

UNITÉ

BLINDÉS ET VÉHICULES DU 1^{er} REC



BLINDÉS ET VÉHICULES DU 1^{er} RÉGIMENT ÉTRANGER DE CAVALERIE



Par François Pelissier

5^e PARTIE : ORANGE ET LES OPEX

Plus vieux régiment de l'Armée française (une unité qui n'a jamais été dissoute et qui a toujours gardé son nom d'origine), le 1^{er} Régiment Étranger de Cavalerie (1^{er} REC) a fêté, en 2021, son centenaire. Les véhicules et engins mis en œuvre par ses Légionnaires Cavaliers méritent une petite rétrospective (non exhaustive, mais qui se veut la plus complète possible !) qui après le Maroc, la Deuxième Guerre mondiale, l'Indochine, l'Algérie se poursuit sur le continent européen dans la garnison d'Orange. Commence alors un encasernement dans la « Cité des Princes » entrecoupé de nombreuses OPEX (opérations militaires extérieures de la France).



ARRIVÉE À ORANGE

Le 17 octobre 1967, le Régiment quitte Mers-El-Kébir (Bou Sfer pour la portion centrale et Bou-Sfer « plage » pour le 2^e Esc.). Si les AMX 13 ont été embarqués pour la métropole, ils ne rejoindront pas Orange, ville qui est désormais la nouvelle garnison du 1^{er} Régiment Étranger de Cavalerie. Seuls les EBR du 3^e Esc (Cne Le Corre) arrivent au quartier Labouche. Le Régiment fournit (avec des éléments du 2^e Régiment Étranger d'Infanterie dissous) des personnels lors de la création, le 1^{er} mars 1968, de l'Escadron de Reconnaissance (ER) de la 13^e demi-brigade de Légion étrangère (DBLE) en Territoire Français des Afars et des Issas (Djibouti). Durant près de 50 ans, les cadres et légionnaires de l'ER (basé à Wéa ou Ouéah) sont fournis essentiellement par le REC. Dans un premier temps il est composé de deux pelotons d'EBR 90 (cinq engins par peloton) d'un peloton à dix automitrailleuses Ferret (plus une pour le Cne) et d'un peloton ENTAC [1]. L'Escadron passe sur AML puis en 1988 sur ERC Sagaie. Il est dissous en 2011 lors du déménagement de la 13^e DBLE vers les Émirats arabes unis (EAU).



▲ Entrée de l'Étendard au Quartier Labouche à Orange. © Légion étrangère

◀ Page de gauche : En juillet 1987, le 3/REC quitte Mousoro (Tchad) pour Bouar (Centrafrique) par la piste (1 450 km). Le « parage » de cette AML du 1^{er} Pl/3 Esc. reste à peu près réglementaire, sauf pour l'outre en peau « censée » garder l'eau au frais selon une technique locale. Le liquide ne sera même pas utilisable pour laver les gamelles... Le parage réglementaire, objet de maints contrôles, le sera beaucoup moins lors des opérations militaires suivantes. Heureusement !

[1] Engin Téléguidé AntiChar. Voir pour plus de renseignements sur ce missile antichar français la partie 4 du 1^{er} REC dans le Trucks & Tanks n°89.

Des fentes de visions sont installées sur les flancs de la caisse. Le toit de la tourelle, équipé d'un épiscopes se rabat vers l'avant. L'épiscopes est mobile en élévation. Un projecteur est monté à gauche. L'arrière rabattu sert de siège pour le chef d'engin. Il n'y a pas de porte d'accès. Le flanc gauche accueille une roue de secours. Des plaques de désensablement sont positionnées sur le devant de la caisse améliorant la protection. Une autre unité de la Légion a également utilisé la Ferret à Madagascar. Le 23 août 1962, le 3^e REI est recréé avec un escadron blindé équipé d'automitrailleuses Ferret.

NOUVELLE ORGANISATION

En 1963, l'Escadron Blindée (EB) est positionné à Tanambova. En novembre 1964 est décrétée sa dissolution et la création d'un peloton blindé à Sakamary avec la 2^e Cie (ex 4^e Cie). En novembre 1967 est actée la création du 1^{er} Esc avec deux pelotons blindés et trois motorisés, toujours à Sakamary. En août 1973, le 3^e REI quitte Madagascar pour la Guyane et les Comores. Puis, le retour à Orange est organisé. Rapidement le Régiment trouve une nouvelle organisation : un Escadron de Commandement et de Services (ECS) avec deux pelotons ENTAC et trois escadrons sur EBR 90.

