

INVICTUS

PAR LE CAPITAINE FABIEN LEMAIRE - PROMOTION « CAPITAINE BEAUMONT » (2005-08)

Comme tous les matins, je vais m'adresser à l'ensemble du convoi. Mais cette fois, je ne commencerai pas par une phrase pour briser la glace. Je n'ai dormi qu'une heure et pourtant je ne ressens aucune fatigue. Dans ma tête, j'entends encore tous les comptes-rendus radio, les voix.

Hier, nous étions le 4 novembre. Mon convoi a subi une double attaque IED/mine. Le véhicule de mon chef d'escorte ainsi que celui de son adjoint ont été détruits. Il a fallu gérer les secours alors que la radio d'un des deux véhicules était bloquée en émission permanente. Ce n'est pas le genre de cas de figure que l'on apprend lorsqu'on se prépare à partir. En dix minutes, j'ai perdu la tête de mon élément d'escorte, deux véhicules blindés d'escorte ; nous avons trois suspicions d'IED le long du convoi, plus de réseau radio interne, un seul groupe génie et pas de possibilités de renforts, un blessé Alpha, un Bravo, sept blessés Charlie. Les attaques ont eu lieu à 12h58 et 13h08. Le convoi ne sera en sûreté qu'à 21h.

À 22h30, je reçois un appel de mon chef de corps : le MCH J est décédé des suites de ses blessures.

J'avais déjà réfléchi à la poursuite de ma mission sur le plan matériel. Comment embarquer tout le fret avec un vecteur de moins, comment dégager un élément de dépannage, comment réorganiser le convoi, répartir les blessés légers dans les véhicules, reconstituer le véhicule sanitaire ? La problématique est toute autre dorénavant : il va falloir annoncer le décès et poursuivre la mission.

À l'exception de la garde, tout le monde dort. La journée a été longue et difficile. Je m'interroge sur la manière de l'annoncer, à qui, sous quelle forme. Je prends la décision de l'annoncer d'abord à son chef de peloton. Je vais le chercher, marche avec lui dans la BOAT et le lui annonce. Il faut être honnête, il n'y a pas de bonne manière de prononcer ces mots. Je suis là, je lui parle, je l'accompagne et le force à aller se coucher. Je lui demande de garder cela pour lui et prends la décision que je juge la meilleure : je laisse dormir son peloton et je le leur annoncerai demain matin. Je leur annoncerai avant le reste

du convoi pour leur permettre d'absorber le choc avant de reprendre la mission. Je lui demande donc de rassembler son peloton à 05h45. Il est sous le choc et me fait confiance. Sur le chemin du retour vers mon VAB, je croise la radio du chef de peloton. Elle nous a vus discuter et me demande si le MCH blessé va bien. Je lui mens... volontairement : je veux qu'elle dorme. Pour ma part, je ne dormirai qu'une heure cette nuit-là, le sommeil ne viendra pas. Je rédige donc un compte-rendu détaillé sur la journée du 4. Je sais que cela s'avérera utile. Et j'attends l'heure.

Il est 05h45. Tout le peloton est là. Ils ne savent pas. Je pense qu'ils croient que je vais leur donner des nouvelles. Pour la deuxième fois, je prononce ces mots qui sont la pire des punitions.

Tout le peloton est là. Ils ne savent pas. Je pense qu'ils croient que je vais leur donner des nouvelles

Face à moi, les visages se ferment ; ils restent dignes et attendent que je rompe les rangs pour craquer. Je leur ai passé plusieurs messages : la mort de leur sous-officier adjoint, le fait que la mission devait se poursuivre et qu'à 07h00, comme tous les autres jours, nous repartirons. Je leur rappelle qu'ils assurent la sûreté du convoi et que je compte donc sur eux pour mettre leurs émotions de côté.

06h30, une dernière fois je vais devoir annoncer la nouvelle, au reste du convoi cette fois. Les mots restent tous aussi durs à prononcer. J'essaye tant bien que mal de contenir mes émotions. Encore une fois, j'insiste sur le fait que nous devons terminer la mission, qu'il est hors de question de faire demi-tour, que nous sommes seuls et que nous ne pouvons compter que sur nous. L'aumônier, qui est avec nous

dans le convoi, prend la parole. Ses mots sont justes. Il insiste lui aussi sur la poursuite de la mission. Puis vient le rappel des procédures contre IED par le chef d'escorte. Il n'y arrive plus. Je prends la main, termine à sa place et ordonne à tout le monde de monter dans les véhicules pour partir. Ne pas laisser le temps de réfléchir... J'ai pris le chef de mon escorte dans mon véhicule. Il peut utiliser ma radio pour commander ses hommes. Et lorsqu'il a un moment de faiblesse, je reprends la main et dirige l'ensemble du convoi, escorte comprise.

Le plus difficile va commencer : la gestion de l'après. Ma base arrière s'occupe de la récupération des affaires du défunt. Pour ma part, je dois répondre aux questions de mon CO tout en gérant mon convoi. C'est pourquoi il est important, afin de gagner en souplesse, de rédiger au plus vite un rapport sur ce qu'il s'est passé. Cela permet en outre de le fournir à la prévôté. Pour le trajet aller, nous aurons encore deux jours de route. Puis nous aurons un jour sur place et entamerons le retour. Nous avons dorénavant un appui aérien permanent. Il faut

faire attention aux comportements individuels. Pendant le convoi ce n'est pas ce qui m'inquiète le plus. Mais lors des arrêts en BOAT, je fais le tour du camp et discute. Il s'agit de prendre toutes les occasions pour faire parler les gens. Je suis aidé pour cela par mon médecin et par l'aumônier. J'insiste en particulier sur les deux membres d'équipage restant du véhicule du MCH J. Ils ont subi l'explosion, ont prodigué les premiers soins... Surtout que le reste du trajet est animé. L'ENI nous jalonne clairement. Nous avons des difficultés de franchissement. Il y a du métal sur les points de passage obligés pour déclencher les détecteurs de métaux du génie. Les appuis aériens voient de la terre retournée. Nous recevons des renseignements qui nous avertissent d'un nouvel IED sur notre route, nous interceptons une sonnette... Plus que



