dès lors, la vie de la ZRA était rythmée pendant quatre semaines par deux points de situation quotidiens présidés par le COMZRA, indispensables pour valider la programmation des vecteurs aériens militaires et affrétés ainsi que celle des voies maritimes militaires et affrétées, fixer le cadencement et la désignation des moyens personnels et véhicules embarquant à Istres ou à Toulon, organiser les mouvements routiers et voie ferrée vers les plates-formes d'embarquement et enfin préciser les règles prévalant pour la vie et le stationnement sur le site de Miramas.



trois voies maritimes affrétées (EIDER 1 et 2, LOUISE RUSS) qui ont embarqué plus de 2500 mètres linéaires de fret véhicules et conteneurs à chaque fois.

Cinq trains militaires ont également été traités, souvent de nuit, par le personnel qualifié de la ZRA disposant de locotracteurs, de voies ferrées rénovées et de quais en bout. Ces opérations voie ferrée ont été conduites avec profes-

sionnalisme en coordination étroite avec l'établissement principal munitions pour le chargement pyrotechnique, le 4<sup>e</sup> RMA pour le soutien levage et le centre médical des armées d'Istres pour le soutien santé. Elles ont permis au CMT/CTTS de mesurer l'avantage de disposer de capacités permanentes immédiates et qualifiées sur site.

Au final, le bilan de l'activation de la ZRA Miramas est le suivant :

- ✓ hébergement des détachements jusqu'à 1300 personnes en pic en deuxième semaine ;
- ✓ 1283 PAX projetés par VAM à Istres ou par le BPC DIXMUDE ;
- ✓ 1228 véhicules et engins réceptionnés et projetés ;
- ✓ 91 convois appuyés vers Toulon ou Istres ;
- ✓ 416 conteneurs réceptionnés ;
- ✓ 65 interventions de maintenance (NT11 ou 2) ;
- ✓ 2300 équipements pare-balle et 1800 compléments de paquetage distribués.

Malgré les incertitudes et évolutions parfois rapides de la planification opérationnelle, malgré une carence en informations parfois préjudiciable, malgré un rythme très soutenu, au moins les deux premières semaines, laissant peu de marge d'anticipation en termes de soutien, la ZRA a relevé avec succès les défis auxquels elle devait faire face.

La visite du ministre de la Défense, le 25 janvier, ainsi que celle de l'adjoint COMFT et du CEMO-T ont permis de mesurer son haut degré d'implication, la qualité de son organisation et du travail accompli et l'intérêt de disposer d'un tel outil, pertinent et incontournable dans le processus d'acheminement des forces vers un théâtre d'opérations.

Pour la ZRA, il s'agissait de relever un défi permanent et quotidien, à savoir :

- ✓ de stationner en sécurité quelques centaines de véhicules ;
- ✓ d'alimenter (en liaison avec le GSBdD ISP) et héberger plus de mille personnes ;
- ✓ de préparer et appuyer les mouvements de convois de plusieurs dizaines de véhicules H24 en coordination avec la plate-forme portuaire de Toulon ;
- ✓ d'organiser la perception de tous les effets de protection balistique ainsi que les effets spécifiques d'habillement et l'autonomie en vivres ;
- ✓ de contrôler et réparer souvent dans l'urgence les véhicules et engins destinés à la projection ;
- ✓ et enfin d'établir la liaison permanente avec l'escala aérienne Istres, l'EMO-T, le CPCO, l'EM BL1, voire parfois les directions centrales et les services interarmées.

Les acheminements aériens en Afrique étaient réalisés à partir de l'escala aérienne d'Istres auprès de laquelle était placé un district des transit interarmées de surface (DITIS) armé par le CMT/CTTS et renforcé par une équipe du 503<sup>e</sup> RT chargée notamment de la gestion des parkings spécialisés d'attente sur la BA 125 d'Istres et de l'embarquement des véhicules et engins dans les aéronefs US et canadiens (C17) ainsi que dans les aéronefs affrétés (IL76, AN124 et AN225, plus gros avion dans le monde). Ce furent ainsi près de 5 à 8 aéronefs quotidiens qui assurèrent les acheminements stratégiques des forces en fonction des priorités définies par le CPCO.

Les acheminements maritimes à destination de Dakar étaient réalisés par une voie maritime militaire (BPC DIXMUDE) qui embarquait également près de 500 personnels, ainsi que par





# Batlog Serval : le désert ou la bataille des fluides



## Un peu d'Histoire...

Hattin, juillet 1187, près du lac de Tibériade. Portées par leur foi et confiants dans leur victoire à venir, les armées chrétiennes, commandées par Guy de Lusignan, marchent dans le désert à la rencontre des armées de Saladin. Celui-ci, tout en contrôlant un nombre de puits lui garantissant l'approvisionnement de son armée en eau, a consciencieusement fait combler ou empoisonner ceux se situant sur le chemin des Croisés. Exténués, car privés de ressources, notamment d'eau, ces derniers vont être taillés en pièce par le chef sarrasin, qui va ainsi s'ouvrir la route de Jérusalem. Beaucoup plus récemment, pendant la Seconde Guerre mondiale, dans le désert toujours, les Allemands, bien que commandés par Erwin Rommel, chef charismatique et tacticien hors pair, voient la victoire leur échapper, en partie parce qu'ils n'ont pu être ravitaillés en carburant à un rythme qui leur aurait permis de conquérir les objectifs qu'ils s'étaient fixés, notamment les régions pétrolifères du Moyen-Orient. Le célèbre « renard du désert » avait résumé le rôle déterminant, voire discriminant de la logistique dans ce milieu si particulier, par cette phrase : « *le désert, un paradis pour le tacticien, un enfer pour le logisticien* ».

➤ PAR LE **LCL LAURENT GREBIL**  
CHEF OPS DU BATLOG Serval 1

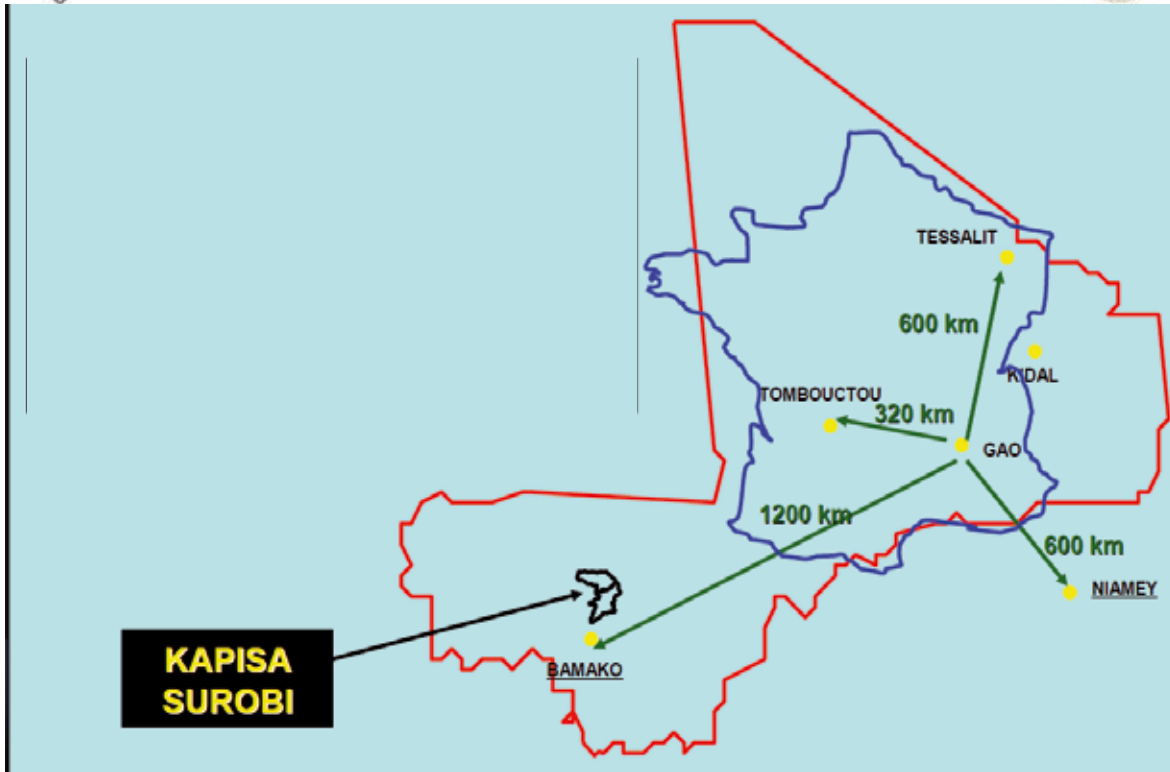
“ la guerre  
se gagne aussi  
par la capacité  
d'une armée  
à ravitailler  
ses troupes...

## L'Histoire passe, les fondamentaux restent...

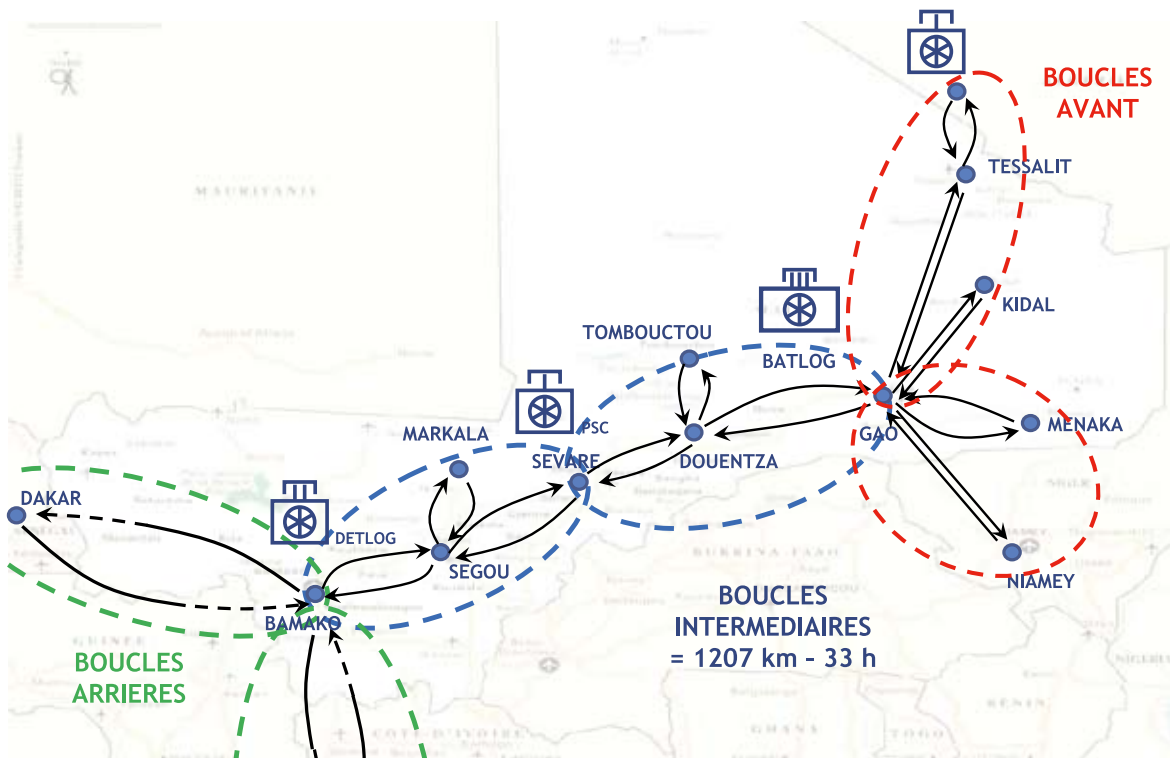
Au Mali, en 2013, comme ce fut d'ailleurs le cas pendant l'intervention dans le Golfe en 1991, la guerre se gagne aussi par la capacité d'une armée à ravitailler ses troupes au plus près de la ligne de front, et ce en dépit de la situation sécuritaire dégradée et des conditions extrêmes qui épuisent les hommes et usent prématurément les maté-



## Carte comparative des distances en France, au Mali et en Kapisa



## BOUCLES LOGISTIQUES







*Les ESRC (ensembles semi-remorques carburant) du SEA (Service des Essences des Armées) acheminent le carburant vers l'avant, où il est distribué par les CCP (camion citerne polyvalent) du Train.*

riels. Certes, il faut évidemment acheminer des pièces détachées, des ingrédients pour les matériels, des munitions, des vivres, des effets d'habillement ou de campement pour les soldats. Mais finalement, l'essentiel reste l'approvisionnement en eau et en carburant, deux fluides, l'or bleu et l'or noir, indispensables aux hommes et aux véhicules. Cela est d'autant plus vrai en milieu désertique, où la consommation de ces fluides explose. Par leur volume et leur incidence sur l'efficacité des combattants, le ravitaillement en eau potable et en carburant impactent donc lourdement la manœuvre tactico-logistique. Ils sont en quelque sorte comme le sang qui alimente le corps humain.

L'eau d'une part : sa consommation journalière dans le désert peut varier de 9 à 15 litres par homme pour la boisson. Son acheminement constitue un poids logistique considérable. À titre d'exemple, ravitailler un camp de 2000 hommes pour leur permettre de disposer chacun de 10 litres d'eau pendant 15 jours nécessite le transport de la ressource par 62 camions de type GBC ou encore 33 plateaux de TRM 10000.

Le carburant d'autre part : les fortes elongations, l'emploi massif des hélicoptères qui en résulte, et la mise en œuvre de véhicules mo-

dernes de type VBCI, ont fait considérablement augmenter les volumes d'hydrocarbures nécessaires à la manœuvre. Le bataillon logistique a ainsi livré en quelques semaines 3000 m<sup>3</sup> de carburant, soit l'équivalent de deux piscines olympiques, et a parcouru près de 230 000 km, uniquement pour réaliser cette mission.

### Une mission accomplie avec abnégation.

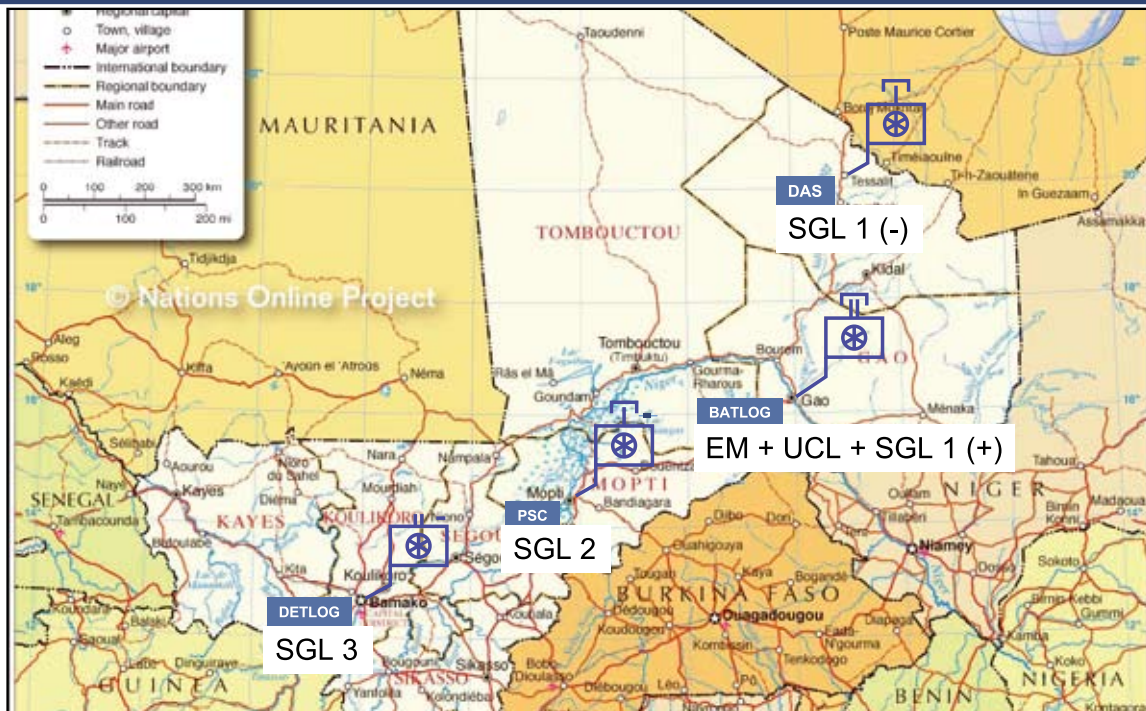
Ravitailer les forces françaises au Mali a été un véritable défi pour les logisticiens. Eu égard aux distances à parcourir, au volume de force à soutenir, aux conditions climatiques très difficiles, et à l'état des pistes dans le désert, faire parvenir à nos troupes situées à Tessalit, à Kidal ou encore à Tombouctou, la ressource indispensable à la poursuite de leur action a nécessité un effort considérable, tant en hommes qu'en matériels, et ce évidemment dans un contexte sécuritaire très dégradé. L'eau et le pétrole, ressources indispensables aux forces terrestres, ont été acheminés sans jamais aucune rupture d'approvisionnement. Sur le modèle de leurs anciens d'Indochine et d'Algérie, les combattants logisticiens de la 1<sup>re</sup> brigade logistique ont réalisé leur mission avec abnégation, sans faillir. Ils ont ainsi pleinement contribué au succès de l'opération SERVAL.

## Les unités du Train participant au Batlog SERVAL 1

|                                          |                     |
|------------------------------------------|---------------------|
| État-Major :                             | 511 <sup>e</sup> RT |
| Unité de commandement et de Logistique : | 511 <sup>e</sup> RT |
| Sous-Groupement Logistique 1 :           | 511 <sup>e</sup> RT |
| Sous-Groupement Logistique 2 :           | 515 <sup>e</sup> RT |
| Sous-Groupement Logistique 3 :           | 121 <sup>e</sup> RT |



## DÉPLOIEMENT LOGISTIQUE



DIFFUSION RESTREINTE

SPECIAL FRANCE



*L'eau est acheminée par TRM 10000 ou GBC, sur des pistes très difficiles pendant des milliers de km, sous un climat très inhospitalier.*





# Le 519<sup>e</sup> groupe de transit maritime, « cordon ombilical » de l'opération SERVAL



PAR LE **CAPITAINE BENOÎT TOLME**, OSA DU 519<sup>e</sup> GTM,  
OFFICIER RESPONSABLE D'AFFRÉTÉ AU SEIN DU SPOD 519<sup>e</sup>, OPÉRATION SERVAL

**M**is en œuvre à Dakar, dans le cadre de l'opération SERVAL, le SPOD (Sea-Port of Debarkation), structure dédiée à l'entrée de théâtre par voie maritime et armée par le 519<sup>e</sup> GTM, a accueilli sur le territoire sénégalais le personnel en transit du GTIA2 et du BATLOG, représentant plus de 1100 militaires. Il a en outre assuré les opérations d'in-processing (formalités administratives).

Dans le cadre de sa mission de déchargement des bâtiments de guerre et des navires civils affrétés, le 519<sup>e</sup> GTM a d'une part mis à terre 450 véhicules (4400 mètres linéaires) et 187 conteneurs. Il a d'autre part conduit l'ensemble des opérations de RSOMI (Reception, Staging, Onward Movement and Integration) au profit de la Force à partir du Sénégal.

Sans se limiter aux opérations portuaires, les acconiers de la « Jonque » ont mis en œuvre tout le panel de leurs savoir-faire en participant également aux missions de transport et de manutention relatives à l'équipement et au parage des véhicules.

Responsable du conditionnement logistique des unités transitant entre Dakar et le Mali, le Détachement de Transit Interarmées de Sur-

face (DETIS) du SPOD a organisé et formé cinq convois incluant les véhicules de la Force ainsi que des porte-engins et porte-conteneurs civils. Un convoi représentait en moyenne une rame d'une centaine de véhicules dont la longueur est de l'ordre d'une dizaine de kilomètres.

En charge des mouvements opératifs entre Dakar et Bamako, le SPOD a activé une cellule de veille opérationnelle à chaque départ de convoi et jusqu'à l'arrivée des unités françaises dans la capitale malienne.

