

Sapeur au 45^{ème} BAGA

45^{ème} Bataillon allégé du Génie de l'Air



Jean-Marie Gérolami

PROLOGUE

Jean-Marie Gérolami, né à Mézières (Ardennes) le 12 janvier 1937, effectue un service militaire de 29 mois. Il est incorporé au 25^{ème} Bataillon du Génie de l'Air à Compiègne (Oise) le 6 février 1957 pour effectuer les classes.

À l'issue des classes, il est sélectionné pour accomplir une formation de conducteur d'engins puis il est inscrit au cours de peloton de caporaux à Sissonne (Aisne).

Il est affecté au 45^{ème} Bataillon Allégé du Génie de l'Air basé à La Réghaïa. Il effectue trois séjours en Algérie :

- du 9 août 1957 au 3 novembre 1957
- du 27 juin 1958 au 25 septembre 1958
- du 13 novembre 1958 au 9 juin 1959

Jean-Marie Gérolami est décédé le 23 septembre 2023.

Ses souvenirs et ses photos ont été recueillis par Roger Louis, né en 1937 à Mouzon (Ardennes) et ancien sergent-chef à la compagnie d'appui du 4^{ème} Régiment de Tirailleurs.

Après une carrière militaire, Roger Louis s'est adonné pleinement à ce qui lui tenait le plus à cœur : témoigner du passé vécu et rechercher les témoignages de ses semblables pour les sauvegarder.

Voir son site *Ouvrages d'Histoires* : <https://sites.google.com/view/ouvrages-d-histoires/accueil>

Je remercie Roger Louis qui m'a autorisé à utiliser et à mettre en pages les souvenirs de Jean-Marc Gérolami afin de valoriser le 45^{ème} BAGA et son travail remarquable en Algérie et jusqu'en AOF.

Des informations sur le 45^{ème} BAGA se trouvent dans le Diaporama 118.

Pierre Jarrige



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Janvier 2025

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Prologue

Les Classes 1

La traversée vers Alger 2

Marseille

Alger

La Réghaïa 4

La matériel à La Réghaïa

La vie à La Réghaïa

De La Réghaïa à Colomb-Béchar 18

Convois ferroviaire et routier

De Colomb-Béchar à Tessalit 20

Plan de route

De Colomb-Béchar à Adrar

D'Adrar à Tessalit

Poste Weygand et Tropic du Cancer

Tessalit 30

Travaux à Tessalit

La vie à Tessalit

Noël 1958 et Jour de l'An à Tessalit

Jean Gérolami à Tessalit

Reggan 42

Le site de Reggan

Zone de vie à Reggan

Travaux à Reggan

Souvenirs 54

Certificat de Bonne Conduite

Médaille Commémorative

Titre de reconnaissance de la Nation

Obsèques de Jean Gérolami

Cet extrait est à plier en deux par le milieu de façon à ce que l'inscription soit à l'intérieur.

EXTRAIT DU LIVRET INDIVIDUEL

Nom GEROLAMI Classe : 57/19
 Prénoms Jean. Grades (succes-) 295/A
 N° d'incorporation 3223
 Corps 25^e Bataillon du Génie de l'Air
 ou services
 Unités 2^e COMPAGNIE
 successives

Signature du commandant d'unité
 et cachet du chef de corps :



CHANGEMENTS DE CORPS

Passé le 14/5/37
 au 25^e BATAILLON DU GÉNIE DE L'AIR
 comme 2. SA
 nouveau n° d'incorporation : 1982
 Passé le _____
 au _____
 comme _____
 nouveau n° d'incorporation : _____
 Passé le _____
 au _____
 comme _____
 nouveau n° d'incorporation : _____

Signature des commandants d'unités

(Signature)

Modèle n° 321-0/05. Format 1/16 raisin. NOTA. — Voir l'article 25 du décret du 1^{er} avril 1933 portant règlement du serv. dans l'armée, 1^{re} part., Discipline générale (B.O., é. m., vol. 321-0, p. 38).