Briefing au petit matin quelque part dans le désert du Mali

jamais, la tension est là. Je choisis de ne pas diffuser toutes les informations à l'ensemble du convoi mais ils ne sont pas dupes. Ils savent bien que la situation sécuritaire est mauvaise. Sinon pourquoi bénéficier d'un *show of force* sur une BOAT... Jusqu'à notre arrivée, il ne faut aucun relâchement. Il faut les empêcher d'y penser, maintenir la pression et l'attention. Lors de chaque arrêt en BOAT, nous bénéficions du rappel de ce qu'il s'est passé puisque nous transportons les carcasses des VAB.

Finalement nous arrivons. Nous sommes vraiment bien accueillis. Je choisis de m'adresser à nouveau au peloton d'escorte, pour les féliciter pour leur travail et leur dire de ne pas relâcher la pression jusqu'au dernier jour de notre convoi. Je vais également voir mes autres pelotons. Eux aussi ont vécu l'événement, en particulier l'équipage transportant le VAB du MCH. Le jour de repos fera du bien à tout le monde. Une psychiatre qui était déjà sur zone en profite pour discuter avec le convoi lors des repas du soir. La tension retombant, certains commencent à présenter des signes de stress. Au final nous évacuons trois personnes par hélicoptère. Il faut également procéder à la récupération des affaires dans le VAB afin de les envoyer à la famille. Je décide de m'en charger avec le gendarme et le conducteur du chef de peloton, afin de laisser les autres membres du peloton d'escorte essayer de tourner la page.

Je passerai sur le trajet retour où aucun événement notable n'est à signaler, pour parler directement du retour au camp de base et de l'après. Je crois n'avoir jamais lu un tel soulagement dans les yeux de mes hommes que lorsque nous avons franchi les portes du camp. Mais il va falloir faire face à de nouvelles problématiques, la sortie de la mission et surtout la poursuite des convois. Concernant la première partie, j'autorise mes hommes, après avoir rendu compte à mon chef de corps, à évacuer leurs émotions comme ils l'entendent. Je suis conscient du risque de débordement mais il faut qu'ils relâchent la pression au risque qu'ils explosent. De plus, il faut gérer le fait qu'ils n'ont pas vu le corps partir ; une prise d'armes et une messe du souvenir sont donc organisées. Le but est de permettre à tout le monde de pouvoir dire au revoir, de faire son deuil. Il faut également gérer les entretiens avec un psychologue pour les gens impliqués ou désireux de parler, voire des personnes détectées. Je ne demande à mes supérieurs qu'une semaine de « relâche » pour mes hommes. Puis, je les envoie sur une petite mission pour reprendre avant que nous n'entamions de nouveau un convoi majeur. Durant notre mandat, deux autres personnes bénéficieront d'une évacuation sanitaire à la suite de cette attaque. Chaque fois, c'est un événement à ne pas négliger, d'autant plus qu'il faut gérer les remplacements, incorporer les remplaçants, veiller à ce qu'ils soient bien acceptés. Le reste du mandat sera ponctué d'événements pour se souvenir ensemble (notamment le jour de son anniversaire) mais nous avons

surtout renforcé la cohésion du groupe à la moindre occasion. Tout cela, le contrôle permanent, la communication avec mes subordonnés, a permis que je reparte avec mes hommes sur le même itinéraire deux mois plus tard. Pas un n'a fait défection.

Si j'ai décidé d'écrire afin de faire partager cette expérience, c'est pour rappeler à nous tous, militaires, officiers, que la mort fait partie de notre profession.

De mon point de vue, je n'ai rien fait d'autre que de tenir mon rôle de chef. Commander c'est également gérer le décès d'un de ses hommes et poursuivre la mission. Nous nous devons de tenir le cap. Ce qu'il s'est passé, mon expérience, doit servir aux autres. La mort surgit quand on ne s'y attend pas, et même lorsqu'on est conscient qu'elle peut arriver à chaque instant, lorsqu'elle frappe, nous sommes pris de court. Il faut se rattacher à tous ces actes réflexes acquis lors de la MCP⁽¹⁾ pour gérer l'événement, et se rappeler que nous commandons des hommes afin de gérer la période suivante. Notre travail est, avant toute chose, de remplir notre mission et de montrer à l'ennemi que la mort ne nous a pas arrêtés. C'est également le moindre des hommages à rendre à ceux qui ont donné leur vie pour la France. Nous n'osons plus trop parler de la mort. Gérer un décès est loin d'être anodin, surtout en opération extérieure. Il faut s'y préparer pour ne pas voir son unité implorer.

La solitude du chef et la fraternité d'armes ne sont pas que des expressions et c'est dans ces moments que nous nous en rendons le plus compte. Un chef n'est rien sans ses hommes et ce texte a également pour vocation de leur rendre hommage.



Le capitaine Lemaire a servi au 121^e RT comme lieutenant et capitaine. Projeté en opération au Mali, il a été commandant d'unité du sous groupement logistique n°2 d'octobre 2016 à février 2017. L'action se passe à ce moment-là. L'auteur est actuellement officier-rédacteur à l'IHDEN.

(1) MCP : Mise en condition avant projection.