Disposant de moyens de téléphonie satellitaire pour communiquer avec les chefs de convoi, la cellule a été en mesure à tout moment de rendre compte au GSIAT (Groupe de Soutien Interarmées de Théâtre) et renseigner le CCITTM (Centre de Coordination Interarmées de Transit, Transport et Mouvement) de Bamako sur l'avancée des convois et des éventuels incidents ou difficultés rencontrés.

L'opération SERVAL a été l'opportunité de valider le concept d'entrée en premier par voie maritime dont le 519<sup>e</sup> GTM constitue un des outils capacitaires décisifs. Avec l'ensemble des unités de la 1<sup>re</sup> Brigade Logistique, il contribue à assurer la continuité des flux d'entrée et d'entretien de cette opération majeure.



# Le RSC en ouverture de théâtre dans l'opération SERVAL

➤ PAR LE **LIEUTENANT MATTHIEU COMBEAU**  
CHEF DE LA 1<sup>re</sup> SECTION SOUTIEN DU COMBATTANT

Un travail remarquable. Telle est l'expression du CO du BATLOG qui est venue clôturer la première semaine de présence du détachement du régiment de soutien du combattant (RSC) sur le théâtre malien. Arrivé le 17 janvier 2013 à Bamako dans le cadre de l'opération SERVAL, le module 72H00 du GUEPARD, armé par la 3<sup>e</sup> CSC du RSC (compagnie d'alerte GUEPARD depuis le 28 décembre 2012) et un renfort de la 2<sup>e</sup> CSC, a su très rapidement montrer son savoir-faire et sa réactivité dans l'ambiance « rustique et dégradée » d'une entrée de théâtre.

Pré-alerté dès le samedi 12 janvier, c'est finalement le 17 que le départ est donné. De Toulouse à Istres, puis Bamako, le détachement est enthousiaste : une ouverture de théâtre étant rare dans une carrière ! Sur la zone aéroportuaire, le détachement s'installe avec les autres éléments présents du BATLOG. Temporaire pour ces derniers, cette installation est devenue définitive pour le détachement de par son activité, la proximité avec les pistes d'atterrissage et l'identification par tous de cette zone comme celle du soutien du combattant. En effet, le détachement a mis toutes ses compétences au service de la Force quelques heures à peine après son arrivée à Bamako par la gestion et la constitution de stocks d'eau potable et de RCIR. Ces premières missions ont très rapidement été rattrapées par l'arrivée des premiers matériels du SCA. En l'espace de quelques jours,

le RSC aura monté la première zone fonctionnelle opérationnelle du théâtre.

« Qui dit entrée de théâtre dit urgence à équiper la force ». Le détachement ne compte pas ses heures pour servir et fait percevoir les matériels dès leur réception. Le ballet des Antonov et autres avions cargo n'y fait rien, le magasin est en flux tendu. Parallèlement à ces perceptions de matériels de campagne et de protection balistique, le détachement assure la réception et la distribution quotidienne d'eau et de RCIR et la mise en œuvre des premiers matériels majeurs du théâtre, les remorques douches, les frigo 5m<sup>3</sup> et 18m<sup>3</sup> équipés morgue. Petit à petit les procédures se mettent en place et le rythme de travail, bien que très soutenu, se normalise. Cela permet au détachement d'aménager sa zone fonctionnelle en créant un sens de circulation pour les perceptions, une zone de manutention garantissant la sécurité et une zone vie en retrait.

Une petite semaine après notre arrivée, le détachement a été renforcé de l'équipe commandement du module 9J du GUEPARD. Un renfort bienvenu face à la charge de travail et qui fixera l'effectif définitif du détachement à Bamako. Un mois plus tard, les deux autres sections de la compagnie de soutien du combattant rejoindront Gao, pour à leur tour développer tout leur savoir-faire au profit des unités de la Force engagées au Nord, avec la même conviction : « unis pour servir ».





# Les opérations de désengagement en Afghanistan



➤ PAR LE **CAPITAINE BERTIN**

COMMANDANT L'ESCADRON DE CIRCULATION TRANSPORT DU BATAILLON LOGISTIQUE VOIE SACRÉE

**A**rmé principalement par le 516<sup>e</sup> régiment du Train, le bataillon logistique (BATLOG) *Voie Sacrée* aura effectué une mission de 6 mois sur le théâtre afghan. Si la conduite des opérations de soutien est effectuée par la cellule logistique de l'état-major du national contingent command (NCC), le BATLOG est chargé quant à lui de son exécution en assurant le soutien logistique de toutes les forces françaises du théâtre afghan et leur désengagement.

Le bataillon a donc participé directement au désengagement des forces françaises en effectuant les convois de transport de fret, en inventoriant, triant, reconditionnant, par chaîne fonctionnelle, le matériel désengagé, en gérant le stockage du fret retour France et en mettant en œuvre le plan de maîtrise sanitaire opérationnel (PMSO). Pendant ce mandat, 84 convois auront permis de désengager les postes avancés d'Uzbeen et d'Anjiran, et les bases opérationnelles avancées de Surobi et de Tagab, transportant ainsi plus de 63000 m<sup>3</sup> de fret.

Véritables manœuvres interarmes, certaines opérations de convois impliquaient plus de 30 véhicules (véhicules de transport et VAB de protection de l'escadron de circulation), avec des unités de protection et des hélicoptères en appui. En vue de limiter au maximum sa vulnérabilité, chaque convoi nécessitait une coordination interarmes et interarmées avec la Task Force : appui 2D pour les ouvertures d'itinéraire, 3D pour l'appui hélicoptère ou l'évacuation sanitaire (MEDEVAC) ainsi que le recours au close air support (CAS), appui artillerie... Ainsi, les opérations *Condor Circle* en Kapisa et *Stork Circle* en Surobi ont été de réelles opérations interarmes et interalliées où le dispositif mis en place sur les axes les plus dangereux avec notamment les points d'appuis véhicules (PAV) du

GTIA et le déploiement de l'infanterie de l'ANA (*Afghan National Army*) permettait d'appuyer le passage du convoi. Le BATLOG, véritable incarnation de la logistique en mouvement, a donc garanti par les convois qu'il a menés, un niveau constant d'approvisionnement pour toutes les troupes de l'avant. La quasi totalité des besoins du combattant lui a été acheminée par convoi : carburant, munitions, soutien de l'homme, armement, et les combattants eux-mêmes.

L'ensemble de ces convois a été assuré par les tringlotes de l'ECT (escadron de circulation et de transport) qui ont su mettre en exergue leurs savoir-faire en termes de convoi. Fort de trois pelotons de circulation routière, d'un peloton de transport et d'un peloton de manutention, l'ECT réalisait notamment les chargements et déchargements quotidiens des différents vecteurs sur les aéroports de Bagram et Kaboul. Il était l'acteur majeur de la logistique de l'avant (acheminement de fret de Kaboul vers les bases et postes opérationnels avancés) et du processus de désengagement vers l'arrière depuis les forward operational bases (FOB) et combat out post (COP) vers Kaia et Bagram. La circulation routière, garde rapprochée des convois, assure leur escorte. La protection est le souci permanent du commandement (vecteurs logistiques blindés, brouillage efficace, puissance de feu). Les circulateurs, experts de la protection des convois, restent des spécialistes de l'appui mouvement et du renseignement. Ils doivent en effet constamment prévenir une éventuelle menace mais également prendre garde à la circulation locale, parfois dangereuse...

La manœuvre logistique de la Force repose donc pour une bonne part sur les épaules des tringlotes de l'escadron de circulation et de transport.



# Le PCR du BCS/BFA au LIBAN

➤ PAR L'ADJUDANT CARDON  
SOA DU PCR

**L**e peloton de circulation routière de la 1<sup>re</sup> compagnie du bataillon de commandement et de soutien de la brigade franco-allemande a été projeté au Liban du 16 septembre 2012 au 31 mars 2013.

Après avoir suivi une mise en condition avant opération d'environ 6 mois, le peloton a pris la route de Paris pour de là rejoindre Beyrouth. Dès notre arrivée, nous avons été acheminés par voie maritime en Méditerranée et après 6 heures de voyage, nous sommes enfin arrivés sur le site de 9.1 où nous avons établi nos quartiers.

Sur place, intégré à la FCR (Force Commander Reserve) au sein de l'unité de commandement et d'appui, le peloton a démarré sur les chapeaux de roue en effectuant ses missions d'escortes de convoi, permettant ainsi aux différentes unités de l'Opération DAMAN XVIII d'atteindre leur destination dans de bonnes conditions. Pendant la période de relève, la mission consistait à récupérer au pied de l'avion les nouveaux arrivants puis de les accompagner vers leurs différentes emprises. Sur place, compte tenu des risques IED, le peloton a été renforcé de personnels du 54<sup>e</sup> RT qui ont reçu pour mission de mettre en œuvre les VAB VPC (Vab Protection Convoi).

Chaque jour, le peloton avait également une patrouille en QRT (Quick Réaction Time), en



mesure d'intervenir dans un délai de 15 minutes vers tout le Sud Liban pour appuyer les dépannages ou les évacuations sanitaires.

Dans ces différentes missions, les patrouilles de circulation ont souvent eu l'occasion de se rendre sur les autres sites de la FINUL. À cette occasion, ils y ont découvert de nombreuses nationalités et ont participé à des présentations de matériels et armements.

La place privilégiée du PCR dans cette structure de commandement lui a permis de travailler avec toutes les unités composant la FCR. Cela s'est traduit sur le terrain par de multiples missions de déploiement en liaison avec la compagnie du RMT, l'escadron du 1<sup>er</sup> RHP et bien évidemment avec les tringlots du 515<sup>e</sup> RT. Quotidiennement, des ravitaillements en eau, vivres et carburant ont été organisés pour réapprovisionner les postes isolés français dans la zone de responsabilité.

Pour un tiers des effectifs du peloton, le Liban a été leur première opération extérieure. Elle leur a permis d'exercer leur métier dans des conditions opérationnelles particulièrement intéressantes. Ce mandat fut donc très enrichissant, aussi bien sur le plan professionnel que sur le plan humain. Les plus jeunes du peloton s'en souviendront longtemps.





# 121<sup>e</sup> RT : préparation opérationnelle du BATLOG « Voie Sacrée »

DAO à Canjuers

➤ PAR LE CEN WEGMANN, LES CNE JAMIN ET JOLY, 121<sup>e</sup> RT  
PAR LE CNE (ESR) GENDRON, OFF. COM. BDD MONTLHÉRY

## Prépa Ops BATLOG XI : KLT à Montlhéry (10-12 septembre 2012)

Désigné pour armer le BATLOG PAMIR XI, le 121<sup>e</sup> régiment du Train a organisé dans ses murs la séquence initiale « Key Leader Training » (KLT) de sa mise en condition avant projection (MCP). Ce KLT a permis de regrouper les acteurs principaux du BATLOG : commandants d'unité et chefs de détachement extérieurs au 121<sup>e</sup> RT, provenant de corps ou organismes les plus divers : 516<sup>e</sup> RT, RMED, 8<sup>e</sup> RMAT, RSC, BPIA, SIMU et SMITer, organisme d'origine du commandant en second. Ce premier contact entre le colonel Vincendet, chef de corps du BATLOG, et les hommes clés de son bataillon a également été l'occasion de définir les premières orientations de la MCP. Le KLT a pris fin avec la prise d'armes officialisant la création du BATLOG XI, au cours de laquelle il a officiellement pris le nom de « Voie Sacrée ».

## Prépa Ops BATLOG XI : camp intermédiaire au Valdahon

Pilote de la MCP, le 121<sup>e</sup> RT a ensuite organisé du 8 au 26 octobre 2012 le camp intermédiaire qui fut l'occasion de rassembler pour la première fois l'ensemble du personnel désigné du BATLOG aux ordres du colonel Vincendet. Ce camp visait à travailler simultanément la cohésion du bataillon, l'exploitation des prérequis, la maîtrise des fondamentaux

PROTERRE et la préparation à l'exécution des convois logistiques. Regroupant des soldats provenant de plus de 30 formations, le BATLOG constitue une entité hétérogène, mais ayant un socle commun : la culture du soldat logisticien. Ce camp a permis de créer une identité forte au BATLOG, en tissant des liens entre les soldats qui le composent au travers des activités de cohésion, parmi lesquelles la présentation de son parrain au bataillon : le général Castelbon.

Le séjour à Valdahon a également permis à chacun d'acquérir les prérequis grâce aux indispensables séances d'information (EM-SOME, ROE,...), d'obtenir ses qualifications manquantes en IST-C et secourisme et de faire un point sur les dossiers administratifs. L'entraînement opérationnel, tant au niveau PROTERRE qu'au niveau de l'exécution des convois logistiques a, quant à lui, donné l'occasion aux soldats de se driller ensemble sur ce type de missions et de se forger des réflexes communs. L'exercice synthèse de 72 heures a permis de faire un constat initial du niveau atteint qui servira de référence pour marquer les progrès lors des étapes suivantes de la MCP.

## Prépa Ops BATLOG XI : CEB camp de Mourmelon (12 au 22 novembre)

La 2<sup>e</sup> étape de la préparation collective décentralisée du BATLOG s'est déroulée au CEB

de Mourmelon. Ce passage au CEB a permis le drill des ordres et procédures liées à l'organisation et à la conduite des déplacements dans un cadre approchant au mieux celui du théâtre afghan. Le CDU de l'escadron de circulation et de transport (Capitaine Piernaz) a pu prendre le commandement du sous-groupe logistique (SGL) et par conséquent, des éléments de l'ECL (SEA+SAN) et du SG-MAT (ELI), insérés dans son environnement, soit au total près de 180 pax.

La rotation logistique s'est tenue en deux phases : une première semaine a laissé place à l'entraînement, à l'instruction et à la préparation de la restitution. Cette phase, comportant notamment un exercice de simulation, avait pour objectif de mettre les acteurs dans une ambiance virtuelle proche de la réalité afin de leur permettre l'acquisition des savoir-faire tactiques et techniques, simulant un convoi de 11 véhicules mixant élément d'escorte et élément de transport.

Après une installation à la ferme de Suippes, l'ECT a subi les évaluations au cours de la 2<sup>e</sup> semaine. Au cours de cet exercice, le SGL a été contrôlé sur sa capacité à conduire des convois logistiques en ambiance d'insécurité. La sûreté au stationnement et en déplacement a été particulièrement testée.

Le centre opérationnel, armé en partie par le 121<sup>e</sup> RT, disposant de moyens NEB et TRANS nécessaires au commandement du SGL, a animé l'ensemble des phases. La préparation, placée sous la responsabilité du chef du BEI du CEB et de l'officier de marque CENT-LOG, a eu pour but de définir la chronologie des incidents prévus pendant la semaine de contrôle. Le jeudi 22 novembre, évaluation terminée, l'ECT découvrait la synthèse et la 3A (Analyse Après Action) élaborées par le CEB. En attendant l'étape suivante de la préparation collective, l'ECT a complété ses qualifications à travers un stage VAB TOP et une FA VAB en décembre.

### Prépa Ops BATLOG XI : DAO à Canjuers (21 janvier - 8 février)

Pour la dernière étape de la MCP, les hommes venus d'horizons divers se sont retrouvés en bataillon constitué pour peaufiner l'ensemble les actes-réflexes déjà expérimentés lors des camps précédents. Le bataillon disposait de 3 semaines pour finaliser son entraînement avant le contrôle final de son aptitude opérationnelle avant projection. Pour le colonel Vincendet, il s'agissait de « *tout faire pour éviter le hasard. Nous mettons en œuvre ici un maximum de situations qui peuvent se produire sur le théâtre, pour que les*

*hommes soient aptes à réagir. En quittant Canjuers, nous devons être prêts à prendre la mission d'emblée. Il n'y aura pas de temps de chauffe en arrivant sur le théâtre ».*

Pendant ces semaines, les hommes ont donc joué des scénarii variés : attaque du camp de base, embuscade sur un convoi logistique, prise en compte de blessés lors d'une prise à partie, attaque par suicide bomber au cours d'une liaison administrative intra-Kaboul, panne mécanique sur un VAB lors d'un convoi... Qu'ils soient logisticiens, conducteurs, transmetteurs, maintenanciers, les hommes suivent en effet tous une instruction renforcée en tir, secourisme de combat, détection des engins explosifs improvisés... De débriefing en point de situation, le regard critique des personnels du détachement d'instruction opérationnelle (DIO), de retour d'Afghanistan, permet de valoriser les entraînements grâce aux connaissances pratiques acquises sur le théâtre.

### Départ du BATLOG XI pour Kaboul (13 au 25 mars 2013)

Arrivé au terme de sa préparation, le dernier bataillon logistique envoyé par la France sur le théâtre afghan a quitté le territoire métropolitain avec pour mission de mettre un terme au désengagement de l'armée française. « *Après nous, le camp français de Warehouse sera rendu à l'armée afghane. Notre mission sera courte, de deux à trois mois, les trajets des convois seront plus courts, mais il n'est pas question de se laisser aller à penser que la mission est facile. Notre niveau de vigilance ne doit pas baisser. L'Afghanistan, ça ne sera fini que lorsque le dernier d'entre nous sera rentré en France* », a souligné le colonel Vincendet.



Départ 1<sup>re</sup> VAM. Le colonel Vincendet s'adresse à ses hommes





# Succès renouvelé pour la 206<sup>e</sup> commémoration de la création de l'Arme

1



2



3

➤ PAR LE **LCL (CR) GIRAUD**  
OFFICIER CULTURE D'ARME

Les tringlots d'active ou retraités ont cette année encore massivement répondu à l'appel du Père de l'Arme pour venir fêter au quartier Auger-Carnot le 206<sup>e</sup> anniversaire de la création de l'Arme (photo 1). Les tringlots du Régiment Médical y ont été mis particulièrement à l'honneur.

Traditionnellement, ces journées du souvenir ont débuté le jeudi 21 mars par les « Matinales » puis les Assises de l'Arme, rassemblant les officiers généraux en 1<sup>re</sup> section, les colonels, les chefs de corps et certains lieutenants-colonels occupant des postes de responsabilité (photo 2). En fin de matinée, les participants aux « matinales » rejoignaient le Gca (2s) Molinier et le Gal (2s) Abzouzi pour une visite du musée au cours de laquelle le Gal Abzouzi a remis au Maj Jeanselme, au nom de l'épouse du Col (ER) Derine décédé en 2012, des fanions ayant appartenu à ce dernier (photo 3).

En milieu d'après-midi, la Direction des Études et de la Prospective effectuait au profit des officiers généraux en 2<sup>e</sup> section un point de situation précis du Train 2013 et de ses perspectives (photo 4).





### Extraits de l'Hommage aux morts de l'Arme du Train

« ...Cette année, nous avons souhaité rendre un hommage particulier aux tringlotes qui ont donné leur vie en portant secours à ceux de leurs camarades meurtris dans leur chair au cours des combats. En effet, depuis les tringlotes du 18<sup>e</sup> Bataillon créé par l'Empereur en 1812 avec pour mission d'assurer la relève des blessés du champ de bataille, jusqu'à ses héritiers d'aujourd'hui, tringlotes servant au sein du Régiment Médical de La Valbonne, les unités de transport sanitaire n'ont cessé de donner des preuves de leur courage et de leur dévouement sur tous les théâtres d'opérations.

Quel plus beau témoignage donner de cet esprit de sacrifice que celui du courage extrême de ces jeunes femmes qui se sont portées volontaires au cours du second conflit mondial pour servir au plus près possible des zones de combat, dans les sections de transport sanitaire ? De quel courage devaient-elles faire preuve, pour lutter contre l'assoupissement qui les guettait, les yeux exorbités d'avoir trop roulé sans phares ni black-out, mangeant des rations tout en roulant de manière à évacuer vers l'arrière toujours plus de blessés ? Quel effort physique considérable pour hisser sur les couchettes supérieures des sanitaires de lourds blessés munis de leurs équipements ? Quel sang-froid pour piloter les sanitaires Dodge sous une pluie d'obus jusqu'au poste de secours des unités au contact ?