OBSERVATIONS AU SUJET DE L'ÉTABLISSEMENT DE L'EXTRAIT. — Le corps (ou service) dans lequel l'homme est incorporé établit l'extrait du livret individuel, celui-ci est signé par le commandant de l'unité. Les changements d'unité, ainsi que les grades successifs, dans ce corps, sont portés à la partie supérieure de l'extrait par les soins du nouveau commandant d'unité.

Lorsque l'homme change de corps (ou de service) il conserve son extrait de livret individuel. Mention est faite du changement de corps, à la partie inférieure de l'extrait, par les soins du nouveau commandant d'unité. A chaque changement de corps, sur la ligne commençant par « comme », indiquer le grade.

Au moment de la libération, l'extrait du livret individuel est retiré à l'homme et détruit sous la responsabilité du commandant d'unité.

— T. 91 —
— LAVAURIEZ, PARIS. —

Les Classes

Pour Jean-Marie Gérolami, tout commence par une préparation militaire au 3^{ème} Régiment du Génie à la caserne Dumberbion à Mézières.

L'hiver 1955/56 fut particulièrement rigoureux, ce qui n'a nullement refroidit l'ardeur de l'adjudant-chef de réserve Servant, le moniteur, un braillard au grand cœur qui tenait tant à la réussite de ses poulains, à gauche sur la photo ci-dessous.

À l'issue de ses classes, il est sélectionné pour accomplir une formation de conducteur d'engins. Il est ensuite inscrit aux cours de peloton de caporaux mais, avec d'autres camarades, ils traînera des pieds afin de ne pas être davantage gradés, préférant la conduite des engins.

Puis, il est de retour à Compiègne pour la préparation au départ en Algérie



▲ ▼ *Les classes*



La traversée vers Alger



Avant l'embarquement pour Alger sur le Ville-de-Marseille le 8 août 1957

Marseille



Alger



Alger



La Réghaïa

Les nouvelles recrues sont pris en charge rapidement pour un stage de conduite VL et PL afin d'assurer les nombreuses missions dévolues au Bataillon commandé par le chef de bataillon Richard. Jean-Marie Gérolami est sous les ordres du sergent-chef Martial Lapointe, ancien d'Indochine. Le courant passe bien car le chef a entièrement confiance en ses hommes et sait qu'il peut compter sur leur sérieux car les tâches sont complexes et diverses. Il ne leur attribue pas des engins précis, c'est au cas par cas selon les circonstances. Cela convient bien aussi aux hommes qui pourront maîtriser les différents matériels en usage dans l'unité en réduisant ainsi les besoins rébarbatives et en se spécialisant utilement pour leur avenir dans la vie civile.

Entre les cours de conduite engins et les servitudes inhérentes à la vie de camp, des missions ponctuelles sont leur lot quotidien qui vont les conduire vers d'autres lieux pour des travaux de rénovation, de parachèvement ou de consolidation, voire aussi des chargements d'engins sur les plateformes du rail ou routières. Un bel entraînement qui les rendront crédibles pour une mission plus conséquente projetée à la mi-octobre 1957.