AUTOMITRAILLEUSE FERRET

Ce petit engin (4x4) de reconnaissance d'origine anglaise (Daimler) est construit entre 1952 et 1971 à plus de 4 400 exemplaires et utilisé par au moins 16 pays, dont la France. Appelé parfois *Scout Car Ferret*, il existe deux versions principales : avec tourelle ou avec une casemate sans toit. C'est au sein de l'Escadron de Reconnaissance de la 13^e DBLE que les Cavaliers du REC l'utilisent. D'un poids de 3,7 tonnes (blindage épais de 8 à 16 mm) avec un équipage de deux cavaliers (trois sont possibles), l'engin n'est armé que d'une mitrailleuse AA 52 de 7,62 mm sous tourelle. Six (2x3) tubes de Défense Rapprochée d'Engins Blindés (DREB) sont montés à l'avant de la caisse. Certaines Ferret sont armées d'un canon sans recul (SR) de 75 mm monté au-dessus de la casemate ou sur le côté droit de la tourelle. Avec son moteur essence Rolls-Royce de 130 chevaux, l'automitrailleuse affiche une vitesse maximale de 93 km/h et son autonomie est donnée pour 300 km. Le pilote dispose de trois larges volets équipés d'épisopes.



Daimler Ferret

Escadron de reconnaissance
13^e demi-brigade de Légion étrangère (DBLE)
Armée française
Poste d'Oueah (ou Wea), Djibouti, années 1970



Le Chef de corps est sur l'EBR baptisé « Saint-Georges ». Le 5 septembre 1969, le 4^e Esc. est recréé. Il est du type « porté » sur 6x6, Dodge. Fin 1970, il rejoint Bou Sfer avec pour mission d'assurer la sécurité de la base qu'il quittera le 28 décembre. Le Régiment, dans le cadre de la Défense Opérationnelle de Territoire, (7^e Région Militaire puis 53^e division militaire territoriale) participe à la sûreté des points sensibles, pouvant s'étendre à la protection des sites de la Force Stratégique comme les missiles du Plateau d'Albion. Il est classé ensuite en réserve générale des forces de manœuvres en tant que Régiment de Cavalerie Légère Blindée.

Le 3 mars 1971, le REC passe sur une nouvelle organisation et perçoit de nouveaux matériels. Il se compose alors d'un ESC, et de trois escadrons de combat équipés de trois pelotons d'AML 90 et 60 et d'un peloton « commando ». En septembre 1972, le 4 « porté » rejoint le Groupement Opérationnel de la Légion étrangère (GOLE) dans le cadre des alertes « Guépard ».

AML

La genèse de l'AML nécessite un retour en arrière. La guerre d'Algérie étant essentiellement un conflit d'embuscades et de fantassins, il nécessite des armes à tir courbe. Mais les AM-M8 sont vieillissantes et leur armement à tir tendu se révèle souvent inefficace. Par ailleurs, les EBR ne répondent pas à la demande. En 1956, un programme est donc lancé (le premier en 1955 avait été abandonné). Les firmes Saviem, AMX et Panhard proposent alors leurs prototypes. Pour faire la soudure, l'Armée française achète 200 automitrailleuses anglaises Ferret. C'est la société Panhard, forte de sa longue expérience d'engins blindés et avec les EBR, qui remporte finalement le marché. Les AML (Automitrailleuse Légères) sont produites en série à partir de 1969.

Deux versions principales ont été utilisées par l'Armée française, l'AML 60 armée d'un mortier et l'AML 90 dotée d'un canon de 90 mm. C'est un petit véhicule de 3,79 mètres (caisse), d'un poids de 4,8 tonnes pour la



▲ Dans le cadre de l'opération « Manta » lancée au Tchad, un convoi destiné à relever, en septembre-octobre 1983, les troupes françaises stationnées à Satal doit faire une halte pour réparer une panne. Une AML 60 CS est chargée de l'escorte.
© ECPA-Diffusion/1983
Catherine Benoit