Trois de ces femmes, formées au 27<sup>e</sup> Escadron du Train d'Alger et engagées dans les combats pour la libération du sol de leur Patrie, ont servi jusqu'au sacrifice ultime. C'est d'abord la première femme tuée du corps expéditionnaire français en Italie : la conductrice Marie LORETTI, de la 531<sup>e</sup> compagnie de transport sanitaire du 3<sup>e</sup> Bataillon Médical. Évadée de France, animée du plus grand sens du devoir, elle se porte volontaire le 5 février 1944 pour aller au volant de son ambulance chercher des blessés à un poste de secours régimentaire situé dans un secteur particulièrement exposé près de San Elia. Mortellement blessée lors d'un violent bombardement, elle parvient malgré tout à mettre à l'abri des tirs les blessés qu'elle transportait. C'est ensuite la conductrice Lolita RODRIGUEZ, de la même unité, morte d'épuisement dans un accident au volant de son véhicule sanitaire en tentant d'évacuer huit blessés allemands. C'est enfin l'adjudant Denise FERRIER, de la 2<sup>e</sup> compagnie de ramassage du 25<sup>e</sup> Bataillon Médical, toujours volontaire pour les missions de l'avant, déjà citée pour son courage dans les combats de l'île d'Elbe et la campagne d'Alsace, tuée par un obus de mortier à Richwiller le 20 janvier 1945 devant un poste de secours de bataillon.

Cette dernière, tout comme ses camarades, a su porter haut et jusqu'au sacrifice suprême la magnifique devise du Bataillon Médical de la 9<sup>e</sup> DIC auquel elle appartenait : « Pour une vie, Notre Vie ... »





8



9

## La musique de la 9<sup>e</sup> BLBIMa succède à celle du 1<sup>er</sup> RTP

Après la magistrale prestation de la musique de la 11<sup>e</sup> BP en 2012, c'était cette année celle de la 9<sup>e</sup> BLBIMa qui est venue régaler les invités au traditionnel concert de prestige qui s'est à nouveau déroulé dans la prestigieuse salle du Duc Jean. Après que la musique dans son ensemble lui ait interprété des mélodies « grand public », le public conquis à l'avance a ainsi retrouvé avec plaisir bombarbes et binious pour un répertoire traditionnel breton. (photo 5)

La soirée s'est terminée dans une ambiance particulièrement conviviale au cours d'un cocktail servi au pavillon de Condé. À cette occasion, deux anciens chefs de corps du 511 ont rendu un hommage appuyé à un de leurs anciens collaborateurs, M. Labelle, personnel civil et vice-président de l'amicale du 511, qui fêtait ce jour-là ses 59 printemps. (photo 6)



10



11

## Le Régiment Médical à l'honneur

La journée du vendredi 22 mars débutait par le traditionnel hommage aux morts du Train au cours duquel un hommage particulier a été rendu aux tringlôts du transport sanitaire, hommes et femmes morts pour la France. Dans le prolongement du dossier du *Train Magazine* précédent, leurs héritiers historiques, tringlôts du Régiment Médical de La Valbonne, ont été également mis à l'honneur au cours de cette cérémonie. Aux côtés de la division d'application traditionnellement sous les armes pour cette cérémonie, figurait donc une section de tringlôts du Régiment Médical aux ordres de l'Adc Mouhoubi. Parmi ces derniers, nombreux étaient les bérêts rouges puisque l'ossature de cette section, dont son chef, était constituée par 14 parachutistes plus particulièrement



12





1314

chargés au sein du RMED de renforcer dans leur mission de relève des blessés les antennes chirurgicales parachutables (photo 7).

Le Médecin en chef Sylvie Paul, chef de corps du RMED et qui nous avait fait l'honneur et l'amitié de sa présence, a ainsi déposé une gerbe particulière « aux morts du transport sanitaire » (photo 8).

La brigade logistique étant comme l'an dernier venue en force. Le général Jacquement a profité de cette belle occasion qui lui était donnée de faire une photo souvenir avec tous ses chefs de corps (photo 9).

### Le Régiment de Soutien du Combattant déjà un fidèle de la fête du Train

Outre la participation de son chef de corps et de son étendard, le RSC a, comme l'an dernier, prêté le concours particulièrement apprécié d'une boulangerie de campagne qui a amoureusement pétri pour l'occasion 700 petits pains et 400 brioches. C'est ainsi qu'avant de rejoindre la cathédrale St-Étienne, les invités ont pu déguster dans une ambiance conviviale un café-brioche et s'informer sur le RMED, auprès de son PSO, l'Adc Delacourt, dans le stand déployé par cette dernière unité (photo 10).

Le Père de l'Arme a profité de cet instant de détente pour remercier chaleureusement l'équipe de la boulangerie de campagne dirigée par le Mdl Vonck (photo 11).

### L'Empereur n'était pas « à la fête »

Si la fête de l'Arme est maintenant bien ancrée dans la bonne ville de Bourges, il était une actrice de cette fête dont la participation était une première. Le lieutenant Epitilon, qui jouait le rôle de l'Empereur, a ainsi eu énormément de mérite à conserver toute la dignité qui sied à son personnage tout en maîtrisant Léo, sa jument, manifestement impressionnée par sa première prestation devant un aussi large public (photo 12).



### Les tringlots mis à l'honneur au cours de la prise d'armes

#### Adieux aux armes :

Ont fait leur adieu aux armes et sont admis dans la 2<sup>e</sup> section du cadre des officiers généraux les colonels Percy et De Guigné

#### Décorés :

Chevalier de l'Ordre National du Mérite : Adc Lambert / 511<sup>e</sup> RT

Croix de la Valeur Militaire avec étoile d'argent : Adc Ould Bouamama / 516<sup>e</sup> RT - Adj Teulet / 1<sup>er</sup> RTP

Médaille d'or de la Défense Nationale avec étoile de bronze : Mdl Vigneau / 516<sup>e</sup> RT - Mdl Vanoutryve / 515<sup>e</sup> RT - Bch Mangematin / 1<sup>er</sup> RTP

Médaille d'or de la Défense Nationale : Cne Tel-lé / RMED - Adj Latsch / CIEC Mourmelon

15



16





## Un matériel majeur très attendu dans l'Arme également mis à l'honneur

Parmi les véhicules modernes ou emblématiques de l'histoire de l'Arme disposés autour de la place d'arme, il était un invité d'honneur qui trônait au centre du dispositif, placé sous la garde attentive de la DA et de la DSO (photo 13). En effet, la STAT avait dépêché en fin de période d'essais, convoyé par le Cen Felli et le Sch Boberval (photo 14) le tout nouveau porteur polyvalent logistique (PPLOG) avec remorque, attendu avec impatience par nos régiments.

À l'issue d'un défilé des troupes en tous points réussi (photo 15), un autre régiment de l'Arme a une fois de plus prêté son concours à la réussite de cette belle fête en effectuant sur la place d'armes un saut de précision (photos 16 et 17).

C'est à travers une haie d'honneur de lieutenants costumés en tringlots du second Empire (photo 18) que les invités ont enfin rejoint la salle, magnifiquement décorée par d'autres lieutenants (photo 19), où les services du GSBdD de Bourges-Avord leur avaient préparé un succulent repas.

## À l'Arc de triomphe le Jour J de la fête de l'Arme

Le 26 mars au soir, 206 ans jour pour jour après la signature du décret de création de l'Arme, devant la DA et les délégations des régiments, le Père de l'Arme accompagné du Gca Houdinet, du Gdi (2S) Rémondin et de deux officiers-élèves déposait une gerbe au pied de l'Arc de triomphe (photo 20).

17



18



### Le PPLOG dans les unités du Train

- ✓ 600 porteurs livrés d'ici à 2021 sur une cible totale de 1200 et 360 remorques sur une cible de 400.
- ✓ 50 PPLOG livrés avant le 1<sup>er</sup> trimestre 2014 en vue de réaliser au cours de l'année 2014 l'expérimentation tactique de ce matériel.

1920





# LE PÈRE DE L'ARME EN VISITE DANS LES FORCES ET LES ASSOCIATIONS

## L'agenda 2012-2013

**26 et 27 septembre** : 515<sup>e</sup> RT, La Braconne

**3 et 4 octobre** : Réunion bilatérale au Commandement des Forces Terrestres, Lille

**8 et 9 octobre** : Réunion de commandement Sous-Direction Formation, DRHAT Tours

**16 octobre** : Grand Rapport de l'armée de Terre, Paris

**08 novembre** : Comité stratégique Train

**12 novembre** : Devoir de mémoire avec la division d'application, Oradour sur Glane

**21 et 22 novembre** : 516<sup>e</sup> RT, Toul

**28 et 29 novembre** : 516<sup>e</sup> RT, Toul

**Du 3 au 5 décembre** : Visite de l'école de la logistique à Rome

**11 décembre** : Visite de la Division des Sous-Officiers, La Courtine

**15 et 16 janvier** : Comité stratégique Train

**20 février** : École de cavalerie, Saumur

**4 et 5 avril** : ENSOA, Saint-Maixent

**2 et 3 mai** : Inauguration du CIEC de Castelsarrasin

**22-23 et 24 mai** : Séminaire des commandants d'ODF, Rennes

**28 et 29 mai** : Staff Ride CFCU, Luxeuil

**31 mai au 2 juin** : Participation au CIADA, Camps de Champagne

EN MÉTROPOLE



Visite du Père de l'Arme au 515<sup>e</sup> RT



V. Boucher / Armée de terre - 516 RT

Visite du Père de l'arme au 516<sup>e</sup> RT



Inauguration du CIEC de Castelsarrasin

Les commandants d'écoles avec le CEMAT au camp interarmes des divisions d'application (CIADA)





# Page blanche à Caylus pour le 1<sup>er</sup> EiEC

➤ PAR L' **ADJUDANT MARIE-ELEONORE ZINCK**  
CIEC DE CASTELSARRASIN



À l'occasion de leur page blanche annuelle, les militaires du 1<sup>er</sup> EiEC de Castelsarrasin se sont rendus au camp militaire de Caylus du 22 au 25 octobre 2012. Installés dans la ferme « La Légitime », les militaires ont renoué avec le terrain durant 4 jours. Ils ont pu s'exercer au tir ISTC et effectuer un tir PA. Mais l'activité de tir la plus marquante reste sans conteste le parcours du trinôme auquel s'est initiée la plupart des permanents du centre. Dans un cadre parfait pour l'exercice et après une mise dans l'ambiance favorisant la montée d'adrénaline, les trinômes formés de militaires se connaissant peu ont dû neutraliser plusieurs cibles sur différentes positions. L'escadron a également effectué une marche de 18 km sous un soleil radieux, surprenant pour l'époque et très agréable, dans le secteur de Bruniquel, lieu pittoresque mais accidenté du Tarn et Garonne. Après une bonne remise en condition, les militaires se sont réunis autour d'un repas cohésion. La visite culturelle de la grotte de Pech Merle, dans le Lot, était également au programme. Pour clôturer cette semaine riche, l'escadron a effectué un parcours en canoë de 18 km sur l'Aveyron, agréable quoique physique, avec ses rapides à négocier habilement pour éviter les chutes dans une eau plutôt froide. Et les chutes, il y en a eu quelques-unes ! Cette activité musclée a assurément fait appel à l'agilité et l'endurance de chacun. Ce séjour à Caylus a permis à tous de retrouver les sensations de la vie en campagne et à l'unité de renforcer sa cohésion.



# Le 2<sup>e</sup> EIEC en canot sur les chemins d'eau de l'Ain

➤ PAR LE **SERGENT-CHEF SÉBASTIEN KLEIN**  
ADJOINT CELLULE EMPLOI DU 2<sup>e</sup> EIEC

L'Ain prend sa source en Franche-Comté, dans une vallée étroite et boisée entre deux villages du Jura à environ 700 mètres d'altitude. Elle se jette dans le Rhône après avoir parcouru 190 km... Ceci pour planter le décor de la plage blanche du 2<sup>e</sup> escadron d'instruction élémentaire de conduite de La Valbonne, qui s'est déroulée du 24 au 28 septembre 2012. Au menu des festivités pour les 11 équipages et le soutien : descente de l'Ain en canoë, randonnée aquatique et bivouac sur les berges, le tout sur cinq jours dans des conditions climatiques épouvantables. Ce raid préparé et orchestré par l'adjudant Thouvenot (chef du peloton VL-TC) imprénera durablement nos mémoires d'eau et de souvenirs...

Premier jour : chargement des véhicules et mise en route vers le premier point de chute : Blye (Jura). Au menu : navigation sur le lac de Vouglans, passage de deux barrages et 25 km de pagaie, premier bivouac sur les rives du lac de Vouglans.

Deuxième jour : 20 km, passage de deux barrages et point de chute à proximité du lac de Conflans, non loin de Cize (Ain).

Troisième jour : la pluie s'invite vraiment et la température de l'air et de l'eau chutent de 15 à 8° C. Même si la plupart des participants s'est bien équipée en néoprène et coupe-vent, les organismes soumis à de telles conditions ne sont pas étanches. Aussi la soupe et le café préparés par l'équipe de soutien dirigée par l'adjudant Vilela font beaucoup pour le moral des troupes. Fin du parcours et campement aux alentours de Pont-d'Ain après vingt autres kilomètres parcourus.

Quatrième jour : le climat, plus clément, nous permet de découvrir la randonnée aquatique, qui n'a de randonnée que le nom puisque nous avons l'occasion de nous faire quelques belles frayeurs dans les cascades et passages difficiles d'un affluent tumultueux de l'Ain. Le reste de la descente de la rivière, facilitée par la montée des eaux et le courant plus présent sur la fin du parcours, est réalisé en un temps record. Les pluies diluviennes de la veille ont fait de l'Ain un véritable tapis roulant. 25 kilomètres en une poignée d'heures, un vrai régal !

Dernier jour : au départ de Chazey-sur-Ain, la fatigue aidant, les erreurs de trajectoire obligent certains équipages à prendre la température de l'eau mais l'euphorie de la fin de l'exercice et la perspective d'un bain chaud effacent toutes les difficultés du parcours. Finalement, nous arrivons à Saint-Maurice de Gourdans, non loin du camp de La Valbonne, pour charger une dernière fois les canoës dans le camion pour un retour très attendu vers les bâtiments de l'escadron.

Au bilan, un séjour éprouvant physiquement qui a atteint son objectif : renforcer des liens bien présents dans l'effort et la rusticité. Plus de 120 km parcourus dans les méandres de l'Ain. L'IEC a redécouvert la conduite sur l'eau. Le 2<sup>e</sup> EIEC remercie particulièrement le 503<sup>e</sup> RT et le 2<sup>e</sup> REI pour leur soutien matériel.





# Devoir de Mémoire en Alsace-Lorraine pour l'EiEC de Montlhéry

➤ PAR LE **CAPITAINE PIERRE AUMONNIER**  
COMMANDANT LE 3<sup>e</sup> EIEC

**D**ans le cadre de sa plage blanche semestrielle, le 3<sup>e</sup> escadron d'instruction élémentaire de conduite de Montlhéry s'est rendu sur cette bonne terre de Lorraine, qui porte en elle tant de stigmates douloureux mais aussi tant de gloires de l'histoire militaire de la France.

Installé au quartier Colin de Metz, l'escadron a pu rayonner dans la région pendant une semaine axée sur le devoir de Mémoire et la rusticité, organisée sous la forme d'un staff ride. Chaque lieu de visite fut l'occasion pour les sous-officiers de l'escadron de restituer sous la forme d'exposés *in situ* des travaux de recherche effectués sur le sujet.

Nous avons ainsi pu découvrir différents sites militaires de la région de Metz, notamment le village de Dornot, sur les bords de la Moselle, où en septembre 1944, deux jours de terribles combats coûtèrent la vie à près de 1 000 soldats américains.

À Verdun, nous avons marché pendant 48 heures sur les pas de nos glorieux anciens. Au programme : visite guidée des hauts lieux de la fameuse bataille, bivouac dans un fort et raid à travers le champ de bataille agrémenté de différents ateliers « toutes armes ». Pour finir, moment de recueillement au monument du Moulin Brûlé, érigé par la Fédération Nationale du Train en mémoire

d'un des plus hauts faits de l'histoire de notre Arme : la Voie Sacrée.

En fin de semaine, l'escadron s'est rendu en Alsace pour visiter le très impressionnant site militaire de Mützig, véritable montagne fortifiée tour à tour par les Allemands et les Français. La forteresse est aujourd'hui remarquablement restaurée grâce au formidable travail de quelques passionnés de l'association « *Feste Kaiser Wilhelm II* ».

Sur le chemin de Mützig, nous avons fait un détour par le camp de concentration de Natzwiller-Struthof. Perdu dans les brumes des forêts vosgiennes, ce site unique en France et assez méconnu nous a permis de prendre conscience, avec beaucoup d'émotion, de toute l'horreur du système concentrationnaire nazi. Il fut un camp particulièrement meurtrier, avec un taux de mortalité de plus de 40%. Parmi ses 25 000 victimes, notons le général Frère, fondateur de l'Organisation de Résistance de l'Armée et le général Jouffrault, chef d'état-major de l'Armée Secrète.

Cette semaine a permis aux personnels de l'escadron de se retrouver autour d'activités dérivatives visant à renforcer les liens de cohésion tout en alliant rusticité et devoir de mémoire. C'est « regonflés à bloc » et la tête pleine de souvenirs que tous ont repris le chemin des pistes et des salles d'instruction.





# Le débarquement du 4<sup>e</sup> EIEC en Normandie

➤ PAR LE **CAPITAINE PASCAL BLANC**  
COMMANDANT LE 4<sup>e</sup> EIEC

**A** lors que la première plage blanche d'octobre 2012 avait pour but principal l'instruction militaire (C-IED, IST-C, PSC1, présentation de matériel), l'objectif de la deuxième période allant du 29 avril au 8 mai 2013 était le devoir de Mémoire pour le personnel militaire du 4<sup>e</sup> escadron d'instruction élémentaire de conduite de Mourmelon. Alliant cohésion, éloignement géographique et lieux chargés d'histoire, la Normandie s'est naturellement imposée pour se souvenir d'un des faits d'armes les plus importants du XX<sup>e</sup> siècle.

Avant que l'escadron ne rejoigne les plages du débarquement, une halte s'est imposée à Montlhéry le 29 avril. Accueillis par le capitaine Aumonier et le personnel du 3<sup>e</sup> EIEC, les cadres et moniteurs de Mourmelon ont découvert l'infrastructure et le fonctionnement de cette unité sœur à travers une visite guidée. À l'issue, les deux escadrons se sont réunis autour d'un barbecue organisé par l'adjudant Prouhèze, adjudant d'unité du 3<sup>e</sup> EIEC. Après le traditionnel échange des cadeaux, le repas de cohésion a été un moment privilégié de bonne humeur, propice à la création de liens d'amitié.

Après une nuit réparatrice au bâtiment logement des stagiaires, le car a repris la route vers Montparnasse et le musée mémorial du Maréchal Leclerc. Arrivés en fin d'après-midi à Flamanville, chacun a pris ses quartiers dans le cadre exceptionnel qu'est le château de la ville mis à disposition par M. Fauchon, maire de la commune.

La journée du 1<sup>er</sup> mai a débuté par la visite de la batterie allemande de Vierville, suivie par celle du musée de la bataille de Normandie à Bayeux. Cette dernière a permis de replacer dans son contexte l'ensemble des opérations. Chacun a ensuite

pu mesurer les sacrifices consentis par nos alliés lors de la visite du cimetière militaire britannique. L'après-midi a été consacré à la visite du musée du débarquement d'Arromanches. Orienté sur l'histoire des ports artificiels, les tringlons ont découvert l'ampleur de la logistique alliée et les formidables défis relevés à cette époque. La journée s'est achevée par la visite de Sainte Mère l'Église et du musée des troupes aéroportées.

Le lendemain, le commandant d'unité a présenté in situ le déroulement des combats menés par le 2<sup>e</sup> Bataillon de Rangers à la Pointe du Hoc. Ensuite, la visite du musée des Rangers a permis à tous de prendre conscience du courage des 225 soldats menés par le lieutenant-colonel Ruddel. L'après-midi a été certainement le moment le plus solennel de ce staff ride avec la visite du cimetière américain d'Omaha Beach.

Avant de prendre le chemin du retour le vendredi 3 mai, le maire de Flamanville nous a fait l'honneur d'être parmi nous en soirée au château et de déguster l'excellent repas de cohésion préparé par l'équipe soutien composée du maréchal des logis-chef Chenu, du sergent-chef Rolland et du caporal-chef Minana.