▲ ▼ *Le 45^{ème} BAGA à La Réghaïa*



La vie à La Réghaïa



La vie à La Réghaïa



La vie à La Réghaïa



La vie à La Réghaïa



La vie à La Réghaïa



▲ ▼ *Le Centre de repos à l'ENPA de Cap-Matifou*



Le matériel à La Réghaïa



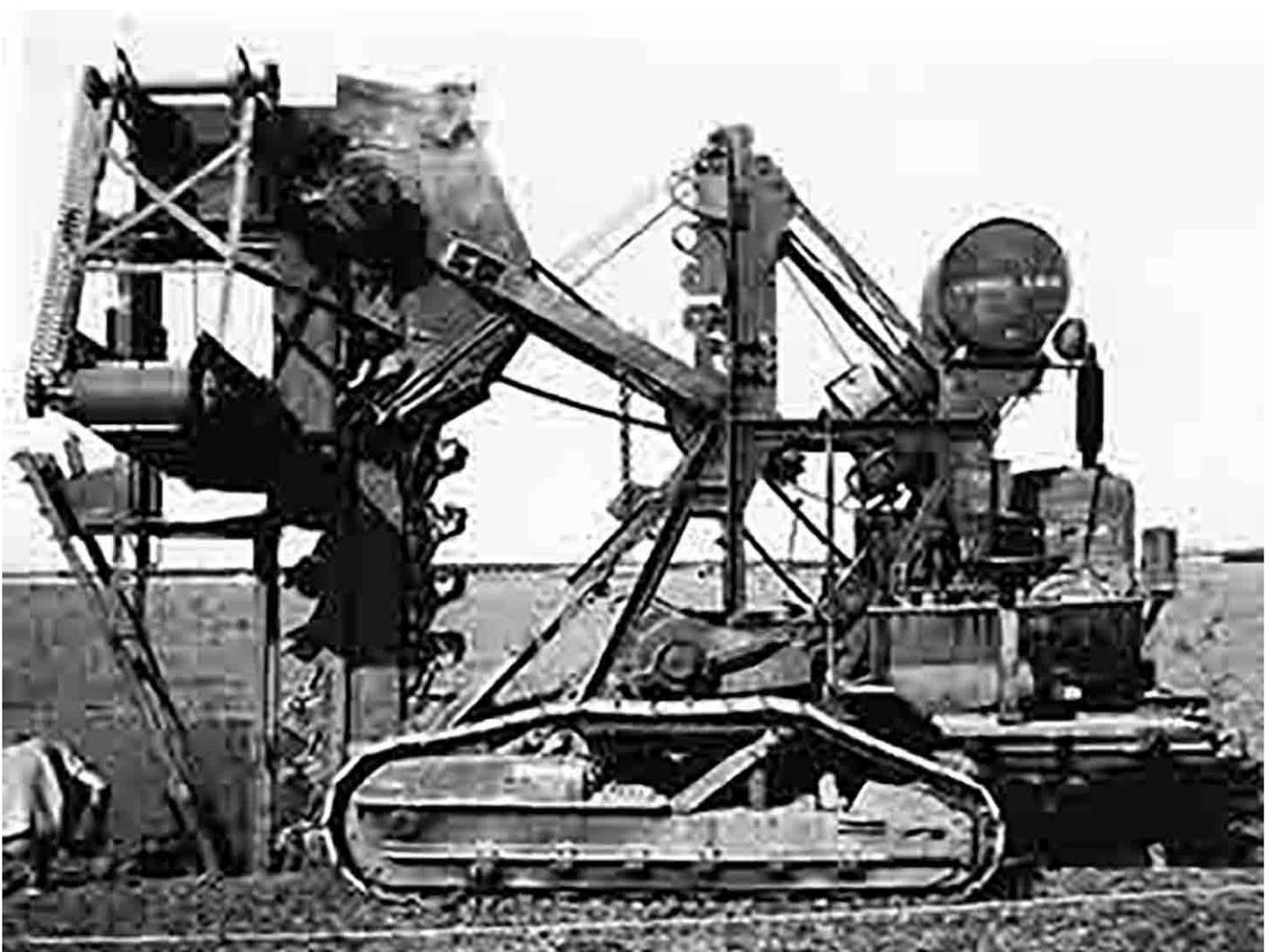
Le matériel à La Réghaïa



Le matériel à La Réghaïa



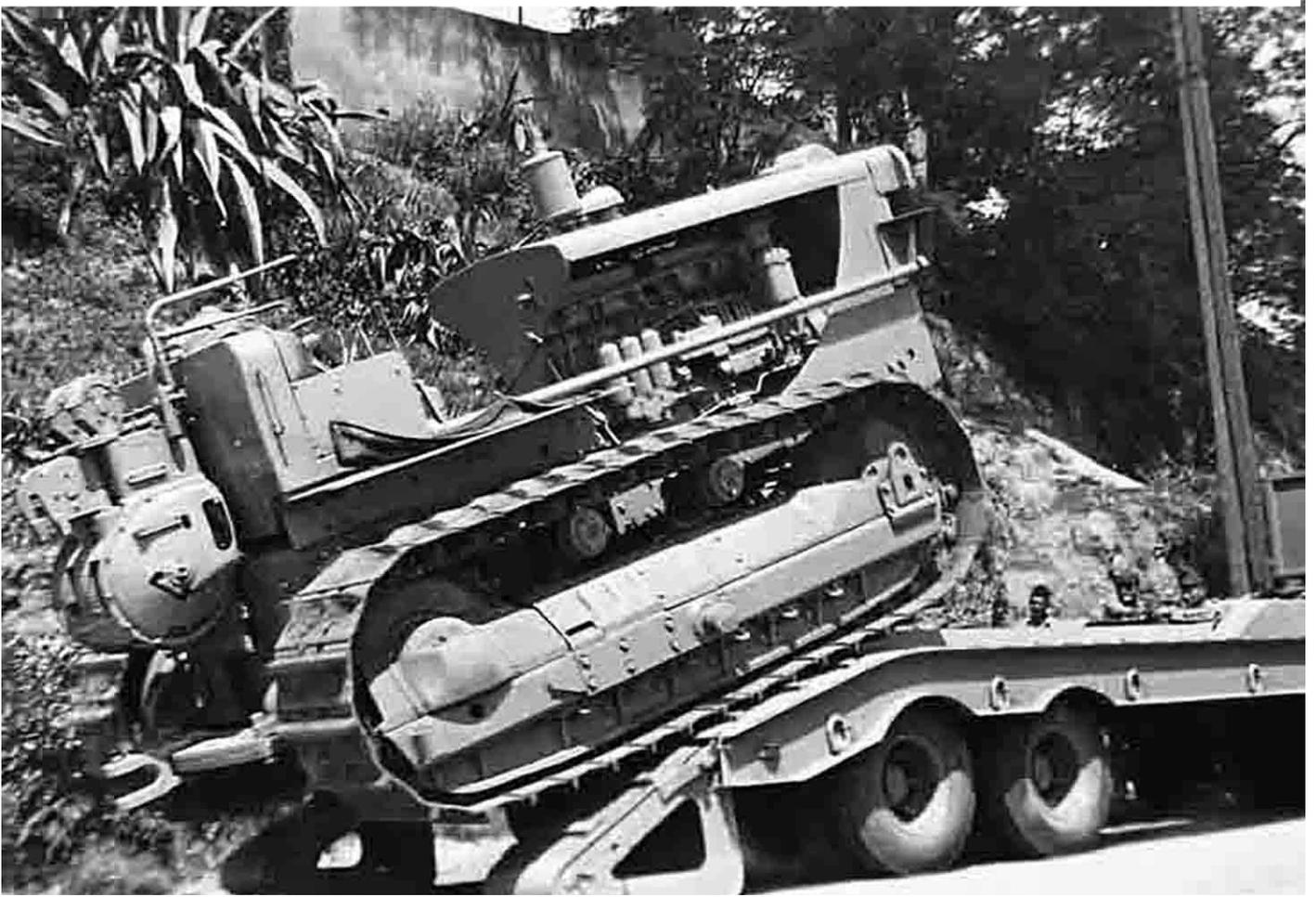
Le matériel à La Réghaïa



Le matériel à La Réghaïa



Le matériel à La Réghaïa



Le matériel à La Réghaïa



Le matériel à La Réghaïa