▲▲ En septembre-octobre 1983, une AML 90 arrive dans la ville de Massekoury lors de l'opération « Manta ».
© ECPA-Diffusion/1983
Dufrenoy Benoit

► Des AML 90 (ici du Régiment d'infanterie de chars de Marine engagé comme le 1^{er} REC au Liban au sein de la Force Multinationale de Sécurité à Beyrouth) patrouillent dans les rues de Beyrouth lors de la guerre civile libanaise.
© ECPADiffusion/1982/
François-Xavier Roch



1956
1967

« 60 » et 5,5 tonnes pour la « 90 », elle est équipée d'un moteur Panhard 4HD 4 cylindres essence, refroidi par air, développant 85 chevaux à 4 300 trs/mn. Ce bloc est couplé à une boîte à six rapports. L'engin affiche une vitesse maximale de 92 km/h avec 600 km d'autonomie ou 15 heures. La capacité du réservoir est de 125 litres plus 6 litres en réserve. Les quatre roues sont montées sur des ressorts hélicoïdaux. Ce 4x4 permanent est servi par trois hommes, le chef de voiture, installé à gauche, faisant office de chargeur.

Le mortier 60 mm, à chargement par la culasse, affiche une portée de 1 600 et 2 000 mètres selon la munition employée. Son élévation est comprise entre -15° jusqu'à +76°. Deux types de mortiers ont été montés sur les AML : le CM 60 A1 et le CS 60 rayé tirant des munitions plus compactes. Deux versions d'armement secondaire coaxial sont mises en service sur cette tourelle. Un modèle avec deux mitrailleuses de 7,5 mm (AML 60-7) et l'autre avec une mitrailleuse de 12,7 mm (AML 60-12).

La seconde version de l'AML dite « 90 » est armée du canon D-921 F1 (20 munitions en dotation). La distance pratique de tir est de 1 200 mètres, avec une hausse de combat établie à 800 mètres. Le pointage en site est de -8° à +15°. Une mitrailleuse de 7,5 mm est montée de manière coaxiale. Le pointage est entièrement manuel et mécanique avec deux volants et la distance est estimée. Les deux tourelles sont différentes : plus ronde, la 60 ne possède qu'un seul volet tandis que la 90 a deux ouvertures/volet.

Les pelotons comprennent cinq AML. Une 60-7, avec 32 obus et 3 200 cartouches pour le chef de peloton et deux patrouilles mixtes d'une « 90 » et une « 60-12 » avec 41 obus et 1 200 cartouches. Les patrouilles comprennent également deux Jeeps.

▲ Des AMX 10 RC du 1^{er} Régiment Étranger de Cavalerie lors d'un entraînement dans la campagne française dans les années 1960. Le poids « mesuré » de ces 6x6 permet aux équipages d'emprunter les infrastructures routières sans craindre de « tout défoncer ».

DÉPLOIEMENT DES AML

Lors de l'opération « Tacaud » au Tchad avec le 1/REC commandé par le Cne Ivanoff, seules les AML 90 sont utilisées. Certaines sont « récupérées » parmi les autres escadrons, tout comme une partie des équipages. Puis, tous les escadrons vont se succéder sur ce territoire. Le REC utilise les AML en République Centrafricaine (RCA), au Liban (en 1983 avec la 31^e Brigade) et encore au Tchad (opération « Manta », conjointement avec des AMX 10 RC, puis « Épervier »). Les engins sont parfois « empruntés » aux unités précédentes où prépositionnées. Les AML de l'escadron de reconnaissance de Djibouti interviennent lors de prise d'otages des enfants à Loyada avec la 2^e Cie du REP et le Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale (GIGN) en février 1976.

L'ARRIVÉE DES AMX 10 RC

En janvier 1976, le REC est arraché à la 14^e Division d'Infanterie (dite « valorisée ») de Lyon. Le cycle des séjours outre-mer par escadron se met en place (Mayotte, République Centrafricaine, Djibouti). Plus original le 3/REC se déplace (sans ses engins) en Polynésie entre octobre 1981 et mai 1982 renforcer la main-d'œuvre pour la construction d'un mur face à la mer. À partir de 1982, le Régiment change monture et adopte les AMX 10 RC qui équipent trois puis quatre escadrons à la recreation du 5^e Esc en 1992. À l'été 1982, le 2^e Esc envoie un peloton tester les « 10 » à Djibouti où les engins parcourront plus de 2 000 km chacun. Des Jeeps équipées de lance-missiles MILAN font une apparition brève dans les escadrons. Les AML sont encore « sorties » lors d'un exercice à la fin de l'année 1984. Puis le Régiment rejoint la 6^e Division Légère Blindée (composante blindée de la Force d'Action Rapide) en juillet 1984.