Les journées des 6 et 7 mai ont été consacrées à l'instruction SITTAL, à la reconduction IST-C et au tir de précision au posé-couché à 200 et 300 mètres. Pendant ce temps, les civils de l'escadron n'ont pas été oubliés et ont suivi deux formations de secourisme (PSC1 et SST).

Avant de profiter d'un week-end prolongé, une délégation de l'escadron a participé à la commémoration du 8 mai 1945 clôturant ainsi dignement cette plage blanche.



# 5<sup>e</sup> EIEC de Sissonne

## devoir de Mémoire en Normandie

➤ PAR LE **SERGENT-CHEF GOMEZ**  
SOUS-OFFICIER ADJOINT CHARGÉ DE COMMUNICATION AU 5<sup>e</sup> EIEC

**D**ans le cadre d'une plage blanche axée sur le devoir de Mémoire, le 5<sup>e</sup> escadron d'instruction élémentaire de conduite s'est rendu en Normandie du 17 au 21 septembre 2012, afin de rendre hommage, au travers des visites de musées parfois guidées, à tous les combattants américains, canadiens, anglais et français, qui ont donné leur vie pour libérer l'Europe du nazisme.

Le premier jour, nous nous sommes rendus au musée de l'Armistice à Compiègne où nous avons pu découvrir le mémorable wagon dans lequel ont été signées les armistices de novembre 1918 et juin 1940.

Après une nuit au gymnase de la ville de Caudebec en Caux, nous nous sommes ensuite dirigés vers les côtes normandes pour y constater l'empreinte historique laissée par les opérations du débarquement. Les nombreux monuments et musées (Pegasus Bridge, 4<sup>e</sup> Commando, plage d'Omaha, pointe du Hoc) sont autant de lieux chargés d'histoire, qui ont marqué nos mémoires.

Hébergés successivement dans les gymnases des villes de Thaon et de Vire, nous avons été particulièrement impressionnés, lors de la visite de la ville de Vire, par le témoignage de l'ancien prêtre de la commune, témoin direct du bombardement et de la libération de sa ville en 1944.

L'accueil plus que chaleureux des communes qui nous ont hébergés, nous a permis de constater combien étaient forts dans cette région les liens entre l'armée et la population.

Ce voyage, en plus d'enrichir notre culture militaire, nous a donné l'occasion de cultiver le devoir de Mémoire en rendant hommage à tous les combattants tombés au champ d'honneur. En cela, la visite du cimetière américain de Colleville a été particulièrement marquante.







# Exercice « NEMAUSIX 2013 » au 503<sup>e</sup> RT

➤ PAR LE **CAPITAINE (R) WILLIAM TERRILLON**  
OFFICIER COMMUNQUANT DU PC GSD

**S**ous le contrôle de la 1<sup>re</sup> brigade logistique, le 503<sup>e</sup> régiment du Train a réalisé son ANTARES<sup>1</sup>, du 22 au 27 mars 2013, lors de l'exercice de contrôle opérationnel « NEMAUSIX ».

Pierre angulaire de la préparation opérationnelle d'un régiment, l'ANTARES permet le contrôle de la chaîne de commandement du régiment. Dans ce cadre, le 503<sup>e</sup> RT a déployé un effectif de 252 militaires, dont 32 officiers, 65 sous-officiers et 155 militaires du rang qui se sont intégrés dans un volume de forces total de 683 militaires répartis entre 4 régiments (le 503<sup>e</sup> RT, le RSC de Toulouse, le RMED de La Valbonne et le 516<sup>e</sup> RT de Toul) positionnés dans l'enceinte militaire de Garons.

Le 503<sup>e</sup> RT a armé un poste de commandement d'un groupement de soutien divisionnaire (PC GSD), élément intégrateur des fonctions logistiques (ravitaillement, maintenance, soutien de l'homme et soutien santé) et des fonctions opérationnelles d'environnement (communication opérationnelle entre autres). Ce PC a coordonné le déploiement, la sûreté immédiate, la sécurité et le déplacement de la base logistique divisionnaire qui doit suivre au plus près, sous l'égide de la division, les unités de mêlée.

Cet exercice de PC organisé par la 1<sup>re</sup> brigade logistique de Monthléry a été l'occasion de tester et de contrôler in-situ la bonne application des procédures en vigueur :

✓ mise sur pied d'un PC de niveau 3 et sa bascule au cours de la manœuvre ;

- ✓ activation des PC de niveau 4 à 6 dans trois zones fonctionnelles numérisées ;
- ✓ mise en œuvre des procédures tactiques et logistiques ;
- ✓ rédaction et suivi des ordres ;
- ✓ organisation et circulation de l'information ;
- ✓ mise en œuvre du système d'information et de commandement (SIC) ;
- ✓ réaction à des incidents.

L'exercice s'est conclu par la certification du régiment qui s'est montré apte à déployer sur tous les théâtres un PC de niveau 3 numérisé.

<sup>1</sup> L'ANTARES est l'Appréciation du Niveau Tactique et de l'Aptitude du Régiment à être Engagé en Situation opérationnelle.





# Présentation à l'étendard du 503<sup>e</sup> RT devant les arènes de Nîmes

➤ PAR MADAME SANDRA CALDERON  
ADJOINT COMMUNICATION DU 503<sup>e</sup> RT

**L**e vendredi 5 avril 2013 à 10h30 sur le parvis des arènes de Nîmes, le 503<sup>e</sup> régiment du Train a présenté à son étendard les jeunes recrues du peloton FGI-promotion 01/2013 (formation générale initiale), aux ordres du lieutenant Adrien Gonzalez. Moment symbolique et témoignage de leur intégration au régiment, cette cérémonie clôturait le cycle de formation de trois mois particulièrement intense.

Dans le cadre du lien Armées-Nation, ce cérémonial, présidé par le colonel Guillaume Santoni commandant le 503<sup>e</sup> RT, s'est déroulé pour la première fois dans la ville de Nîmes, en présence de monsieur Jean-Philippe D'Issernio, secrétaire général du préfet du Gard, de monsieur Franck Proust, 1<sup>er</sup> adjoint au maire et député européen, et de

madame Monique Boissière, conseillère municipale déléguée aux relations avec l'armée et le monde combattant.

Après la revue des troupes et la remise de décorations effectuées par le chef de corps, les jeunes engagés ont pu entonner fièrement le chant traditionnel de leur régiment *La gazelle noire*. La prise d'armes s'est ensuite achevée par un défilé devant les autorités civiles et militaires ainsi que les familles (plus de quatre-vingt-dix personnes venues de toute la France). La promotion FGI 05/2012 a chanté à cette occasion son chant de peloton, *le Kyrie des gueux*.

Les jeunes engagés, entrés en service au mois de janvier 2013, viennent de terminer leur période de FGI durant laquelle ils ont été soumis à un entraînement intensif (sport, vie en bivouac, combat, tir) au centre de formation initiale des militaires du rang (CFIM) de Montlhéry. Ils ont ensuite passé une semaine d'acculturation au régiment, s'achevant par la veillée à l'étendard dans la salle d'honneur, première occasion pour eux de s'imprégner des valeurs symboliques et des faits d'armes de leurs aînés, tout en méditant sur leur engagement dans le métier des armes.

Ce moment solennel s'est terminé par un vin d'honneur dans les arènes de Nîmes, renforçant ainsi le lien Armée-Nation sur une note de convivialité, au son des airs de feria joués par la fanfare du régiment.





# Du rêve à la réalité au 503<sup>e</sup> RT

➤ PAR MADAME SANDRA CALDERON  
ADJOINT COMMUNICATION DU 503<sup>e</sup> RT

**L**e 5 avril 2013, le 503<sup>e</sup> régiment du Train a accueilli le petit Valentin, grâce à l'association caritative « Rêves ». Du haut de ses cinq ans (fêtés la veille), Valentin, qui veut devenir « pompier militaire » a vu se réaliser son rêve de passer un moment avec des militaires. En invité de marque, accompagné de Clémence, sa maman, et de Natacha, membre de la délégation du Gard de l'association « Rêves », il a été accueilli au régiment par l'équipe du bureau environnement humain (BEH) pour une matinée très chargée.

À peine arrivé, Valentin avait rendez-vous avec le colonel Santoni, commandant le 503<sup>e</sup> RT, qui lui a fait découvrir le programme de la matinée autour d'un petit déjeuner. Après une brève visite de la salle d'honneur, la délégation s'est rendue dans la zone d'entraînement, où le maréchal des logis-chef Antoine et son équipe ont offert une belle démonstration cynophile. La visite a continué par une présentation de matériels logistiques : le brigadier-chef Letrange, de l'escadron de ravitaillement (ER), a notamment fait découvrir à Valentin une grue LIEBHERR, avant que le maréchal des logis-chef Vidotto, de l'escadron de transport de blindés (ETB), lui fasse la surprise de l'installer à bord d'un TRM 700-100 pour faire un tour de piste. Une fois le parcours terminé, il a reçu son diplôme du « copilote d'or ».

Ensuite, l'équipe du BEH a escorté les invités jusqu'au parvis des arènes de Nîmes, pour assister en invités

d'honneur à la cérémonie de présentation à l'éten-dard des jeunes recrues du contingent du janvier 2013. Le régiment organisait pour la première fois cette cérémonie dans le chef-lieu du département du Gard. Valentin a vécu « en vrai » la rigueur et la fierté des militaires durant ce beau cérémonial, rythmé par la musique de la fanfare du 503, renforcée pour l'oc-casion de la fanfare du 1<sup>er</sup> Spahis de Valence.

À l'issue de la cérémonie, les élus, les délégations d'anciens combattant et les familles des jeunes en-gagés, se sont rassemblés dans les arènes de Nîmes autour d'un cocktail de l'amitié. Lors du discours du colonel Santoni, Valentin a été mis à l'honneur et a reçu le calot traditionnel, décoré de l'insigne du Fier 503 et de la distinction de 1<sup>re</sup> classe, qu'il a fièrement coiffé. Le 503<sup>e</sup> RT a mis tout en œuvre pour que ces quelques heures soient magiques et à la hauteur du rêve de Valentin, qui est reparti avec des souvenirs plein la tête, le sourire aux lèvres et la promesse d'être accueilli à d'autres occasions. Valentin a ainsi participé la semaine suivante à « la chasse aux œufs de Pâques » avec les enfants du personnel du régiment.

Reconnue œuvre de bienfaisance, l'association « Rêves » exauce depuis 19 ans les rêves d'enfants et d'ado-lescents touchés par une maladie grave. En concrétisant leurs souhaits, ces enfants peuvent ainsi s'évader de la maladie et de l'hôpital qu'ils côtoient réguliè-rement, reprendre espoir et croire en l'avenir. Depuis 1994, plus de 3 200 rêves se sont réalisés dans toute la France, grâce à l'action d'un ré-seau de 700 bénévoles répartis sur 35 délégations départementales.







# 503<sup>e</sup> RT : dernières nouvelles de l'équipe Enduro de l'armée de Terre

## Renouvellement de la convention EAAT-FFM

Le brigadier Alexandre Queyreyre (Élite 2)

Renouvellement de la convention EAAT-FFM  
au ministère de la Défense



➤ PAR **MADAME SANDRA CALDERON**  
ADJOINT COMMUNICATION DU 503<sup>e</sup> RT

L'année dernière la convention liant l'armée de Terre et la Fédération française de motocyclisme avait été signée au 503<sup>e</sup> régiment du Train, à l'issue de la cérémonie qui avait célébré l'intégration officielle de l'équipe Enduro de l'armée de Terre – Fédération française de motocyclisme (EAAT-FFM) au régiment, après son transfert à la suite de la dissolution du 517<sup>e</sup> RT de Châteauroux.

Le mercredi 6 février 2013, la convention qui fête ses 18 ans, a été signée au ministère de la Défense à Paris, sous la responsabilité du colonel Bruno Lafitte, chef du SIRPA Terre, en présence de M. Jacques Bolle, président de la fédération, M. Philippe Thiebaut, directeur technique national, de M. Eric de Seynes, président directeur de Yamaha France, du colonel Guillaume Santoni, chef de corps du 503<sup>e</sup> RT et de l'adjudant Franck Bessaudou, chef de l'équipe Enduro.

Garant des valeurs militaires, l'équipe composée de 4 pilotes et 5 mécaniciens, tous soldats sous contrat et encadrée par deux sous-officiers d'active ainsi que d'un entraîneur de la FFM, a obtenu sur l'année 2012 d'excellents résultats tant au niveau national qu'in-

Signature de la convention  
par le Col Santoni





ternational : le brigadier Marc Bourgeois, qui quitte l'équipe cette année, a terminé 3<sup>e</sup> aux championnats du monde au Chili et en Argentine et 2<sup>nd</sup> en Espagne ; le brigadier Antoine Basset a terminé 6<sup>e</sup> en championnat du monde cat. E2 ; le brigadier Alexandre Queyreyre et le 1<sup>re</sup> classe Kévin Rhomer ont été sacrés champions du monde junior par équipe.

L'EEAT-FFM va continuer à véhiculer l'image de l'armée de Terre avec une année 2013 riche en compétitions nationales et internationales, qui vont débiter par une épreuve du championnat du monde au Chili et en Argentine dès le mois de mars.

## Composition de l'équipe

**Élite 2** : brigadiers Antoine Basset et Alexandre Queyreyre.

**Junior** : 1<sup>re</sup> classe Kévin Rhomer et conducteur Jérémy Miroir.



*Le Brigadier Basset dans les paysages désertiques de l'ouest de l'Argentine*



*Le 1<sup>re</sup> classe Kévin Rohmer (Junior)*



### Un début de saison déjà bien chargé

Après 4 mois de préparation hivernale au 503<sup>e</sup> RT, l'EAAT a débuté sa saison 2013 au mois de mars par une tournée en Amérique du sud comportant les deux premières épreuves comptant pour le championnat du monde : à Talca au Chili puis à San Juan en Argentine dans les paysages désertiques de l'autre côté de la Cordillère des Andes.

Puis ce fut un retour en France, en Bretagne, pour la coupe de France des régions, à l'occasion de laquelle le conducteur Jérémy Miroir, tout juste 19 ans et fraîchement sorti de ses classes, faisait son entrée en compétition au sein de l'équipe.

Le mois d'avril a vu deux membres de l'équipe monter sur le podium au cours de la 1<sup>re</sup> épreuve du championnat de France à Champagne-Mouton (Charente). Le brigadier Basset a pris la 3<sup>e</sup> place en Élite 2 et le 1<sup>re</sup> classe Rohmer a également signé la 3<sup>e</sup> place en catégorie Junior.

Au mois de mai enfin, débutait une tournée dans la péninsule ibérique avec la 3<sup>e</sup> épreuve du championnat du monde à Puerto Lumbreras en Espagne puis la 4<sup>e</sup> en banlieue de Lisbonne au Portugal.

Et si nos jeunes tringlotes ont figuré très régulièrement en ce début de saison parmi les 10 meilleurs mondiaux en Élite 2, n'oublions pas les mécaniciens qui assurent à leur profit un soutien en tous points remarquable.



Le brigadier Antoine Basset (Élite 2)



Ouverture du championnat de France 2013 à Champagne-Mouton

Champagne-Mouton : la boue malgré le soleil accueillant de la Charente



L'équipe Enduro de l'Armée de Terre à Champagne-Mouton





# Le CEMAT décore l'étendard du 511<sup>e</sup> RT

➤ PAR LE LIEUTENANT-COLONEL ROYAL  
COMMANDANT LE 511<sup>e</sup> RT PAR SUPPLÉANCE

# 16

mai 2013, au petit matin : une compagnie d'honneur se rassemble au pied des bus affrétés.

Direction Paris. Les visages sont souriants malgré l'horaire et la météo tout sauf clémente. En effet, le détachement accompagne l'étendard du régiment aux Invalides. Dans quelques heures, l'emblème sera décoré au cours d'une cérémonie présidée par le général d'armée Ract-Madoux, chef d'état-major de l'armée de Terre (CEMAT). Ainsi c'est l'action du BATLOG OSTERODE, aux ordres du colonel Canitrot, en Afghanistan d'avril à octobre 2011, qui va être récompensée.

Après une visite de l'école militaire vient le moment tant attendu. Nos cœurs battent plus fort quand nous pénétrons, au pas, dans la prestigieuse cour d'honneur des Invalides, et plus encore quand le CEMAT appose sur la cravate de notre étendard, à côté de la Croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures, la Croix de la Valeur Militaire avec palme.

Extrait de l'ordre du jour du chef d'état-major de l'armée de Terre : « Je voudrais enfin souligner l'action du 511<sup>e</sup> régiment du Train qui, à la tête du bataillon logis-



*tique OSTERODE a assuré avec abnégation, disponibilité et enthousiasme, entre avril et octobre 2011, le soutien des unités de la Task Force La Fayette déployées en Kapisa et Surubi, comme celui du détachement de gendarmerie dans le Wardak. Je veux ici saluer le courage et le sang-froid des équipages, qui, engagés dans d'indispensables convois logistiques, n'ont jamais hésité à ravitailler les positions françaises les plus exposées, malgré la menace permanente d'embuscades et d'engins explosifs improvisés. Ce sens remarquable de la mission s'est tout particulièrement exprimé le 13 septembre 2011, lorsque le bataillon fut chargé de convoyer les forces de la coalition chargées de réduire des insurgés infiltrés jusqu'au centre de Kaboul puis en évacuant, sous le feu adverse, les blessés graves de cette opération. »*

Après la prise d'armes, un rafraîchissement nous est servi dans les salons d'honneur des Invalides. La visite du musée de l'armée et du dôme, avec prise de photos près du tombeau de l'Empereur, et enfin la visite de la chapelle, achèvent de faire de cette journée un instant mémorable et unique. Chacun rentre au régiment heureux d'avoir pu vivre une page particulière de la belle histoire du 511, et d'avoir vu récompensés les mérites de tous : ceux du BATLOG OSTERODE bien sûr, mais aussi de manière plus large tous ceux qui chaque jour, avec courage et humilité, œuvrent pour leur régiment.





# Exercice CiTADEL GUIBERT, entrée en premier de la BL sur un théâtre



➤ PAR LE **LIEUTENANT JULIETTE POTTIER**  
OFFICIER COMMUNICATION DE LA 1<sup>re</sup> BL

“Opération  
pleinement  
réussie pour  
l'état-major  
de la 1<sup>re</sup> BL

**D**u 10 au 18 octobre 2012, l'exercice CITADEL GUIBERT 2012 s'est déroulé sur les camps de Mourmelon et Suippes.

Cet exercice de poste de commandement, qui a rassemblé quelques 2700 militaires issus de 24 nations et représentant 29 unités différentes, a été conduit par le quartier général du corps de réaction rapide-France (QG CRR-Fr) de Lille. Celui-ci avait sous ses ordres deux divisions armées par l'état-major de force n°1 (EMF1 de Besançon) et la 13<sup>e</sup> brigade mécanisée néerlandaise.

La 1<sup>re</sup> brigade logistique a armé un groupement de soutien interarmées de théâtre (GSIAT) et mis en œuvre une structure ainsi que des procédures logistiques spécifiques avec la nation hôte, dans un cadre multinational. Citadel Guibert 2012 constituait un exercice majeur pour l'état-major de la 1<sup>re</sup> BL qui n'avait pas été évalué depuis 2006. De plus, il a permis l'engagement de 90 % des



structures C2 (command and control) logistique de la brigade. En effet, étaient présents à cet exercice : l'état-major de la 1<sup>re</sup> BL, le régiment médical (RMED), le régiment de soutien du combattant (RSC) et les 503, 511 et 515<sup>e</sup> régiments du Train.

Enfin cet exercice a pris une dimension interarmées et interarmes avec la participation de personnels de l'armée de l'Air (BA 901), de la base pétrolière interarmées (BPIA) et de l'établissement du service d'infrastructure de la Défense (ESID), confirmant ainsi le rôle de la 1<sup>re</sup> BL comme intégrateur des soutiens.

Le général Jacquement a voulu démontrer la capacité de la brigade à entrer en premier sur un théâtre d'opérations en autonomie complète (soutien vie, protection de la force).