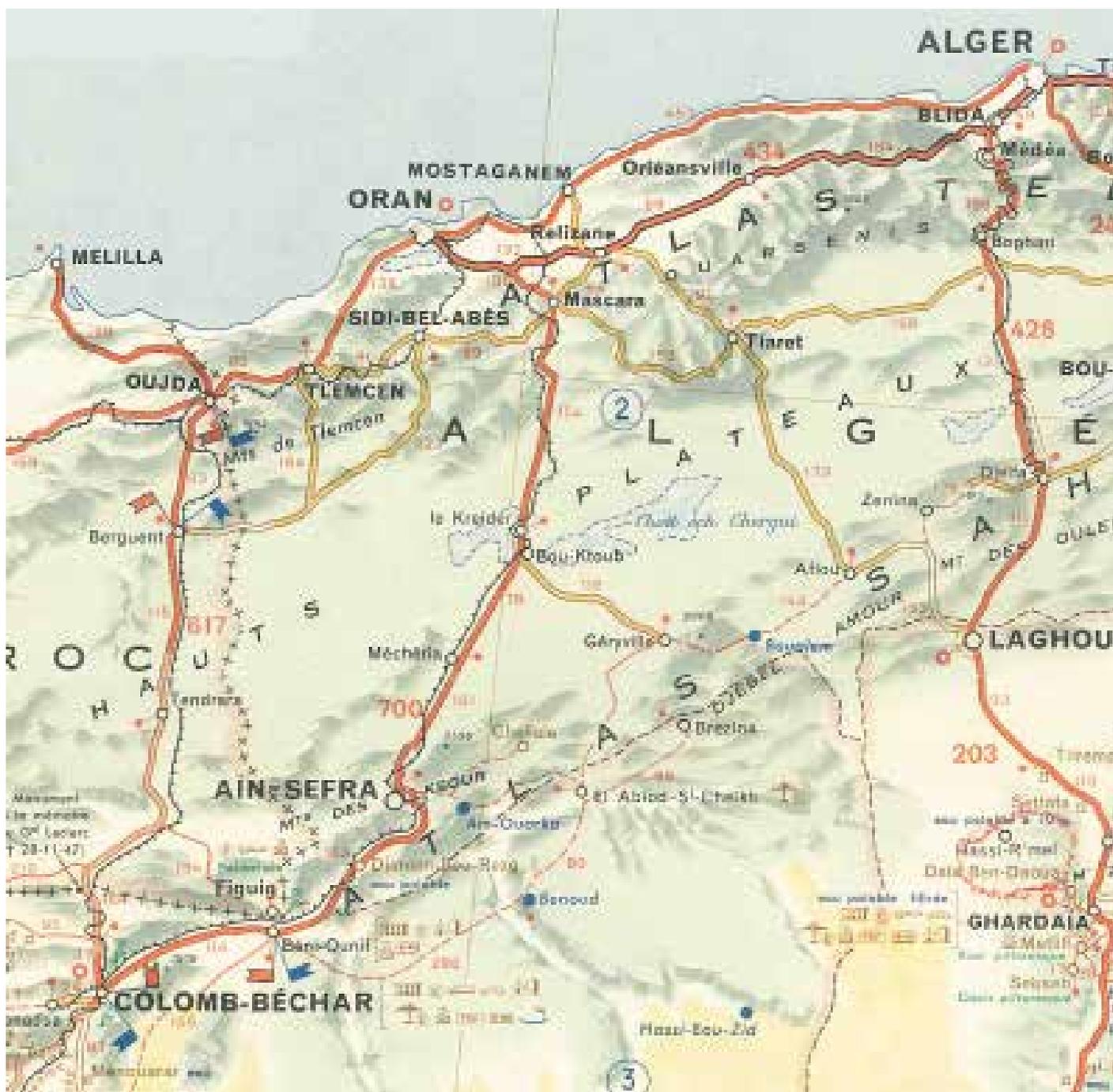


De La Reghaïa à Colomb-Béchar

En octobre 1957 c'est un long voyage plein de découvertes effectué pour aller de La Réghaïa jusqu'à Tessalit et son aérodrome, juste après la frontière entre l'Algérie et l'AOF (le Mali actuel). Pour la première partie l'encombrement du matériel lourd, peint en jaune sable pour la circonstance, est chargé sur le train à Maison-Carrée et pris en charge par une société civile qui, en passant par le Maroc, rejoint Bidon 2 à 8 kilomètres au sud de Colomb Béchar. Le personnel du détachement arrive à Bidon 2 en convoi routier par Blida, Orléansville, Perrégaux, Relizane, Saïda, Aïn-Sefra, Béni-Ounif et Colomb-Béchar.

Dans l'attente, le détachement du génie de l'Air est hébergé à Colomb-Béchar pour ensuite prendre en charge les engins arrivés par le train et les emmener par la piste du Tanezrouft jusqu'en AOF. Une grande aventure les attend.

La grande épreuve pour le conducteur Gérolami et ses camarades, une piste pleine d'embûches et de savoir-faire pour éviter les écueils.