AMX 10 RC

Avec l'AMX 10 RC, l'électronique arrive au sein du 1^{er} REC. Issu d'un programme datant de 1961, le prototype de cet engin blindé de reconnaissance à roues est finalisé en 1973 et possède des éléments mécaniques communs avec l'AMX 10 P (à chenille). Le premier véhicule de série, sorti des ateliers de Roanne, est livré en 1979. Propulsé à l'origine par un moteur Hispano Suiza polycarburant suralimenté (un Baudion sera plus tard installé) il affiche une vitesse de pointe de à 85 km/h avec 800 km d'autonomie ou 26 heures.

Plus cher que l'AMX 30 (un prix s'expliquant par la haute technologie embarquée), ses dimensions sont supérieures à celles de l'EBR (mais il reste dans le gabarit routier) et il assure les mêmes missions. En revanche, il perd le pilote-inverseur. Pesant 16 tonnes, le « 10 » est armé d'un canon de 105 mm semi-automatique, non stabilisé, associé à une conduite de tir et un télémètre laser. Avec un équipage de quatre hommes, il est amphibie, et protégé « Nucléaire, Biologique et Chimique » (NBC) par filtrage et surpression. Les roues sont toutes motrices et l'engin tourne par freinage latéral, comme les chars engins chenillés. La suspension oléopneumatique permet de varier la garde au sol et l'assiette. Il possède une caméra bas niveau de lumière (dit aussi à intensification de lumière) qui permet l'observation et le tir à travers deux moniteurs TV (un pour le chef de voiture et un pour le tireur). Le pilote a également à sa disposition un épiscope « bas niveau de lumière ». Le chef bénéficie d'une lunette panoramique et d'une priorité de tir. Il peut observer indépendamment de la position de la tourelle et rallier celle-ci sur un objectif prioritaire. Il peut effectuer le tir ou le désigner au tireur qui le verra directement dans sa lunette.

La conduite de tir COTAC (COnduite Tir Antichar) est la plus perfectionnée qui ait été montée sur un engin de cette catégorie. Elle favorise le tir sur cible mobile. Le tireur « suit » précisément l'objectif en mouvement durant quelques secondes. Le déplacement du canon en direction et élévation (site) est enregistré. La distance est le dernier paramètre pris en compte. L'ordinateur anticipe la position future de la cible et décale le tube. Le tireur maintient sa visée sur la cible (repointe) et fait feu. Une dizaine de paramètres, entrés manuellement ou automatiquement, affinent la précision du tir qui demande néanmoins une bonne précision de la part du tireur. Les commandes sont hydrauliques.

Il est modernisé à plusieurs reprises, avec notamment la capacité à tirer des obus flèche, l'installation d'un système de gestion du champ de bataille, une boîte de vitesses automatique, un blindage supplémentaire qui lui fait perdre sa capacité amphibie, un armement de toit de tourelle, et le remplacement de tubes DREB par huit lanceurs Galix. L'AMX 10 RC sera remplacé courant 2022 par le nouveau Jaguar.



▲ L'AMX-10 RCR rénové SEPAR voit sa protection améliorée grâce à la pose de blindages supplémentaires. Ici un engin déployé dans le cadre de l'opération « Barkhane ». © ECPAD/Défense/Photographe inconnu

▲▲ Dépannage d'un AMX 10 RC.

DÉPLOIEMENT DES AMX 10 RC

Parmi les sorties des 10 RC, celle du 3^e Esc au Tchad en 1984 est à citer. Puis le Régiment, aux ordres du Colonel Ivanoff, est déployé en entier avec ses 10 RC lors des opérations en Arabie Saoudite en 1991. D'ailleurs, la prise de l'aérodrome d'Al-Salman le 25 février 1991 avait été « répétée » « intuitivement » par, notamment, la 6^e DLB lors de l'exercice « Sampan » à l'automne 1988 l'aéroport de Lézignan jouant l'objectif. En outre, des escadrons partent en Ex-Yougoslavie et en Afghanistan. Parallèlement durant plusieurs années les « compagnies tournantes » iront s'aguerrir « à pied » en Guyane, Djibouti à Mayotte et jusqu'en Nouvelle-Calédonie. Si le



Des AMX 10 RC du 1^{er} REC de la division « Daguet » se déploient dans le désert irakien en février 1991. © DoD (Tech. Sgt. H. H. Deffner)

1956
1967

DES M10 AU 1^{er} REC ?