À cet effet, la 1<sup>re</sup> BL s'est déployée sur la ferme de Cuperly, soutenue par le RSC. Cette autonomie se déclinait en 3 modules : le PC, le soutien vie du PC et sa protection.

Le module 150 (pour 150 personnes) a été mis en œuvre avec :

- ✓ une cuisine roulante (ETRAC, élément tracté),
- ✓ deux frigos de 5 et 18 m<sup>3</sup>,
- ✓ trois remorques laverie (UTLC, unité de traitement du linge en campagne),
- ✓ trois remorques douche (RD 3000) dont une en galerie d'hivernage,
- ✓ une boulangerie 1000 hommes.

L'état-major de la 1<sup>re</sup> BL a travaillé en partenariat avec la société Losberger et a ain-

si bénéficié du prêt d'une tente de 140 m<sup>2</sup> pour l'ordinaire. Des tentes expérimentales ont également été mises à disposition pour la mise en œuvre du PC.

L'installation des équipements a nécessité plus de 3 semaines de travail pour les équipes du peloton de quartier général de l'état-major de la 1<sup>re</sup> BL (7 personnes) et du RSC (10 personnes). Parmi eux se trouvaient des personnels chargés de la gestion des approvisionnements (les GAP), ainsi que des électromécaniciens frigoristes (EMF).

Afin d'assurer le fonctionnement de l'ordinaire, sept personnes des bases de Défense de Montlhéry, Tarbes et Suippes étaient présentes sur zone.

Pour la « Force Protection », une compagnie Proterre du RSC composée de 61 personnes a assuré la sécurité du PC de GSIAT et de la zone vie. Elle a été renforcée par 5 maîtres-chiens du 132<sup>e</sup> bataillon cynophile de Suippes.

Opération pleinement réussie pour l'état-major de la 1<sup>re</sup> BL qui a su démontrer sa capacité d'entrée en premier sur un théâtre d'opérations extérieures avec efficacité.





# Le centre de mise en œuvre mouvement au 14 juillet

➤ PAR LE **CAPITAINE SERGE DEMOLLE**  
OFFICIER TRAITANT AU CMO MVT, ÉTAT-MAJOR DE LA 1<sup>RE</sup> BL

**L**e centre de mise en œuvre mouvement (CMO MVT) a été créé au sein du 121<sup>e</sup> régiment du Train à la dissolution du 601<sup>e</sup> régiment de circulation routière, afin de préserver les connaissances et l'expérience appui-mouvement, notamment dans le cadre de la mission « 14 juillet ». À compter de l'été 2013, il rejoint l'état-major de la 1<sup>re</sup> brigade logistique (BL) au sein duquel ses missions sont de deux ordres :

- ✓ Assurer la fonction tête de chaîne APPUI MVT au sein de la BL : réaliser des exercices d'entraînement des escadrons de circulation routière (ECR) ; conduire les missions APPUI MVT de la BL ; fournir des détachements de liaison (DL) pour la participation aux exercices AURIGE (EMF, BIA) ; participer au CO « montée en puissance » (exemple récent : Centre opérationnel SERVAL).

- ✓ Armer un EMT capable de commander un groupement de circulation routière (GCR) à 3 ECR : plan Neptune ; 14 juillet.

La préparation de l'opération « 14 juillet » débute dès le 15 juillet de l'année précédente (A -1) avec la prise en compte et l'étude approfondie du retour d'expérience (RETEX) de la mission qui vient de se terminer. Le CMO MVT entame ensuite son travail de planification et de conception de la manœuvre 14 juillet en étroite relation avec le bureau mouvement transport de l'état-major de soutien défense de Paris (EMSD-P) et l'état-major de force (EMF) désigné pour commander le défilé des troupes motorisées.

Un mémento « 14 juillet » est mis à jour tous les ans pour capitaliser l'expérience acquise et permettre aux formations amenées à préparer un GCR d'avoir tous les éléments en leur possession.

## LA MANŒUVRE « MOUVEMENT »

La conception de la manœuvre mouvement est complexe car la région parisienne est elle-même complexe. Pour ne prendre que l'exemple de Paris intra-muros, il est très dangereux de faire rouler des véhicules lourds n'importe où, au risque de voir la chaussée se dérober et de les retrouver sur les voies du métro !

La prise en compte des RETEX successifs a permis d'améliorer le dispositif de circulation et surtout de trouver un réseau de manœuvre cohérent suite au déplacement, il y a 3 ans, du site des répétitions des troupes motorisées de la base aérienne de Villacoublay sur la base aérienne 217 à Brétigny-sur-Orge.

Dès le début de l'année A, des reconnaissances d'itinéraires se déroulent à Paris et entre Paris et la BA 217. En effet, l'EMSD-P et le CMO MVT ne cessent de faire évoluer le réseau de manœuvre afin de le rendre le plus efficient possible. Ces reconnaissances permettent donc de valider les améliorations apportées. Par exemple, pour le défilé 2011, les troupes motorisées ont utilisé pour la première fois le boulevard périphérique pour entrer dans Paris et en 2012, la quasi totalité des troupes motorisées a emprunté l'autoroute A6 pour se rendre sur les Champs-Élysées.

Ensuite, les réunions de calage se succèdent rapidement avec l'EMSD-P et l'EMF. Elles précisent les modalités d'arrivée des troupes en région parisienne et les demandes particulières d'appui mouvement pour certaines unités (en 2012, le 13<sup>e</sup> RG avec les SPRAT). Les contraintes liées au gabarit des véhicules qui défilent sont en effet parfois un casse-tête pour les circulateurs.

Enfin, depuis 2012, le CMO MVT est consulté par la cellule cérémonie du cabinet du gouverneur militaire de Paris, chargée de préparer la configuration du défilé. Le CMO MVT peut ainsi présenter ses contraintes et éviter toute difficulté majeure lors de la mise en place du défilé.

## LE GROUPEMENT DE CIRCULATION ROUTIÈRE

La montée en puissance proprement dite du GCR commence dès les mois de septembre-octobre avec la désignation des escadrons et pelotons de circulation rou-



Répétitions des troupes motorisées à Brétigny sur Orge



Le CO du GCR 14 juillet



Répétitions des troupes à pied à Satory



Mise en place des troupes à pied sur les Champs Élysées

tière qui composeront ce GCR. Avec la projection du 121<sup>e</sup> régiment du Train à PAMIR en 2013, c'est le 516<sup>e</sup> RT qui a été désigné pour commander le GCR 2013.

Dans ce cadre, le CMO MVT prend contact avec les formations du Train désignées par l'EM BL1 et le CFT pour les unités hors brigade, pour leur donner ses attendus. Une réunion « prise de contact » est organisée avec les commandants d'unité et les chefs de peloton courant avril, au cours de laquelle, dans la mesure du possible, les ébauches d'ordres leur sont données pour qu'ils puissent commencer à s'imprégner de la mission.

Il ne faut pas oublier nos camarades de la réserve qui sont impliqués très tôt dans la manœuvre. En effet, la réserve opérationnelle est une composante essentielle qui peut représenter jusqu'à 50% des effectifs du GCR. De plus, le CMO MVT travaille en étroite collaboration avec le commandant d'unité de l'unité de soutien pour préparer le déploiement du GCR sur le site de Saint-Germain-en-Laye. Il s'agit ainsi de soutenir plus de 400 personnes pendant près de trois semaines.

L'unité de soutien se déploie dès la mi-juin sur le site de Saint Germain en Laye afin de monter le bivouac et de prendre tous les contacts nécessaires pour assurer un soutien de qualité dès l'arrivée des premiers éléments fin juin. Dès cette date, l'état major du GCR et les commandants d'unité et chefs de peloton commencent à travailler sur la mission 14 juillet. Les ordres de l'EMSD-P sont décortiqués, les éventuels points bloquants sont soulevés.

#### LA MISSION « 14 JUILLET »

Le 1<sup>er</sup> juillet, le GCR, unité de circonstance, est créé. Les reconnaissances des itinéraires par les différentes unités le composant peuvent commencer. Des surprises sont toujours au rendez-vous : travaux en cours, hauteur de pont ou largeur de voie posant problème, etc.

Les unités motorisées commencent à arriver aux alentours du 5 juillet. Celles arrivant par la route sont prises en compte par le GCR dès les sorties d'autoroute et accompagnées vers la BA 217. Les unités arrivant par le train sont débarquées à l'installation terminal embranché (ITE) de Brétigny-sur-Orge, sur le site de l'ELOCA (anciennement 1<sup>er</sup> GL-CAT). Cette proximité permet de débarquer du train et de n'avoir que quelques kilomètres à parcourir sur route pour gagner le site des répétitions.

Le 9 juillet, les répétitions commencent sur une des pistes de la base. Un peloton de circulation routière est dédié à cette mission afin d'assurer l'appui mouvement des troupes pendant toutes les phases des répétitions, ainsi que pour l'arrivée et le départ des formations. Pendant ce temps, sur le site Nexter à Satory, un autre peloton s'apprête à appuyer les répétitions des troupes défilantes à pied. Les va-et-vient incessants des cars et des véhicules d'autorité mettent le peloton sous pression. Le CMO MVT s'est alors *transformé* en EMT, avec des renforts d'active et de réserve. Il prépare tous les ordres que va produire le GCR : arrivée des troupes, répétitions, appui mouvement le 14 juillet, départ des unités, pour ne citer que ceux là.

Très rapidement le jour du 14 juillet arrive et l'EMT se déploie sur deux sites. Un centre opérationnel est monté au niveau de la place de l'Étoile. Il est en charge de toute la phase de concentration/conversion, c'est-à-dire le départ des troupes de la BA 217, leur mise en place à Paris et, suite à la revue présidentielle, la mise en configuration « défilé ». L'autre CO se trouve à proximité de la place de la Concorde pour la phase de dislocation, c'est-à-dire, après l'éclatement des troupes devant la tribune présidentielle, le guidage des véhicules vers les parkings d'attente avant leur départ vers les opérations de relations publiques ou leur retour sur Brétigny. Le CO qui n'est pas leader pendant une phase de l'opération est toujours en mesure de prendre la main si un incident survient sur le CO actif. La journée ne se finit qu'à l'instant où l'ensemble des véhicules est rentré sur la BA 217 et les circulateurs à Saint Germain en Laye. Pour autant, la mission de l'EMT ne se termine réellement que le 17 ou le 18 juillet, lorsque tous les véhicules ont quitté la BA 217 pour rentrer dans leur garnison, par voie routière ou par voie ferrée. Le GCR « 14 juillet » peut alors être dissous. Enfin, la mission du CMO MVT ne s'arrête pas là. Le RETEX doit être préparé. Puis, après quelques permissions, commence la montée en puissance du GCR de l'année suivante et la mise à jour du mémento « 14 juillet ».

Pour conclure, le GCR est une des vitrines de l'arme du Train et plus particulièrement de l'appui-mouvement. La démonstration de ces savoir-faire permet de valoriser cette composante auprès de l'interarmes et de l'interarmées à l'occasion d'un événement d'ampleur nationale à haute visibilité. Cela permettra certainement aux chefs interarmes de se rappeler que la circulation routière peut leur être utile lors d'exercices en terrain libre et assurera à nos circulateurs l'opportunité de mettre en œuvre plus régulièrement les fondamentaux de l'appui-mouvement.





# 121<sup>e</sup> RT : Tranches de vie du GCR 14 juillet 2012

## Le peloton de réserve toujours présent

➤ PAR L'ADJUDANT-CHEF (R) ADAM  
2<sup>e</sup> ECR

**A**près une période d'instruction sur les fondamentaux du circulateur d'avril à juin 2012, incluant un exercice sur la commune de Ste-Geneviève des Bois, le 2<sup>e</sup> escadron de circulation routière (ECR), renforcé de soldats du 6<sup>e</sup> escadron de transport (ET) et de jeunes réservistes issus de la formation militaire initiale de réserve (FMIR), a projeté du 1<sup>er</sup> au 15 juillet un peloton à 5 patrouilles dans le cadre du groupement de circulation routière (GCR).

Hébergé sous tente au Quartier Général des Loges (QGL) de St-Germain en Laye, le peloton aux ordres de l'adjudant-chef Adam a été intégré dans l'escadron moto, qui avait en charge toutes les actions au profit des troupes motorisées sous le commandement du capitaine Piernaz, commandant le 1<sup>er</sup> ECR.

Déployé à Paris intra-muros, depuis la porte de la Muette et la porte Maillot, jusqu'aux ave-

nues donnant sur la place de l'Étoile, ainsi que sur l'axe Concorde-place de l'Alma en sortie du défilé, l'ensemble de la mise en place du dispositif a été précédé de reconnaissances, de la confection de plus de 150 panneaux fléchés et d'une coordination avec les autres pelotons.

Le jour J, après un réveil à 2 h 30, le peloton s'est déployé sur sa zone d'action puis, le défilé terminé, plusieurs patrouilles ont guidé les rames des unités défilantes vers les lieux où se déroulaient les opérations de relations publiques dans Paris et en banlieue. À partir de 18 h 00, ces mêmes rames ont été accompagnées vers la BA 217 de Brétigny, mouvements qui sonnaient la fin de la mission et un retour au camp de toile au QGL pour un repos bien mérité.

C'est avec la satisfaction d'avoir réussi leur mission que les soldats du peloton ont regagné Montlhéry avant de retrouver leur foyer.

# La préparation du défilé motorisé

➤ PAR LE **LIEUTENANT LEMAIRE**  
1<sup>er</sup> ECR

**8** juillet 2012, Brétigny. Après une prise en compte rapide des tentes installées sous les hangars de la BA 217, vient déjà l'heure des premières répétitions. Sous une pluie battante, les premiers automatismes doivent se mettre en place, tels que l'alignement des véhicules et le respect des distances.

La première journée comprend quatre répétitions. Les niveaux sont assez disparates selon les détachements, mais les progrès sont rapides et nous devons rapidement nous attacher à corriger les détails. Les journées se suivent et se ressemblent : répétitions, préparation du jour J et quartier libres qui nous permettent de profiter de la région parisienne.

Le jeudi est déjà consacré à une répétition générale devant le gouverneur militaire de Paris, ce qui nous donne l'occasion de vérifier les tenues avant le grand jour.

14 juillet : après une journée de repos suivie de la préparation des véhicules, nous partons pour Paris. Départ 5 h 00, la nuit a été courte. Les véhicules se mettent en place, dans les rues adjacentes ou sur les Champs Élysées pour la

revue des troupes. Malgré le temps, le moral est au beau fixe. Puis c'est le grand moment : les véhicules s'activent, les 880 mètres de défilé sont vite parcourus. Joie et fierté nous envahissent, fierté d'avoir pu, en cette journée ne faire qu'un avec le peuple français.



## La « Nuit des petits lutins »

➤ PAR LE **CAPITAINE (R) LEBEAU**  
121<sup>E</sup> RT

**L**e 9 juillet après-midi, le GCR 2012 s'agite au Camp des Loges. Les uns fourbissent leurs ordres, les autres revoient leur dispositif, certains mettent la dernière main à leurs panneaux noirs depuis longtemps confectionnés. Ce soir en effet a lieu la fameuse « nuit des petits lutins », point d'orgue des activités de la phase de répétitions du GCR 2012 au milieu d'une semaine déjà bien chargée. Il s'agit ce soir d'une sorte de répétition générale de la manœuvre qui sera exécutée le 14 juillet matin. Ainsi, chacun, du commandant d'unité à l'agent de circulation routière, aura à exécuter sa mission à blanc : installation des différents

dispositifs, répétition des gestes de base du circulateur, ... Tout doit être prêt pour le passage de l'équipe de contrôleurs qui va balayer tous les itinéraires afin de s'assurer que ces derniers sont correctement équipés et que la mission est connue de tous. Ce premier déploiement du GCR 2012 en son entier permet également de tester le réseau de transmissions afin que tout soit prêt pour le jour J. C'est avec la satisfaction du devoir accompli qu'à l'issue du contrôle, les escadrons ont rejoint leurs tentes à Saint Germain en Laye pour quelques courtes heures de sommeil : dans deux heures les répétitions reprennent...



# Mission soutien technique du 14 juillet

➤ PAR L'ADJUDANT JONCKHEERE  
ET LE MARÉCHAL DES LOGIS-CHEF PRADEL  
ECL/BML

**L**e 1<sup>er</sup> juillet 2012 sonne le départ de l'élément léger d'intervention (ELI) du 121<sup>e</sup> RT pour le camp des Loges où nous avons été très bien accueillis par le GSBdD et la 12<sup>e</sup> BSMAT, présents sur zone. Mission : soutenir le GCR jusqu'au 15 juillet 2012. Les journées sont bien remplies et nous permettent de constater que nous n'avons pas à rougir de l'état du matériel du 121<sup>e</sup> RT. En effet, beaucoup de temps est passé au profit des autres formations.

Le jour J, réveil à 3 h 00 pour un départ à 4 h 00 afin d'être en place sur le boulevard de la Grande Armée, en mesure d'intervenir. La journée est calme, seul un accident de la circulation est à déplorer. Les personnels du NTI1 gardent un bon souvenir de cette mission, tant sur le plan technique que sur celui des activités de cohésion, notamment celles proposées par la cellule loisirs.

La partie maintenance ne serait pas complète si l'action du moyen de dépannage KERAX n'était pas mise en avant. Engagés sur le site de Brétigny-sur-Orge dès l'arrivée par voie ferrée des premiers véhicules afin d'en assurer le débarquement, le maréchal des logis-chef Pra-

del et les brigadiers-chefs Sarrazin et Boussy reçoivent une mission toute particulière le jour J lors du défilé : évacuer tout véhicule en panne le temps d'une publicité...

Tout est une histoire de « timing » minutieusement préparé sur la piste des répétitions du défilé de la BA 217 avec les véhicules « spare » des unités défilantes, et répété grandeur nature sur les Champs Élysées le 12 juillet. Tôt ce matin là, une simulation de panne est jouée. Stationnée à l'entrée du tunnel de la Concorde, l'équipe du maréchal des logis-chef Pradel est avertie par radio qu'un véhicule est en panne : le chrono démarre, le véhicule devant être évacué en maximum 1 minute 30 secondes... Mission réussie !

Le jour J, aucun incident n'est à déplorer. À l'issue du défilé, l'équipe se met en place dans l'avenue de la Grande Armée afin d'être en mesure d'évacuer tout véhicule participant aux relations publiques. Une intervention est réalisée avant de regagner Brétigny vers 22H30. Dès le lendemain, l'équipe soutient l'embarquement des véhicules sur les trains, action sonnant la fin de cette mission si particulière qu'est le 14 juillet.

## Les transmissions du GCR

➤ PAR LE PELOTON SIC  
DU 121<sup>e</sup> RT

**D**urant 3 semaines, le peloton transmissions du 121<sup>e</sup> RT a déployé ses moyens pour permettre à l'ensemble du GCR de dérouler ses activités de préparation du déploiement le jour J.

Le 14 juillet, les moyens ont été repartis sur plusieurs zones. Un détachement place de l'Étoile coordonnait l'arrivée et la mise en place de tous les véhicules participants au défilé. Un autre détachement place de la Concorde devait coordonner la dislocation du défilé. Le relais, stationné à Longjumeau permettait la liaison avec Brétigny, départ des rames de véhicules. La station recueil, restée à Saint-Germain, recensait le départ et le retour au camp des patrouilles et restait en liaison permanente avec elles. Cette dernière était également capable d'intervenir en cas de défaillance d'un des postes de commandement (Étoile ou

Concorde) et en mesure de rendre compte lors du retour de tout le GCR sur zone. Tous ces emplacements étaient en liaison radio avec les points de contrôle et de régulation répartis dans Paris et sa périphérie. Ils devaient guider et assurer la sécurité des véhicules des troupes défilantes et des troupes à pied depuis leur mise en place pour le défilé jusqu'au retour dans leur lieu de cantonnement.