Convois ferroviaire et routier



Convoi ferroviaire



Convoi ferroviaire



Convoi ferroviaire



Convoi routier

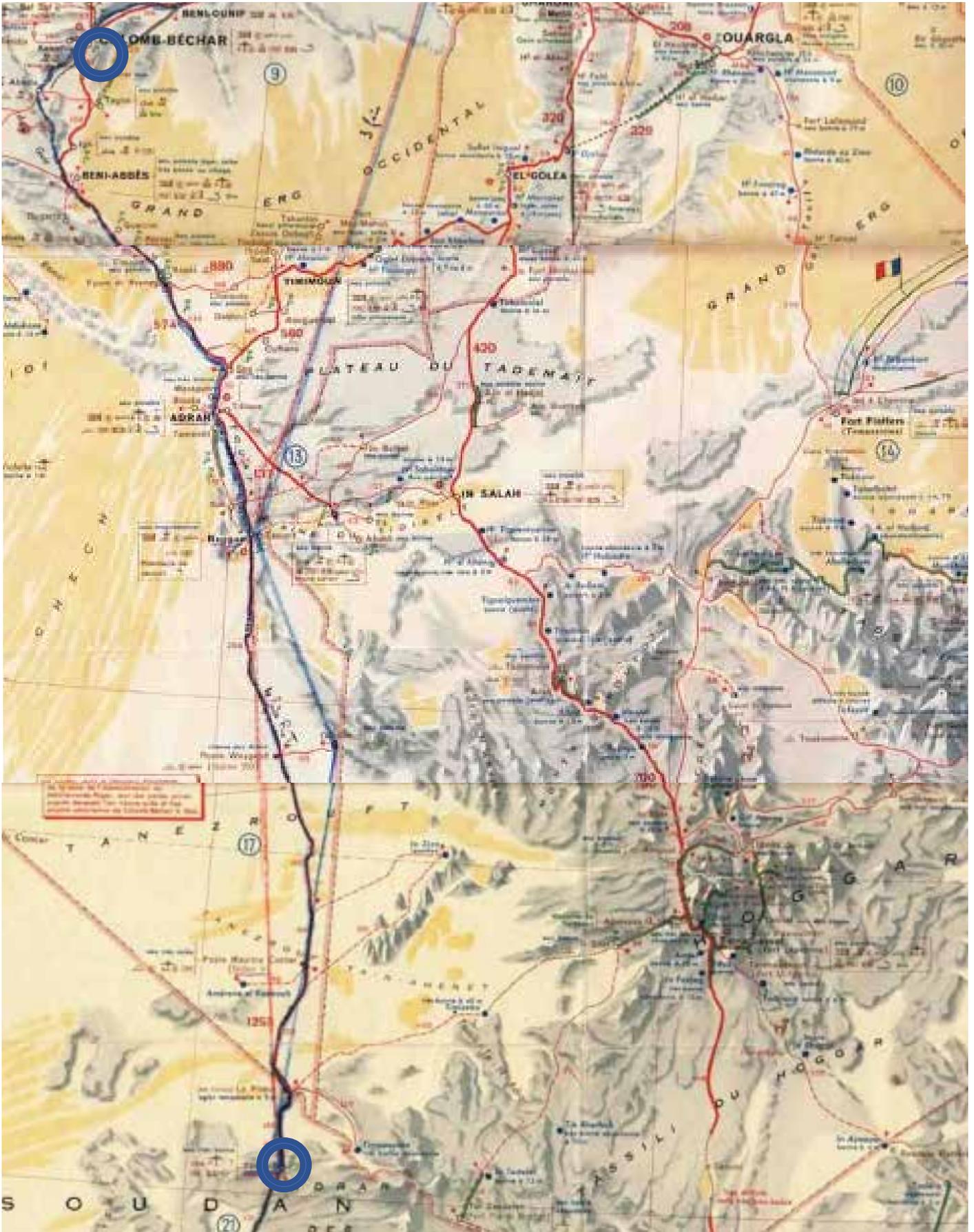
▼ *Convoi routier*

▼ *Perrégault*



De Colomb-Béchar à Tessalit

C'est un long voyage par la piste du Tanzerouft.