Une photo parue dans le magazine Képi Blanc à l'occasion de la célébration de « Camerone 1955 » montre un officier et son équipage lors d'une prise d'armes. Le véhicule est sans doute possible un 3-inch Gun Motor Carriage M10 Wolverine d'origine américaine. Or selon les documents consultés, aucun M10 n'a été en service au REC. De plus, trois véhicules chenillés sont visibles. Toute information complémentaire sur l'affectation de ces engins sera la bienvenue !

► 3-inch Gun Motor Carriage M10 Wolverine.
Droits réservés

combat blindé reste la finalité du Régiment, les Légionnaires-Cavalier gardent aussi le savoir-faire de base, aussi le Régiment a servi d'ossature au Bataillon d'Infanterie de la 6^e DLB au Cambodge en 1992. Les escadrons se transforment alors en compagnies motorisées.

LES JEEPS « US »

Le Régiment emploie simultanément les modernes 10 RC et paradoxalement des antiques Jeeps (toujours dites « US »), qui dans les pelotons sont utilisées par « l'escouade », armée entre autres de lances roquettes antichars de 89 mm. Les Jeeps sont équipées côté droit d'un pied/pivot réglable en hauteur permettant l'emploi d'une mitrailleuse AA 52. Elles sont finalement remplacées par des P4 (parfois équipée de mitrailleuses de 12,7 mm) qui arrivent entre 1987-1988 et qui, à leur tour, laissent leur place à des véhicules blindés légers (VBL).

ERC 90 SAGAIE

Autre matériel majeur utilisé par les Légionnaires du « Royal Étranger », l'ERC 90 (Engin Roues Canon) Sagaie parfois décrite (péjorativement) comme une AML modernisée. En 1993 un escadron est déployé à Sarajevo puis elles partent, entre autres, pour Bangui en 1996, au Tchad en 2008 et au Mali en 2013. Le premier ERC 90 « sort » en 1977 et équipe l'Armée française à partir de 1984. Construit par Levassor et Panhard, c'est véhicule léger avec 8,3 tonnes en ordre de combat pour la version essence. Il s'agit d'un six roues motrices dont les roues intermédiaires sont relevables. Les premiers véhicules sont équipés d'un moteur Peugeot essence 6 cylindres de 132,5 chevaux. Puissance qui lui autorise une vitesse de 95 km/h. suite à une revalorisation de sa motorisation, son nouveau moteur Diesel MTU 4 cylindres porte l'autonomie à 800 km. Il est armé d'un canon de 90 mm F4 (20 munitions, dont des obus-flèches affichant une vitesse initiale de 1275 m/s). L'ERC 90 Sagaie est servi par un équipage de trois hommes. Le pointage du canon est électrique et bénéficie d'un télémètre laser. Il est peu blindé et protégé contre les risques NBC. Aérotransportable le Sagaie a une capacité amphibie grâce à des hydrojets. Une mitrailleuse ANF1 coaxiale de 7,62 mm complète d'armement avec également quatre tubes DREB et huit pots. Comme toujours l'équipage conserve son armement.

▼ Des AMX 10 RC et d'antiques », mais increvables, Jeeps lors d'un entraînement dans la campagne française dans les années 1990.