EN MÉTROPOLE

# Des nouvelles des tringlôts du RMED : exercice EXOSAN 2012



➤ PAR LE **MÉDECIN EN CHEF NOVEL**  
CHEF BOI DU RMED  
ET LE **CAPITAINE PRETEUX**  
RÉDACTEUR BOI/EMPLOI ET OFFICIER DE MARQUE EXOSAN 2012

L'exercice EXOSAN 2012 destiné aux internes des hôpitaux des armées (IHA), médecins du service de santé des armées (SSA) terminant leur cursus de formation, s'est déroulé du 15 au 19 octobre 2012 sur le camp de La Valbonne. Conçu par le médecin en chef Martinez, de l'hôpital interarmées (HIA) Desgenettes à Lyon, il a été mis en œuvre et exécuté par le régiment médical (RMED).

Afin d'offrir aux IHA des conditions d'exercice les plus réalistes possibles, le cadre de l'action se situait sur un théâtre de type Afghanistan, sans ennemi clairement défini, avec des risques multiformes, une implication des populations autochtones et l'absence de respect des droits de la guerre (utilisation de pièges, mines et IED par exemple). L'exercice a donc vu la mise en œuvre de 5 chaînes d'évacuation sanitaire de la ligne de front à un centre de triage, et ce en ambiance tactique armée de Terre.

Toutes les compagnies ont été mises à contribution afin de mener à bien cette mission.



Les 4 compagnies médico-chirurgicales ainsi que le 810<sup>e</sup> hôpital mobile de campagne (HMC) ont déployé chacun un poste médical et mis en place cinq zones d'incidents selon des scénarii tactiques différents (IED, suicide bomber, check point, incident sur convoi, incident en zone urbaine). Le 810<sup>e</sup> HMC a également déployé une croix de triage. La NBC1 a assuré la gestion de l'ensemble des plastrons de l'exercice. La NBC2 a déployé, quant à elle, une section de protection pour la garde de l'emprise durant l'exercice. Enfin, la CCL a assuré le soutien logistique, ce qui lui a permis de s'entraîner pour son prochain contrôle opérationnel. Toute la manœuvre s'est déroulée dans un environnement numérisé permettant ainsi aux cadres du régiment de s'entraîner à travailler avec le système SIR et les dalles SITEL.

Les IHA ont ainsi pu jouer tour à tour le rôle de médecin, d'infirmier ou d'auxiliaire sanitaire en intervenant sur les zones d'incidents pour constituer le nid de blessés, puis évacuer leurs blessés aux postes médicaux et enfin intervenir au centre de triage. Enfin, ils ont pu profiter de 4 ateliers de démonstration : atelier IED et atelier UMTE armés par le 31<sup>e</sup> RG, ainsi que l'antenne chirurgicale (2<sup>e</sup> CMC) et l'unité médicale de décontamination des armées (NRBC2).

Cet exercice a permis le déploiement de l'ensemble du régiment et a été particulièrement apprécié par les internes des hôpitaux des armées. Il a par ailleurs contribué à la préparation opérationnelle des personnels du RMED.





# Des nouvelles des tringlôts du RMED : exercice en terrain libre WISE RESOLUTION

➤ PAR LE **MÉDECIN EN CHEF NOVEL**  
CHEF BOI DU RMED

ET LE **CAPITAINE CAYROLLES**  
OFFICIER EMPLOI DU RMED

**N**ul besoin d'attendre le 1<sup>er</sup> janvier pour prendre de sages résolutions (« wise resolution » en anglais). En vue de l'exercice DAVOUT FORTEL et de son ANTARES qui se sont déroulés en février-mars 2013, le régiment médical a effectué une manœuvre en terrain libre dans la région d'Ambérieu-en-Bugey, Lagnieu et La Valbonne du 26 au 30 novembre 2012.

Cet exercice d'entraînement a été l'occasion de déployer les unités organiques, dans un format proche de celui de FORTEL : PC de zone fonctionnelle santé, train de combat n°2 et son PC, une unité médicale de décontamination des armées (UMDA) avec un PC de compagnie NRBC, et une compagnie médico-chirurgicale avec une section MEDEVAC sur VAB et J5 RQB.

Les PC numérisés ont ainsi pu s'entraîner par bordées et donner des ordres à leurs troupes déployées sur le terrain. Chacun a pu se réapproprié sa place au sein des structures PC.

L'ensemble du dispositif, quadrillant la plaine de l'Ain sur des elongations de plus de 30 km, s'est parfaitement inséré dans l'environnement civil et même interarmées puisque l'UMDA de la compagnie NRBC1 du capitaine Mongalvy a bénéficié d'infrastructures mises à disposition par la base aérienne 278 d'Ambérieu-en-Bugey.

Pris sous le feu NRBC de l'ennemi du thème tactique et ayant reçu la mission de soutenir réellement le déploiement de la zone fonctionnelle santé, la compagnie de commandement et de logistique (CCL) commandée par le capitaine Eouzan a pu manœuvrer et démontrer ses savoir-faire. Dans le même temps, l'évaluation opérationnelle de la CCL a été réalisée, passage obligé de tout commandant d'unité lors de sa deuxième année de temps de commandement.

Implantée au cœur de la ville de Lagnieu, cette compagnie a par ailleurs pu nouer un contact appuyé avec la municipalité et attirer l'attention de la population, notamment grâce à la presse locale.

Ainsi, ce sont 8 postes de commandement (de niveau 4 à 6) avec leurs hommes qui ont été déployés pendant 5 jours et 4 nuits en terrain libre dans un espace de bataille numérisé. Ils ont pu entretenir les savoir-faire des divers domaines de spécialité du régiment : de l'auxiliaire sanitaire en escouade blindée, au dépannage des moyens de transmissions et automobiles, en passant par la mise en place d'un relais de transmission pendant toute la manœuvre et le travail des savoir-faire en UMDA.

## 519<sup>e</sup> GTM / Exercice « ARK FORWARDER »



C'est après une mission de 10 semaines et 7 ports visités que le déchargement du navire affrété « Ark Forwarder » a servi d'entraînement les 17 et 18 novembre derniers aux hommes du 519<sup>e</sup> GTM. Ces opérations portuaires, réalisées en coordination avec la base navale de Toulon, ont permis au 519<sup>e</sup> GTM et à son personnel, spécialiste du transbordement maritime, de scénariser le déchargement en mettant l'accent sur la protection et la défense des sites mais également du fret, de son transport et de son stockage. Cet exercice alliant opération maritime de déchargement et capacité à travailler en ambiance d'insécurité a permis aux hommes du 519<sup>e</sup> GTM de s'entraîner à faire face à des situations auxquelles ils sont parfois confrontés. En effet, outre leurs savoir-faire spécifiques, les militaires du 519<sup>e</sup> GTM sont avant tout des soldats, capables de combattre si nécessaire.

## 519<sup>e</sup> GTM / Camp régimentaire à La Courtine

Du 28 novembre au 7 décembre 2012, le 519<sup>e</sup> groupe de transit maritime était présent à La Courtine pour parfaire ses savoirs tactiques et techniques. Dans le cadre de la préparation opérationnelle du régiment, les objectifs principaux de cette plage d'entraînement étaient d'une part la réalisation de MICAT par les compagnies PROTERRE et d'autre part la réappropriation des « fondamentaux » du soldat.

Les activités étaient ainsi principalement centrées sur l'acquisition/révision des actes élémentaires et réflexes du soldat logisticien (tirs, secourisme, transmissions, combat en localité, atelier maintenance, déplacements, topographie). Par ailleurs, les conditions climatiques si particulières de ce mois de décembre à La Courtine ont favorisé le développement de la rusticité et de la vie en campagne du personnel.



Après une rapide installation, le 28 novembre, les deux compagnies PROTERRE (1<sup>er</sup> ETC et 2<sup>e</sup> EP) recevaient l'OPORD « Exercice Lyautey » axé sur les missions « reconnaître », « tenir un point de contrôle » et « gérer un RESEVAC ». Du 29 au 30 novembre, les compagnies ont pu mettre en œuvre leurs savoir-faire tactiques et asseoir leurs connaissances techniques en ambiance NRBC. L'exercice « Lyautey » achevé, les compagnies ont poursuivi l'instruction par des séances de tir d'armes collectives (12.7 et ANF1), de mise en œuvre d'explosifs et d'IST-C. Le 3 décembre, marquant la fin des journées d'instruction « Tir », un parcours de biathlon de 11 km alliant rusticité et cohésion, a permis aux différentes équipes constituées de s'affronter sur un parcours sélectif et enneigé. Enfin, point d'orgue pour les chefs de groupe des 1<sup>er</sup> ETC et 2<sup>e</sup> EP, un rallye de 48 heures leur a offert l'opportunité d'être mis en situation de commandement direct, lors de multiples ateliers tels que le sauvetage en combat (SC1), le tir par SITTAL, le NRBC, le combat Azur, le parcours Bull Dog, la course d'orientation, les transmissions, le TIOR et la mobilité terrestre.



### 519<sup>e</sup> GTM / Opération «rade propre»



En pleine semaine du développement durable, la Base de Défense de Toulon a renouvelé cette année l'opération «rade propre». Les éditions des années précédentes ont été un réel succès grâce à l'investissement important du personnel civil et militaire et grâce aux moyens mis en place par la Marine Nationale et l'ensemble des acteurs. La 5<sup>e</sup> édition de cette opération a débuté mardi 2 avril dans la base navale de Toulon. Pour sa première participation, le 519<sup>e</sup> groupe de transit maritime a permis, avec une trentaine de volontaires, de dégager plus de 30 m<sup>3</sup> de déchets divers dont 15 m<sup>3</sup> de bois, 10 m<sup>3</sup> de ferraille et 7 m<sup>3</sup> de débris divers (de la bouteille plastique au caddy de supermarché) sur la zone de l'héliport à Milhaud.

### 519<sup>e</sup> GTM / Le 519 présente ses métiers aux CIRFA Terre sud-est

Mercredi 3 avril, les chefs des 22 CIRFA Terre (Centre d'Information et de Recrutement des Forces Armées) du Groupement de recrutement et de sélection sud-est, en séminaire à Toulon, sont venus visiter le 519<sup>e</sup> GTM.

Après une présentation du régiment, ils ont assisté au déchargement du navire affrété Ark Forwarder et ont pu découvrir directement les métiers spécifiques des hommes de cette unité unique en France.

Les échanges avec les cadres et les jeunes recrues du 519 ont été fructueux et ont permis de bien cerner les profils requis. Cela sera profitable aux prochains recrutements ainsi qu'à la réserve opérationnelle. Une journée de présentation des métiers du 519<sup>e</sup> GTM dédiée aux chargés de recrutement est envisagée.



## BQG CRRE / Le BQG du CRRE soutient l'exercice « JOINT EFFORT 2013 »

L'exercice JOINT EFFORT 2013 (JTEF13) est un exercice multinational conçu pour entraîner pour la première fois l'état-major de l'Eurocorps en temps qu'état-major de JOINT TASK FORCE. Il s'est déroulé du 21 au 31 mai 2013, principalement au quartier Aubert de Vincelles à Strasbourg. La mission du BQG (Bataillon de Quartier Général) était de soutenir cet exercice dans plusieurs domaines, impliquant ainsi chacune de ses compagnies. Montage des postes de commandement, garde de sites, anticipation des besoins pour la vie réelle (logement pour les renforts, restauration, etc...) ont été préparés depuis plusieurs mois. La mise en œuvre, quant à elle, a débuté dès la fin du mois de mars. Pendant l'exercice, l'ensemble du bataillon était sur le « pied de guerre » pour s'assurer du bon déroulement général, chacun dans son domaine :

- ✕ transport de personnels et de matériels entre les différents sites ;
- ✕ maintenance des véhicules et de l'infrastructure ;
- ✕ soutien carburant ;
- ✕ hébergement ;
- ✕ restauration / loisirs ;
- ✕ production d'énergie...

L'exercice s'est terminé le 31 mai pour les participants. Mais le BQG, lui, a continué sa manœuvre logistique encore quelques jours pour le démontage et a accompli ainsi sa principale mission : soutenir l'état-major du Corps de Réaction Rapide Européen.



*Le chef de corps du bataillon, le Lcl Gonzalez Laso de la Vega, contrôle le montage des PC.*

## 121<sup>e</sup> RT / Le 121 s'ouvre aux lycéens d'Arpajon

Par une convention cadre signée le 8 mars 2011, les ministères en charge de la Défense et de l'Éducation Nationale ont convenu d'encourager le développement des classes « défense et sécurité globales ».

S'appuyant sur cette convention cadre, le lycée professionnel d'Arpajon a pris contact avec le 121<sup>e</sup> RT au deuxième semestre 2012. L'objectif n'est ni de faire du pré-recrutement pour les armées, ni de « militariser » l'enseignement mais bien de constituer un support permettant de donner du sens aux enseignements dans le cadre d'une classe à projet. D'un point de vue Défense, cela permet au régiment de participer au rayonnement de l'armée de Terre, de développer le lien armée-nation et de mieux se faire connaître dans son environnement local.

Les principaux responsables du lycée et du régiment se sont donc rencontrés pour définir les limites de ce partenariat. Puis une dizaine d'élèves accompagnés de leur proviseur et leurs professeurs sont venus assister à la cérémonie de la fête du Train célébrée en avance de phase en février dernier, pour cause de projection du régiment.



L'officialisation de ces échanges s'est effectuée le 18 mars 2013 lorsque le colonel Eric Vincendet, chef de corps du 121<sup>e</sup> RT et le lycée professionnel Paul Belmondo d'Arpajon, représenté par son proviseur M. Pichard, accompagné de M. Tacail, professeur et correspondant privilégié entre le lycée et le régiment, ont signé une convention de partenariat.

La prochaine étape consistera en un échange de courrier entre le personnel projeté en Afghanistan et les lycéens, ainsi qu'en une participation du lycée via un stand de présentation de leur lycée lors des portes ouvertes du 121 les 22 et 23 juin prochains.



### 503<sup>e</sup> RT / Le 503<sup>e</sup> RT participe à la journée nationale du réserviste (JNR) 2013

Le 4 avril 2013 au lycée Jules Raimu de Nîmes, le Lcl Manche, officier adjoint réserve du 503<sup>e</sup> RT, accompagné d'une délégation de réservistes, ont présenté leur engagement et leurs expériences de logisticiens dans la réserve opérationnelle de leur régiment, auprès des lycéens en cursus professionnel des métiers de la route et de la sécurité.

Une fois les militaires accueillis par M. Royer, professeur chargé de coordonner cette activité puis M. Gélis, le proviseur, cette rencontre a débuté par un déjeuner convivial avec les professeurs concernés par ce projet. Les réservistes du 503<sup>e</sup> RT ont ensuite répondu aux nombreuses questions posées par les élèves qui se sont montrés particulièrement intéressés. À l'issue de cet échange, les élèves – futurs professionnels de la route – ont découvert ce qu'ils attendaient avec impatience, trois véhicules de transport logistique tactiques majeurs en service au 503<sup>e</sup> RT (transport d'engins blindés, transport de carburant et transport de fret) présentés par les militaires d'active sur le parking du lycée.

Le 503<sup>e</sup> RT dispose d'un escadron de transport de réserve (ETR) à part entière dans sa structure. L'ETR assure des missions dans le cadre du plan VIGIPIRATE, participe aux manœuvres du régiment, aux missions d'urgence (inondations, tempêtes, marée noire), mais aussi à des missions ponctuelles spécifiques (EuroSatory) et à des renforts individuels en état-major. Depuis son arrivée en 2011 dans le département du Gard, le régiment a recruté plus d'une soixantaine de personnels de réserve de tous grades.

Cette première rencontre particulièrement enrichissante a été une belle occasion de renforcer les liens entre l'éducation nationale et la défense. L'excellente impression générale ressentie par tous les participants laisse envisager la pérennisation de ce projet.



### 503<sup>e</sup> RT / Le 503 en exercice « AIREX – BAPEX »



Dans le cadre de l'exercice AIREX-BAPEX 2012, un détachement du 503<sup>e</sup> régiment du Train, aux ordres du commandant Delpech, s'est rendu sur le camp de Vouziers-Séchault du 22 au 26 octobre 2012. La mission était d'armer un centre de regroupement et d'évacuation des ressortissants (CRER) sous sa forme « EVACINFO ». À cet effet, le 503<sup>e</sup> RT a pu compter sur des renforts du 2<sup>e</sup> régiment de Hussards (une équipe recueil de l'information) et trois gendarmes de l'air. Le CRER, armé par l'escadron de ravitaillement (ER), a été efficacement monté et a rapidement trouvé sa place dans cet exercice interarmées et interalliés (allemands, britanniques, italiens, espagnols, belges, hollandais et suédois). Le déploiement « EVACINFO » comprend trois

secteurs principaux : accueil, enregistrement et attente avant départ. À l'accueil, l'objectif est de rassurer les ressortissants lors de leur arrivée. Une fois les sacs contrôlés et les poches vidées, ils peuvent être dirigés vers l'enregistrement où sont collectées les informations nécessaires à l'impression d'une carte d'embarquement. Enfin, les ressortissants patientent dans la tente « attente-départ » jusqu'à ce que le vol soit annoncé et que les cartes d'embarquement soient alors validées. À Vouziers, les civils étaient ensuite escortés vers leur vol par les forces britanniques. Quelques incidents sont survenus afin de faire découvrir les difficultés de ce type de mission : certains ressortissants ayant rencontré des problèmes plus ou moins graves lors de leur récupération, les gendarmes étaient présents pour recueillir leurs plaintes et veiller au calme. Le personnel du 2<sup>e</sup> RH tentait lui de collecter auprès des évacués les informations pouvant être utiles à la force. Enfin, la présence de ressortissants étrangers, pris en compte au CRER dans le cadre d'accords, a permis au détachement de pratiquer l'anglais. Cet exercice fut l'occasion de présenter le fonctionnement du CRER à nos alliés mais aussi à l'IHEDN (Institut des hautes études de Défense nationale) lors de sa visite du jeudi 25 octobre.

## RSC / Une athlète de haut niveau au RSC

Le caporal Sophie Duarte du régiment de soutien du combattant s'est classé 16<sup>e</sup> des derniers championnats du monde de cross en Pologne (25 mn et 17 s sur 8 km). Il termine 2<sup>e</sup> européenne à 53 s de la médaille d'or. C'est la meilleure place obtenue par une française dans cette compétition depuis 2004. Spécialiste du 3000 m steeple dont elle détient le record de France, le caporal Duarte souhaite se consacrer cette année au 5000 m avant de passer sur le marathon, avec pour objectif affirmé, une qualification pour les jeux olympiques de Rio en 2016. Affectée au bureau des sports, le caporal Duarte fait partager son expérience du plus haut niveau en encadrant notamment les séances d'entraînements de l'équipe de cross du RSC.

### Palmarès athlétisme

- 5 titres de championne de France ÉLITE : 2007 - 2008 - 2009 - 2010 et 2011.
- Record de France du 3000 m steeple (toujours actuel) : 9 mn 5 s (9<sup>e</sup> au bilan mondial).
- Demi-finaliste aux JO de Pékin en 2008.
- 5<sup>e</sup> aux championnats de Monde à Osaka.
- Finaliste aux mondiaux de Berlin et de Barcelone.
- Victoire au Décanations 2008 - 2009 et 2010.
- Place d'honneur aux Diamonds League à Rome en 2009 (5<sup>e</sup>) et à Oslo (2008 - 2009).
- 4<sup>e</sup> à la finale du Grand Prix Golden League.

### Compétitions militaires

- Vice-championne du monde militaire sur 1500 m en 2009.
- 4<sup>e</sup> aux Jeux Mondiaux militaires à Rio en 2012 sur steeple.
- Vice-championne du monde de cross en 2008.
- Championne de France Interarmées de Cross.



### Palmarès cross

- 2 places de 6<sup>e</sup> aux championnats d'Europe de cross (2011 en Slovénie et 2012 en Hongrie).
- Sélectionnée avec l'équipe d'Europe de cross en janvier 2013 au match US/ GB/ Europe au cross international d'Edimbourg.
- Victoires au cross international de Gujan en 2009 et 2011.
- 3 fois 3<sup>e</sup> aux championnats de France de cross long 2011 - 2012 et 2013.