► ERC 90 Sagaie embossée près de N'Djamena, la capitale du Tchad.
© ECPAD/Défense/2008/ Evrard Taquet





▲ ERC 90 Sagaie lors d'un entraînement au tir. Droits Réservés via 1^{er} REC

▼ VAB-HOT Méphisto du 1^{er} REC de la division « Daguet » dans le désert saïdien en février 1991 lors de la Guerre du Golfe. © DoD (Tech. Sgt. H. H. Deffner)



▲ Dès le mois de juillet 2014, le 1^{er} REC s'installe au camp de Carpiagne à Marseille où il sera transformé sur EBRC Jaguar courant 2022. © Nexter

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- Publications de Mr François Vauvillier
- Mr Jean-Jacques Jauffert.
- CES Ivanoff
- Archives 1^{er} REC.
- Témoignages et correspondances
- Toutes photos UNABC dans le livre :
Arme Blindée et Cavaliers en Indochine 1998

Les légionnaires cavaliers en service à « l'Escadron » (surnom utilisé pour désigner l'Escadron de reconnaissance de la 13^e DBLE) reçoivent les premières Sagaie en fin 1988 pour être totalement « montés » au 1^{er} janvier 1989. Puis des VAB sont affectés au Régiment, au pôle santé et aux transmissions. À la fin des années 1980, une moto Cagiva 125 vient compléter les Jeeps dans les escouades.

VAB-HOT MÉPHISTO

Le 4^e Esc (Escadron Antichars aux ordres de la Division) utilise des VAB-HOT, Méphisto (Module Élévateur Panoramique HOT), de 1989/90 à 1995 et douze engins sont déployés lors de l'opération « Daguet ». Entré en service en 1976 pour la version de base, il s'agit d'un Véhicule de l'Avant Blindé (Renault) 4x4, équipé d'un poste de tir-élévateur pour missile antichar HOT, conçu en 1979, installé sur Tourelle Orientable. L'équipage est de quatre hommes. L'observation, le tir, le guidage et le rechargement s'effectuent sous blindage. Le module élévateur comporte quatre rampes. À l'intérieur, huit missiles sont stockés (2x4) sur des barillets. Le système permet de positionner le missile à charger face au tube. Les barillets trouvent une position de repos contre les parois. Le module et la lunette sont rentrés en position de route et sortis lors des tirs. La lunette de tir (deux grossissements 6 et 12) est positionnée entre les rampes et indépendamment du module. Ce bloc optique est équipé, pour le tir de nuit, d'un dispositif de visée nocturne Mira permettant un tir entre 600 et 3 000 mètres, une détection à 4 000 mètres et une identification à 1 500 mètres. L'engin prend le nom de Méphira, mélange de Méphisto et Mira.

En déplacement le module est dirigé vers l'avant. Lors des phases de tir, le véhicule se positionne en marche arrière pour faciliter le repli ; le module doit donc faire une rotation. Après les tirs la manœuvre inverse est automatisée.

Le missile HOT à charge creuse (Franco-allemand Euromissile) déployé à partir de 1978 (sur hélicoptère Gazelle) pèse 32,5 kg avec une charge militaire de 6 kg et affiche une vitesse de 900 km/h. Filoguidé, il est dirigé optiquement par superposition avec la cible. Le véhicule reste amphibie et protégé NBC. Une mitrailleuse 7,62 mm est montée sur une circulaire au-dessus du poste du chef d'engin protégé par un bouclier. Huit lance-pots montés à l'arrière du côté droit, et au centre du côté gauche. Pour l'observation, un petit tourelleau rotatif (avec un volet) équipé d'épiscope et d'une lunette à grossissement 3 est installé sur le toit à l'arrière pour le chef de bord.

Lors de l'opération « Daguet », une soixantaine de missiles (HOT 1 et 2) sont tirés par les deux escadrons antichars (REC et Spahis) de la Division. Les VAB-HOT du 4^e REC sont versés au 2^e REI à Nîmes avec une partie du personnel de l'escadron.

DU CHEVAL AU JAGUAR

Malgré des changements de structures, avec la formation d'un EBI (Escadron de Base et d'Instruction), de changement de dénomination : l'ECS qui devient ECL (Escadron de Commandement et de Logistique), de changements de missions avec le 4^e Esc qui sera dénommé Escadron Antichars, puis EEI (Escadron d'Éclairage et d'Investigation), aux ordres, pour emploi, de la 6^e DLB) et le 5^e qui sera transformé en EAD (Escadron d'Aide à l'Engagement), et la création de l'Escadron de réserve, en 2013, le matériel majeur ne changera plus jusqu'à l'arrivée espérée des engins blindés de reconnaissance et de combat (EBRC) Jaguar en 2021 (repoussée à 2022 pour diverses raisons). Enfin, dès le mois de juillet 2014, le 1^{er} REC s'installe au camp de Carpiagne à Marseille. ■