## 1<sup>er</sup> RTP / bérets rouges et ceintures noires



Toutes deux sont maréchal des logis au 1<sup>er</sup> régiment du train parachutiste. Toutes deux ont découvert le judo à l'âge de 6 ans et s'efforcent aujourd'hui d'allier entraînement sur les tatamis et métier militaire. Toutes deux se trouvaient le 24 avril 2013 dernier à la base aérienne d'Avord, où se déroulaient les championnats de France de Judo militaire. Le MDL Morgane LOHEZIC s'est imposée chez les moins de 52 kg en remportant la première place, le MDL Johanne LEMAZURIER s'est accaparée la seconde place chez les moins de 57 kg. Cette compétition qui rassemblait 110 judokas venus de toutes les armées n'était pas l'unique rendez-vous qui les attend. Le Mdl LOHEZIC se prépare aux championnats du monde militaire de judo que se déroulent au Kazakhstan début juillet 2013. Le Mdl LEMAZURIER se prépare aux championnats de France FCD (fédération des clubs de la défense) en juin 2013.



# Parrainage de la Promotion OAEA-OAES 2013-2014

*En octobre 2012, le général Sanmarty, directeur adjoint de la direction des ressources humaines de l'armée de Terre, commandant les écoles et lycées de la défense, a confié à l'école du Train le soin de rechercher un nom de parrain pour le baptême de la promotion OAEA-OAES 2013-2014. Alors que les élèves de la promotion concernée étaient auparavant étroitement associés aux travaux de recherche du nom de leur parrain, il n'en est plus de même aujourd'hui. Les cérémonies de baptême débutant dans certaines écoles d'application dès le mois de septembre, les travaux de recherche et de choix du parrain s'effectuent maintenant en totalité au musée au cours du cycle scolaire précédent. Parmi les 4 noms qui lui ont été proposés, le général Sanmarty a choisi le colonel Gilbert Parazols pour succéder, pour l'arme du Train, au lieutenant Suzanne Rouquette-Lefort, marraine de la promotion 2004-2005 dont il a été rendu compte du 100<sup>e</sup> anniversaire dans le dernier almanach. Comme le montre son parcours des plus prestigieux, le colonel Parazols va permettre de porter haut dans les différentes écoles d'arme les couleurs de l'arme du Train. Compagnon de la Libération et grand spécialiste des combats en milieu désertique, il succède au Lcl Grand (promotion 2011-2012), l'artilleur de Koufra, et au Lcl Renard (promotion 2012-2013), transmetteur à Bir Hakeim, tous deux également Compagnons de la Libération.*

➤ PAR LE **LCL GIRAUD**,  
OFFICIER CULTURE D'ARME

14 juillet 1940 à Londres, le Cne Parazols défile à la tête de ses hommes





le Col Gilbert Parazols en 1951

## Biographie du colonel Gilbert Parazols

Gilbert Parazols est né le 25 octobre 1903 à Affreville en Algérie.

Il s'engage comme 2<sup>e</sup> classe par devancement d'appel le 11 mai 1922 au titre du 2<sup>e</sup> régiment du Génie. Il y acquiert ses premiers galons de laine puis dorés. Il est libéré avec le grade de sergent le 10 novembre 1923.

Rengagé pour deux ans le 8 janvier 1924 au titre du 30<sup>e</sup> escadron du Train avec le grade de maréchal des logis, il y sert jusqu'en janvier 1926. Au mois d'avril, il rengage à nouveau pour deux ans au 23<sup>e</sup> escadron du Train stationné au Maroc et participe activement au soutien des combats de pacification. Il y obtient une première citation à l'ordre du régiment le 8 août 1926, alors qu'il est chef d'un convoi de blessés qu'il parvient à ramener à l'ambulance n°50 dans des conditions particulièrement éprouvantes et dangereuses.

Admis dans le corps des sous-officiers de carrière en juillet 1928, il est affecté au 24<sup>e</sup> escadron du Train à compter du 3 décembre de la même année.

Nommé maréchal des logis-chef le 10 mai 1929, il est admis à l'école de la Cavalerie et du Train de Saumur et promu sous-lieutenant le 1<sup>er</sup> octobre 1930.

Affecté au 122<sup>e</sup> escadron du Train, il est lieutenant le 1<sup>er</sup> octobre 1932. Après avoir suivi à l'école d'application de l'Artillerie en 1933 les cours de chef d'atelier de réparation et d'entretien du matériel automobile, il retourne au Maroc au 123<sup>e</sup> escadron du Train qu'il rejoint le 18 août 1934. À la tête de sa section de transport, il enchaîne les missions pendant 11 mois, parcourant inlassablement les pistes du désert marocain, gardant, malgré les conditions de circulation bien souvent périlleuses, un taux de disponibilité de ses véhicules particulièrement élevé. Fort des plus de 220 000 km parcourus dans ces conditions difficiles, il acquiert une expérience certaine du milieu désertique et obtient en 1935 un élogieux témoignage de satisfaction à l'ordre du corps d'armée.

En 1937, il est affecté à la compagnie détachée dans l'oasis de Tindouf, dans les confins algéro-marocains. Promu capitaine en juin 1938, il y prend le commandement de la compagnie.

En juillet 1939, il quitte le Maroc et rejoint le 122<sup>e</sup> escadron du Train en métropole au moment du déclenchement des hostilités. En avril 1940, alors qu'il commande la 802<sup>e</sup> compagnie autonome du Train, il est désigné avec son unité pour faire partie du corps expéditionnaire français en Norvège et embarque à Brest. Débarqué à Narvik le 6 mai, il ravitaille les unités engagées aussi bien à Bjerkvik qu'à Narvik dans des conditions difficiles et périlleuses. Il est cité pour la 2<sup>e</sup> fois le 15 juin 1940 à l'ordre de la division.

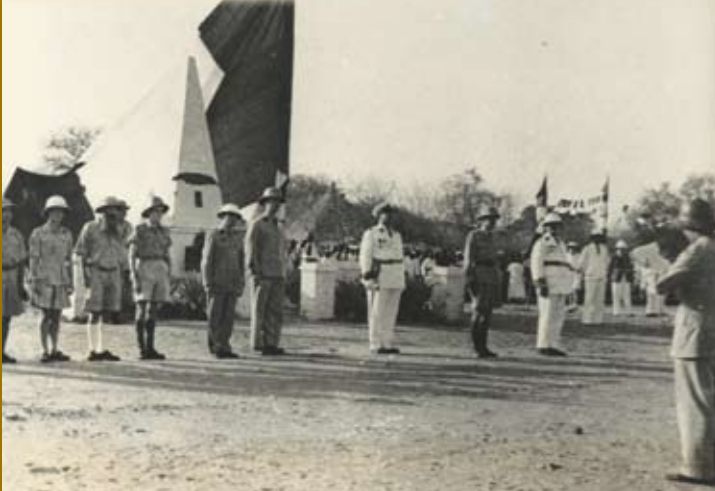
Le 18 juin 1940, il rembarque à destination de l'Angleterre où il est démobilisé de l'armée française régulière. Il rejoint aussitôt le général De Gaulle et crée avec une partie de ses hommes qui l'ont suivi et des évadés de France le 1<sup>er</sup> escadron du Train de la France Libre à 2 compagnies de transport dont il prend le commandement. Embarqué avec son unité à destination de l'Afri-



Septembre 1940, à bord du *Westerland* face à Dakar, le Cne Parazols au côté du Gal de Gaulle



Lybie 1er mars 1941, après la prise de Koufra, prise d'armes présidée par le Col Leclerc. Le Cne Parazols est le 5<sup>e</sup> à partir de la gauche, au côté du Cne de Guillebon



que Occidentale française, il participe en septembre et octobre aux opérations de Dakar et Libreville puis rejoint le Cameroun. Fin novembre 1940, à la tête d'une compagnie de son escadron, le capitaine Parazols est mis à la disposition du colonel Leclerc en tant que spécialiste des régions sahariennes. Il rejoint Fort Lamy (Tchad) où il est incorporé avec ses hommes au sein du 5<sup>e</sup> régiment de Tirailleurs Sénégalais du Tchad pour y fournir l'ossature de 2 compagnies de découverte et de combat. Il participe au raid sur l'oasis de Koufra au cours duquel il se distingue encore. Le 18 février 1941, alors qu'envoyé en éclaireur il devance la colonne, il surprend l'ennemi et capture un véhicule de combat en le chargeant

avec sa voiture civile. Après la prise de l'oasis, il poursuit l'ennemi à la tête de son détachement motorisé en vue de parachever sa destruction. Il est cité pour la 3<sup>e</sup> fois à l'ordre de l'armée.

Promu chef d'escadron en décembre 1941, il est nommé par le colonel Leclerc chef du service automobile, chargé de l'organisation des transports. Il va ainsi participer à toutes les opérations sahariennes jusqu'en 1943 : de la conquête du Fezzan, en passant par la Lybie, jusqu'à l'entrée de la Force L dans Tunis le 15 mai 1943.

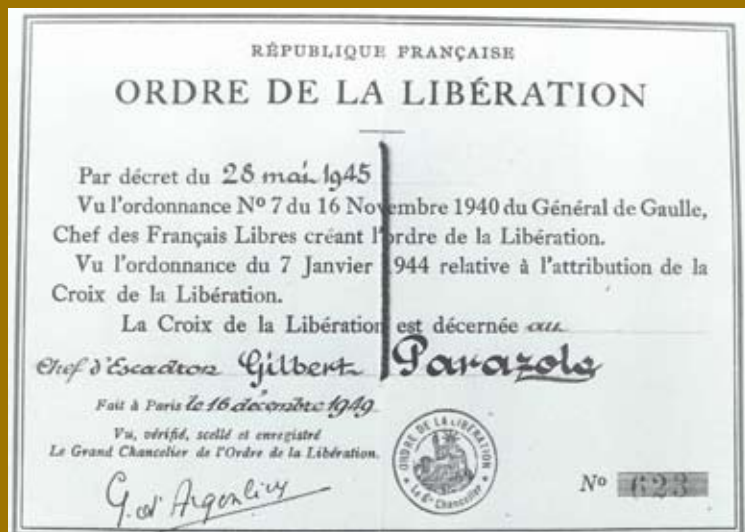


insigne du DCR de la 1<sup>re</sup> DFL

En août 1943, il prend le commandement du détachement de circulation routière de la 1<sup>re</sup> Division Française Libre à la tête duquel il participe à la campagne d'Italie. Il se distingue à nouveau le 11 mai 1944, près du Gargliano, alors que sous de violents tirs de mortiers et dans un terrain miné, il risque sa vie pour ramener les corps d'un aspirant et d'un brigadier-chef de son unité mortellement blessés.

En août, le chef d'escadron Parazols prend le commandement du 505<sup>e</sup> groupe de transport à la tête duquel il débarque en Provence le 21 août pour participer aux campagnes de France et d'Allemagne avec la 1<sup>re</sup> Armée Française. Le 26 août 1944 aux portes de Marseille, en mission de reconnaissance, il est à nouveau cité à l'ordre de la division.

Promu lieutenant-colonel le 25 décembre 1945, il est désigné pour assurer le commandement du Train des unités de la 1<sup>re</sup> Division Coloniale d'Extrême-Orient. Après avoir mis sur pied et instruit ses unités, il embarque avec elles en mars 1946. Commandant le Train du Sud-Vietnam, il participe avec ses unités à toutes les opérations jusqu'en 1948. Pour plus d'efficacité, il se fait breveter parachutiste et observateur d'aviation, ce qui lui permet de suivre depuis les airs ses convois, coordonner leur exécution et si nécessaire leur venir en aide. Il exécute ainsi 47 missions aériennes de guerre au cours desquelles il est cité une 5<sup>e</sup> fois.



16 décembre 1949, le Cne Parazols est fait Compagnon de la Libération

De retour en métropole, il se porte volontaire pour être détaché en 1948 comme observateur des Nations-Unies en Palestine. Affecté à Jérusalem, côté arabe, il se donne nuit et jour à sa mission, créant avec les unités arabes contrôlées un climat de confiance. L'efficacité de son action et son tact lui permettront de recevoir une lettre de satisfaction du médiateur des Nations-Unies.

En novembre 1948, il rejoint à nouveau le Maroc pour y assurer d'abord le commandement du 33<sup>e</sup> escadron du Train stationné à Fès, puis en août 1949 le commandement du centre d'instruction du Train n°14 à Ain Harrouda, près de Casablanca. Il y crée un centre de formation accélérée des conducteurs et des dépanneurs.

En décembre 1949, il est fait Compagnon de la Libération.

Nommé au grade de colonel le 1<sup>er</sup> avril 1951, il finit sa carrière en tant que major de garnison de Lille. En novembre 1952, il fait valoir ses droits à la retraite et se retire à Vaison-la-Romaine (84). Il y décède en 1966.

### Décorations du colonel Parazols

- Commandeur de la Légion d'Honneur.
- Compagnon de la Libération.
- Croix de Guerre 1939/1945 avec 1 palme et 2 étoiles d'argent.
- Croix de Guerre des T.O.E avec 1 étoile d'argent et 1 étoile de bronze.
- Médaille coloniale avec 7 agrafes : Maroc 1925-1926, Sahara, Afrique Française Libre, Koufra 1941, Fezzan et Tripolitaine, Tunisie 1942-1943, Extrême-Orient.
- Médaille commémorative (1939-1945) avec 7 agrafes : Norvège, Libération, Afrique, Tunisie, Italie, France, Allemagne.
- Commandeur du Ouissam Alaouite Chérifien.
- Officier du Nicham Iftikhar.

## Description de l'insigne de la promotion « Col Parazols »

L'insigne a la forme d'un écu sur fond vert et blanc, aux couleurs de l'arme du Train.

En bas à gauche, la roue ailée symbole de l'arme du Train.

À gauche, l'épée symbole de l'officier et le nom du parrain en lettres d'or.

Au centre, une croix d'Agadès argentée, le parrain reconnu comme un éminent spécialiste des opérations en milieu désertique ayant participé à toutes les opérations sahariennes jusqu'en 1943 et s'étant en particulier illustré lors de la prise de l'oasis de Koufra.

Au milieu de cette croix, les couleurs du drapeau norvégien rappellent que juste avant de rejoindre la France Libre parmi les premiers, le capitaine Parazols s'est illustré dès la bataille de Narvik.

Au-dessus, symbole de la vélocité et de l'aptitude à franchir les obstacles, un Pégase que l'on retrouve sur deux insignes d'unités commandées en campagne par le colonel Parazols et à la tête desquelles il a été cité: le Détachement de Circulation Routière de la 1<sup>re</sup> Division Française Libre (campagne d'Italie) et le 505<sup>e</sup> Groupe de Transport (campagne de France).

En haut à droite, la croix de Compagnon de la Libération, décoration la plus prestigieuse détenue par le parrain.





# Assemblée Générale de la FNT au 503<sup>e</sup> RT

Les autorités devant l'étendard du 503

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

**L**e 503<sup>e</sup> régiment du Train et son chef de corps, le colonel Santoni, installés depuis l'été 2011 sur l'ancienne base aéronavale (BAN) de Nîmes-Garons, au cœur de la petite Camargue, ont été les hôtes, le 13 février 2013, de l'assemblée générale (AG) de la Fédération Nationale du Train. Malgré une température très fraîche et un vrai ressenti de mistral glacial, la cinquantaine de participants, venant d'un peu partout en France, mais surtout du Languedoc-Roussillon, de la région parisienne et de

Midi-Pyrénées, a été accueillie dès 7 h 30 au foyer du régiment. Les 511<sup>e</sup> RT d'Auxonne et le RSC de Toulouse avaient pour leur part dépêché un représentant.

La prise d'armes, présidée par le colonel Santoni, en présence du général Rémondin, et rehaussée par la prestation de la fanfare du 503<sup>e</sup> RT renforcée, a été l'occasion d'une remise de décorations, de l'attribution à chaque escadron de son vrai fanion spécifique d'unité, et de la lecture d'un ordre du jour rappelant la création de l'arme du Train le 26 mars 1807 à Osterode. Plusieurs porte-drapeaux d'associations et d'amicales étaient présents.

*« ... Notre Arme a su s'adapter avec force et détermination aux contingences du temps, grâce à l'esprit qui l'anime : cohésion, solidarité, compétence et ... mémoire. C'est en effet à travers l'exigence des traditions que se perpétue l'idée de Servir. »*

**Général G. Bruch**



La fanfare du 503



## Rapport moral du général Rémondin (plan)

### 1/ La FNT aujourd'hui :

- Moments forts 2012 : Fête du Train - Ravivage de la Flamme – Journée Voie Sacrée - Adresse aux stagiaires DA et au cours des Capitaines.
- Projets 2013 : idem + voyage en Pologne.
- Le centenaire 14-18 : rénovation du mémorial Moulin Brûlé dont achat d'une parcelle de terrain.

### 2/ La FNT demain : vigilance

- L'avenir fragile des associations et des fédérations.
- La nécessité aujourd'hui de la transmission des informations par internet.
- Les présidents des associations, indispensables relais du président fédéral.

### 3/ Divers sujets :

- Les publications du père de l'Arme.
- Le Comité d'Entente.
- AG 2014 : différentes hypothèses sur les lieux et dates possibles.

L'AG elle-même s'est déroulée dans le cinéma du régiment. Elle a commencé par la lecture d'un émouvant message de vœux, chargé d'espoir et de confiance, transmis par le doyen des officiers généraux du Train, le général Gaston Bruch (voir encadré). Puis le président Rémondin a présenté son rapport moral (voir encadré). Le général Daunay, secrétaire général, a ensuite détaillé le rapport d'activités et le colonel (H) Béry le rapport financier, conforté par l'intervention élogieuse du vérificateur aux comptes. Rapports moral et financier ont été approuvés à l'unanimité et ont obtenu le quitus de l'assistance.

Monsieur Jean Marie Guastavino, vice-président fédéral de la Fédération Nationale André Maginot, président et rédacteur en chef de la commission de La Charte et représentant pour l'AG son président monsieur Maurice Gambert, présenta alors sa fédération et ses missions. Il assura les participants du plaisir qu'ils auraient d'accueillir la FNT pour



Les autorités devant les porte-drapeaux



Lecture de l'ordre du jour par le colonel Santoni



Les spectateurs de la prise d'armes





L'assemblée générale au cinéma

une prochaine AG dans le complexe touristique-hôtelier de la Grande Garenne à Neuvy sur Barangeon.

En présence du commandant Récamier (écoles militaires de Bourges), représentant le général Etienne, le général Rémondin fit ensuite un point de situation du Train en 2013. Enfin, le colonel Santoni présenta l'environnement de son régiment (Nîmes et sa région) et son régiment lui-même au travers de son histoire, de ses missions, de son organisation et de ses matériels.

Le déjeuner qui s'ensuivit, fut pris en présence du colonel David, commandant la BdD de Nîmes, au mas Rapatelet, bien connu par les Anciens pour avoir été utilisé lors d'exercices interarmées et comme ayant été au temps de la BAN, la résidence du « pacha ».



Séquence Enduro

Les participants ont ensuite pu apprécier les savoir-faire du régiment, en extérieur, au travers de trois séquences aussi différentes qu'intéressantes. D'abord une phase complète de logistique opérationnelle et terrestre interarmées, mettant en œuvre certains matériels nouveaux en dotation ; ensuite une démonstration de dressage par l'équipe cynophile, toujours spectaculaire, avec en vedette des chiens bergers belges malinois ; enfin, une exhibition de l'équipe d'enduro moto de l'armée de Terre sur terrain fortement « bahuté ». Elle a rappelé aux Anciens l'équipe moto de l'EAT du capitaine Martin, du temps du général Molinier. La Croisière Verte, l'Enduro du Touquet et un peu les débuts du Paris-Dakar, avaient représenté des instants forts, avec des motocyclistes chevronnés, désormais bien connus, et qui pourraient presque être les parents des jeunes d'aujourd'hui. Ces trois activités se sont déroulées en présence de la presse régionale et locale, notamment du Midi Libre (Nîmes) et de web TV Alès, qui ont valu, en liaison avec la cellule communication du régiment, quelques beaux articles dans les éditions des 14 et 15 février. À noter aussi la présence de M. Hérail, correspondant défense de la ville d'Alès et ancien Tringlot.

La journée s'est terminée par un cocktail offert par le colonel Santoni, par l'échange de cadeaux et par la signature du livre d'or du régiment par le président Rémondin.

In fine, de l'avis général des participants et malgré une météo un peu fraîche, ce fut vé-





Le repas



Les spectateurs de la séquence Log Ops

ritablement une bien belle journée, excel-  
lemment organisée et particulièrement inté-  
ressante. Les lieu et date de la prochaine AG  
ne sont pas encore définis. Elle pourrait soit  
se jumeler avec la fête du Train à Bourges,  
soit avec le ravivage de la Flamme à Paris,  
soit ailleurs dans un régiment (à déterminer,  
naturellement).

Merci à nouveau au 503<sup>e</sup> RT, à son chef, le  
colonel Santoni, au capitaine Richardeau et  
à son équipe, qui, fidèles à leur devise « la-  
bor omnia vincit » (« Un travail acharné vient  
à bout de tout. » *Géorgiques*, Virgile) ont  
réussi aussi bien la nouvelle implantation du  
régiment que le déroulement de l'assemblée  
générale de la FNT.



Démonstration des équipes cynophiles

Remise des cadeaux







# L'amicale des anciens du 517 honore ses morts

➤ PAR LE **LIEUTENANT-COLONEL DRAPEAU**  
PRÉSIDENT DE L'AMICALE



L'amicale des anciens du 517<sup>e</sup> RT a organisé le 18 janvier 2013 devant la stèle de l'arme du Train, au quartier Auger-Carnot de Bourges, un hommage aux morts du régiment disparu le 30 juin dernier. Présidée par le général Etienne, commandant l'École du Train et « Père de l'Arme », cette cérémonie a rassemblé une trentaine de personnes dont une vingtaine d'anciens du 517. Après un bref historique sur le régiment « solide et sûr », le président a énoncé le nom des camarades disparus et les circonstances de leur mort, avant de déposer une gerbe au nom de tous les anciens.

Souvenons-nous des anciens du GT 517, du brigadier De La Cour, du maréchal des logis Durand, du brigadier Alfray, du maréchal des logis-chef Diop tombés au combat ou en opérations.

*« On ne meurt vraiment que lorsque plus personne ne prononce votre nom ! »*



# Lettre du CEMAT pour les 102 ans du doyen



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

Paris, le 1<sup>er</sup> Nov 2013  
N° 15 /DEF/EMAT/CAB/SOGX/NP

Le général d'armée Bertrand Ract Madoux  
chef d'état-major de l'armée de Terre

à

Monsieur le général Gaston BRUCH  
8, avenue de Toulouse  
31270 Cugnaux

Dans quelques jours vous fêterez votre cent deuxième anniversaire. Aussi tenais-je à vous adresser au nom des femmes et des hommes qui servent dans l'armée de Terre et en mon nom personnel toutes nos chaleureuses félicitations à l'occasion de ce bel événement.

Vous êtes notre doyen et c'est un honneur pour nous tous de vous exprimer par ces quelques mots notre admiration et notre fierté.

Les temps changent mais le sens et l'intérêt de la mission restent identiques à ce qui suscitait chez vos camarades et vous-même votre engagement, votre abnégation et votre fraternité d'armes. Il me paraît donc important que les jeunes générations de soldats, et notamment celles et ceux qui servent dans l'arme du Train, puissent continuer à venir puiser aussi dans votre exemple l'énergie dont ils ont besoin sur le terrain des opérations.

En vous assurant de toute notre reconnaissance, je vous prie, bon général,  
de croire en mes sentiments respectueux et fidèles.





# Rencontre des cadets du Train



**À** l'initiative de deux ou trois anciens, une cinquantaine de Cadets du Train se sont retrouvés pour la première fois, et pour certains après plus de 40 ans, les 25 et 26 octobre 2012. Cette rencontre s'est déroulée dans le cadre exceptionnel de la Fédération Nationale André Maginot, au Domaine de la Grande Garenne, dans le Cher, au cœur de la Sologne.

## *Un peu d'histoire :*

En 1961 une décision ministérielle stipule que les engagés volontaires seront regroupés au sein d'un même et unique centre d'instruction pour l'Arme choisie par ces jeu-

nes gens. Pour l'arme du Train, c'est le CIT 156 situé à Toul en Meurthe-et-Moselle qui est désigné pour accomplir cette mission. Les engagés volontaires de cette unité seront regroupés en un groupement d'instruction spécifique qui, pendant près de 15 ans, formera environ 7 000 jeunes engagés volontaires dont certains poursuivront une carrière militaire comme officiers ou sous-officiers. Ils constitueront une composante significative de l'encadrement de l'arme aussi bien en métropole que hors métropole.

Le colonel Denée, chef de corps de l'époque, décide pour marquer la différence entre les appelés du contingent et ces jeunes engagés



volontaires, de baptiser ces derniers du nom de « Cadets » suivi d'un numéro d'ordre correspondant à la constitution chronologique des pelotons :

- de 1961 à 1970 : Pelotons Cadets 1 à Cadets 110
- de 1970 à 1975 : Pelotons Cadets 1 à Cadets 59
- de 1975 à 1976 : Pelotons Cadets 1 à Cadets 5

Pour des raisons restées inconnues à ce jour, la numérotation des pelotons a été réinitialisée à deux reprises.

À partir de 1971, les cadets se voient remettre l'insigne du CIT 156 frappée de deux lettres « KD », elles-même suivies du numéro de peloton. Ce libellé contracté du mot cadet semble avoir été dicté par des impératifs financiers en rapport avec le coût de sur-gravure de l'insigne. Cette pratique restera en vigueur jusqu'en avril 1974 pour les cadets 49 (série 2) et se poursuivra avec la remise de l'insigne du 126<sup>e</sup> RT qui succédera au CIT 156.

C'est donc avec une joie non dissimulée et dans une ambiance de franche camaraderie que ce premier groupe de cadets, toutes générations confondues, s'est retrouvé pendant deux jours et ceci après plusieurs dizaines d'années de séparation. Les épouses et les compagnes avaient également été invitées à cette rencontre. Elles n'ont pas manqué de répondre à l'appel et d'apporter leur soutien au déroulement de cette manifestation.

La réunion du vendredi 26 octobre a été honorée de la présence du général Rémondin, président de la Fédération Nationale du Train. Outre l'exposition des nombreuses photos de pelotons des époques successives, Christian Lemouel, ancien « KD » 91, présentait une collection de plus de 250 insignes d'unités du Train aussi bien d'active que de réserve. Ce dernier qui possède des insignes en plusieurs exemplaires, souhaiterait échanger et acquérir de nouveaux modèles, pour compléter sa collection.

Les Cadets présents à cette rencontre ont décidé de poursuivre sur la voie entreprise en se retrouvant à nouveau en plus grand nombre en 2013. Des contacts pour organiser ces journées sont dès à présent en cours et plusieurs participants ont accepté d'organiser les recherches pour situer d'autres camarades aussi bien au niveau régional que départemental.

Au terme de ces deux journées, les Cadets se sont séparés en promettant de se revoir l'année prochaine. Les au revoir n'ont pas été exempts de nostalgie. Un projet d'amicale ou d'association est en cours.





# Général Régis MALIS

➤ PAR LE LCL (CR) GIRAUD, OFFICIER CULTURE D'ARME



**R**égis Malis est né le 25 mars 1941 à Tuchan (Aude). Saint-Cyrien de la promotion « Serment de 14 » (1963-65), il choisit l'arme du Train et sert d'abord à la 220<sup>e</sup> compagnie de circulation routière de Bar-le-Duc à sa sortie d'application en 1966. Promu capitaine en janvier 1973, il rejoint à l'été le GCR 602 à Montlhéry pour y commander l'ECS. Il y prépare et y réussit le concours d'entrée à l'École d'État-Major.

En août 1976, il rejoint le centre d'instruction de préparation militaire de Versailles. Promu chef d'escadron en octobre 1979, il est muté à l'École d'État-Major comme professeur de groupe. Ayant également réussi le concours d'entrée à l'École Supérieure de Guerre, il suit à partir de septembre 1980 les cours de la 94<sup>e</sup> promotion.

En juin 1982, il rejoint le 4<sup>e</sup> RCS à Nancy pour y occuper le poste de chef du BEI. Il y est promu lieutenant-colonel en octobre 1983. En août 1984, Régis Malis est muté à l'EAT au poste d'adjoint à la formation générale puis adjoint au directeur de l'instruction.

Plus tôt que prévu, il prend dès juillet 1985 le commandement du 4<sup>e</sup> régiment d'hélicoptères de commandement de manœuvre et de soutien, nouvellement créé sur le site d'Essey-les-Nancy pour soutenir la 4<sup>e</sup> division aéromobile. Il s'attelle avec énergie à ce travail de pionnier. Sous son énergique impulsion et malgré l'ampleur de la tâche qui consiste à instruire, entraîner et réaliser la cohésion d'une unité implantée sur trois bases (Essey, Phalsbourg et Pau) tout en soutenant au quotidien la division, le régiment est opérationnel en quelques mois. Le général Molinier souligne dans son premier rapport

d'inspection l'importance, dans cette magnifique réussite, de « *l'action personnelle du chef de corps, sa largeur de vue, la clarté de ses objectifs et son remarquable talent d'organisateur* ». Au terme d'un brillant temps de commandement, son commandant de division souligne son enthousiasme, sa rigueur et son style de commandement rayonnant.

En août 1987, il rejoint l'Inspection du Train comme chef de section « études-réserves-traditions ». Malgré la surcharge de travail, il prend à ce poste une part active à la réalisation de l'imposant ouvrage sur « l'histoire du Train de 1807 à nos jours » qui fait toujours référence. Il est promu colonel en juillet 1988.

En août 1990, il rejoint l'EAT comme directeur de l'instruction puis en 1992 cumule les fonctions de DGF et commandant en second de l'école. Pendant 4 ans, il marque ainsi profondément les stagiaires de son empreinte, par son implication personnelle dans tous les domaines de la formation et sa générosité de cœur.

Septembre 1994 voit sa dernière affectation au COFAT au poste de chef de la division Moyens puis en 1995, de sous-chef d'état-major Division Moyens. Là encore, ses brillantes qualités intellectuelles et le dévouement exceptionnel du colonel Malis font à nouveau merveille. Il est promu général en juin 1997.

Il quitte le service actif et se retire à Joué-les-Tours. Régis Malis est décédé le 24 avril dernier à l'âge de 72 ans, des suites d'un cancer. Il laisse le souvenir d'un chef exigeant mais estimé, travailleur acharné, excellent technicien de son arme et organisateur infatigable.

# Les brigadiers-chefs Rivière et Duval, parrains des premières promotions d'EVAT au CFiM de Montlhéry

*Le Col Canitrot remet l'insigne de la brigade au major de promotion avant le baptême. Le major demande ensuite au CEM (COMBL s'il est présent) le nom de la promotion.*

➤ PAR LE **CHEF D'ESCADRON SÉBASTIEN LE COADOU**  
ADJOINT DU CFIM DE LA BRIGADE LOGISTIQUE

**À** l'instar des autres écoles de formation (officiers et sous-officiers), les centres de formation initiale des militaires du rang (CFIM) ont vu la mise en place d'un parrainage de promotion en 2012. Un nom de baptême calendaire pour chaque CFIM est ainsi choisi par le général commandant les forces terrestres en fin d'année, après étude des différentes propositions. Les pelotons d'instruction d'une même cohorte sont alors baptisés au cours d'une cérémonie au sein des CFIM.

## *La sélection des parrains de promotion.*

Sur demande du commandant du CFIM de la brigade logistique de Montlhéry, les régiments de la brigade transmettent annuellement des dossiers avec des noms de soldats dignes de devenir les exemples et modèles pour les nouvelles générations d'engagés volontaires. Ces dossiers sont composés d'une biographie, des conclusions d'une enquête de moralité et de l'autorisation de la famille pour l'utilisation du nom. Après analyse des dossiers, le commandant du CFIM présente quatre dossiers au commandant de brigade qui en sélectionnera lui-même deux pour transmission au COMFT et choix du parrain des contingents (cohortes, dans le jargon actuel) de l'année à venir.

*Les cohortes de soldats logisticiens formés au CFIM en 2012 ont ainsi porté le nom de brigadier-chef Fabien RIVIÈRE.*

Le 29 novembre 2012 s'est tenue la dernière cérémonie de parrainage de l'année pour les jeunes engagés volontaires de la brigade logistique (BL). Rassemblés sur la place d'armes Koufra du CFIM à Montlhéry, trois pelotons d'instruction initiale ont reçu du général Jacques le nom de leur parrain : le brigadier-chef Fabien Rivière, mort au combat en Côte d'Ivoire à Sisse Damba le 25 août 2003, à l'âge



*Cérémonie de remise des attestations de fin de formation initiale militaire présidée par le COMBL*





**Le Bch Fabien Rivière,**  
parrain des pelotons EVAT 2012



**Le Bch Frank Duval,**  
parrain des pelotons EVAT 2013



**La famille Rivière (parents, épouse et fille) entourée du Gal Jacquement, de l'actuel chef de corps du 515, le Col Barbe, et du Col Tessier, chef de corps au moment de la mort du Bch Rivière.**



**Le peloton FGI du Ltn Nowakowski**

de 27 ans, alors qu'il participait à une patrouille fluviale. Engagé au 511<sup>e</sup> régiment du train en avril 1997 en qualité de pilote VTLR, puis affecté au 515<sup>e</sup> régiment du train comme crypto-régulateur, ses grandes qualités professionnelles et sa polyvalence l'amènent à se réorienter vers une nouvelle fonction passionnante de conducteur ambulancier.

Cette dernière cérémonie, très émouvante, a été marquée par la présence des parents, de la veuve et de Caroline, la fille du brigadier-chef Rivière. Entourés des colonels Tessier et Barbe, ancien et actuel chefs de corps du 515<sup>e</sup> RT, la famille Rivière a pu mesurer l'attention portée au souvenir de ce héros auprès des jeunes recrues des régiments de la BL (18 pelotons au total pour l'année 2012) et à la transmission des valeurs incarnées par Fabien, « *soldat logisticien doté de très grandes qualités humaines et professionnelles, solide et déterminé, expérimenté et aguerri* ».

**Les cohortes formées au CFIM en 2013 porteront le nom de brigadier-chef Franck DUVAL.**

Jeudi 7 février 2013, lors de la cérémonie de fin de FGI des derniers contingents de l'année 2012, le colonel Canitrot, chef d'état-major de la brigade logistique, a parrainé les deux premiers pelotons FGI de l'année 2013. Après une Marseillaise puissante et émouvante, le colonel Canitrot a procédé au baptême de promotion des pelotons d'instruction des 121<sup>e</sup> et 503<sup>e</sup> régiments du Train du nom de brigadier-chef Franck Duval.

Appelé du contingent 92/12 au 2<sup>e</sup> régiment du génie de Metz où il signe un contrat VSL comme aide mécanicien, il sert en Somalie d'avril à mai 1993 avant d'être rayé des contrôles le 1<sup>er</sup> décembre 1994. En mai 1997, il signe un contrat EVAT au 515<sup>e</sup> régiment du Train de Brie en qualité de pilote VTL-R. Toujours volontaire et d'une totale disponibilité, il travaille sans compter, œuvrant pour la collectivité en Macédoine en 1999 puis au Kosovo en 2001-2002. « *Conjuguant intelligemment ses remarquables qualités humaines intrinsèques et ses connaissances professionnelles étendues* », le brigadier-chef Franck Duval « *s'est imposé comme un soldat professionnel et un compagnon d'arme exemplaire* ». Au total, vingt pelotons d'instruction de soldats logisticiens porteront le nom de ce soldat exemplaire, mort au combat lors d'une mission de ravitaillement en Côte d'Ivoire pendant l'attaque des Sukhoi sur Bouake, le 6 novembre 2004.

Choisi comme parrain de promotion pour l'année 2013, le brigadier-chef Franck Duval, par son comportement et sa haute image du métier des armes, sera la référence et le modèle des jeunes engagés initiaux incorporés au CFIM de la brigade logistique durant l'année 2013.



# Décès du Lieutenant (H) Bernard Campagne

Né en 1933, Bernard Campagne a été appelé le 1<sup>er</sup> juillet 1954 pour faire un service militaire qui a duré 30 mois (11 en France, 19 en Algérie). Son dévouement aux autres a débuté dès son séjour au 122<sup>e</sup> ERGT/GT 510 à Laon où il était en charge des cours d'alphabétisation au profit de ses camarades de contingent. Volontaire et admis sur titre, il a suivi le peloton EOR à Tours et en est ressorti en janvier 1955 avec le grade d'aspirant. Après 5 mois au GT 525 d'Arras, il rejoint le GT 510 à Batna (Algérie), retrouvant ses camarades de contingent. Chef de peloton dans les Aurès et dans le secteur de Biskra, il est nommé sous-lieutenant en septembre 1955. Il se distingue et se voit attribuer la croix de la valeur militaire avec citation à l'ordre de la brigade. Rayé des contrôles en janvier 1957, il rejoint le monde civil et commence une carrière dans le commerce et l'industrie. Il crée en 1956 l'association des « anciens du GT 510 » pour resserrer les liens d'amitié entre ceux qui ont participé à l'aventure de cette unité (dissoute en Algérie en 1962) et maintenir le devoir de mémoire. Il sera également membre, puis secrétaire de la Fédération Nationale des Combattants Volontaires (FNCV- section Nord) où il sera chargé de la commission des études de dossier des harkis, pour faciliter l'intégration et la reconnaissance des actions au service de la France de ses anciens compagnons d'armes. Il était par ailleurs membre de l'amicale des tringlotes des 525<sup>e</sup> RT/625<sup>e</sup> RCR, dont il était administrateur. Bernard Campagne est décédé le 31 décembre 2012 des suites d'une longue maladie. Le général Rémondin, président de la FNT, lui avait remis la croix de la Légion d'Honneur en septembre 2012, en récompense de ses brillants états de service et pour son engagement au profit du monde associatif militaire.

CROIX

## Une Légion d'honneur méritée pour le généreux lieutenant Bernard Campagne

« Cette cérémonie restera gravée à jamais dans ma mémoire », avait le Lieutenant Bernard Campagne vendredi en recevant la Légion d'honneur militaire à la salle Henri-Bloch. Cet homme humble, Croisien depuis 22 ans, n'a eu de cesse de s'investir dans la vie civile et militaire. Se souciant plus souvent des autres que de lui-même.

Pour Régis Cauche, maire de Croix, la Légion d'honneur récompense « les citoyens les plus valeureux, avec une attitude constante dans la vie d'agir pour les autres ». Le colonel Mervaux a retracé sa carrière militaire, devant de nombreux représentants des forces armées et d'associations d'anciens combattants ainsi que Francis Vercamer, député maire d'Hem et membre du comité de parrainage du prix de la Légion d'honneur.

Né en 1933 à Hem, Bernard Campagne a travaillé aux côtés de son père avant d'être appelé en 1954. Il réussit avec succès les tests d'aptitude des officiers de réserve tout en apprenant à ses camarades à lire, écrire et compter. Membre de la réserve générale du train, il passe 19 mois en Algérie lors du conflit. Accomplissant des missions extérieu-



Régis Cauche, le lieutenant Campagne, le général Rémondin, Francis Vercamer, et la famille.

res à la place de ses collègues mariés pour préserver leurs familles, assurant le ravitaillement des troupes, accompagnant les unités en mission. Il revient d'Algérie avec le grade de sous-lieutenant et de nombreuses décorations. Il s'investit alors dans sa carrière de commercial, se déplaçant beaucoup à l'étranger. Le lieutenant honoraire

**Né Hem, Bernard Campagne a travaillé avec son père avant d'être appelé en 1954.**

fonde une famille, désormais composée de deux enfants et six petits-enfants. S'il prend sa retraite en 1994, il s'engage alors auprès d'associations militaires et patriotiques. Mais aussi citoyennes, civiles et sociales.

Le décès de son épouse en 2006 coïncide avec son affaiblissement physique. Mais l'homme est loin « d'être sur le point de déclarer forfait ». Après avoir reçu sa médaille des mains du général Rémondin, le lieutenant Campagne a exprimé sa fierté d'être membre de toutes ces associations. Remerciant toutes les personnes présentes et ses amis, dans un grand élan d'émotion.

STÉPH. FRANCHOMME (CLP)





ÉCOLE DU TRAIN