Plan de route

Au départ de Bidon 2, le commandement du détachement délivre un relevé d'itinéraire à respecter rigoureusement pour ne pas ralentir la colonne qui doit accomplir les 1 500 kilomètres séparant les deux points.

Feuillelet n° 1

RELEVÉ D'ITINÉRAIRE

Kms partiels	Kms totaux	RENSEIGNEMENTS	Croquis
0	0	Départ de Bidon II (Kms Sud de Colomb BECHAR) Escorte prévue jusqu'à ABADLA. Route goudronnée	COLOMB BECHAR 21-10-0 BIDON II
10	10	Fin de la route goudronnée. 2 passages d'Oued sur bons radiers. Piste large, tôle ondulée sur 4 kms.	radier IGLI
10	20	Virages et rampes (5 à 8%) piste nouvellement nivelée par Mer-Niger, très bonne jusqu'au Km 30. Ensuite tôle ondulée. La tôle ondulée est très facilement absorbée à partir de 40 Km/h. (Dodge 4x4)	tôle ondulée
5	25	Passage à niveau en remblais difficile à franchir (archer ou pas)	
24	49	Route sinueuse sur 10 Kms. Rampes sans difficultés (5%). Passages d'oued sur très bons radiers dallés. Ensuite tôle ondulée mais bon reg à droite et à gauche (possibilités de déborder).	5%
31	80	Sur 10 Kms route sinueuse montagnes russes très prononcées. Rampes 10 à 12%. Virages faibles rayons.	10%
10	90	ABDALA - Oued du GUIR inondé? Franchissement délicat. Piste mauvaise jusqu'au K... 100	ABDALA O. GUIR
10	100	Radiers dallés. Ensuite tôle ondulée mais bon à droite et à gauche. (possibilités de déborder)	possibilité de débordement

Plan de route

Fuillet n° 2

2	112	Col d'AMA GUIR - rampes 12 à 15% sur 2 Kms (fin de l'escorte) ensuite piste difficile tôle ondulée lourde.
18	130	AMA-GUIR. Embranchement sur TABELBALA et sur PT.2 (piste impériale) prendre direction PT.2 (ADRAR). Après AMA-GUIR piste sinueuse, affleurements rocheux et passages ensablés. Ensuite tôle ondulée jusqu'à l'embranchement avec la P.T. 2
60	190	Cassis ensablé au Km. 190
5	195	Zone ensablée avec possibilité de déborder à droite ou à gauche ensuite piste assez bonne.
35	230	Embranchement avec P.T.2 au Km.28 au Sud d'IGLI. Piste droite et large, tôle ondulée jusqu'au Km.320.
20	250	Embranchement sur TABALBALA (à droite)
3	253	Embranchement sur BENI ARBES (à gauche)
7	260	Embranchement sur BENI ARBES Cassis ensablés sur 1 Km.
20	280	Piste sinueuse et légèrement ensablée sur 3 Kms.
7	287	Embranchement sur BESKIR (à gauche)
3	290	Embranchement sur OUGARTA (à gauche)
20	310	Passage sableux sur 50 m. et rampe 5% sur 150 m.



Plan de route

Feuillelet n° 3

2	312	Embranchement de la piste d'hiver sur la droite (à utiliser lorsque le chott est inondé) tôle ondulée (possibilités de déborder à gauche)	
8	320	Piste sinueuse et montagnes russes très prononcées. DANGER	
5	325	Descente sur l'Oued Saoura et remontée jusqu'au Km. 329	
4	329	Embranchement sur GUERZIM (à gauche) Puits (profondeur 24 m.)	
2	331	Entrée du "défilé de La Gardette" rampe 8 à 10% sur 1500 m. Route sinueuse. Tôle ondulée.	
31	365	Passage du col en sens unique. Rampe 10% descente sinueuse sur KERZAZ	
13	378	KERZAZ. Piste très mauvaise sur 12 kms. tôle ondulée. DANGER	
7	385	Descente dangereuse. Tôle ondulée très mauvaise. DANGER	
17	402	Casais. Sortie en défilé de Lagardette	
5	407	Embranchement sur TIMOUDI (à gauche) Piste droite sur 6 kms.	
6	413	Montagnes russes et virages faibles rayons	
30	433	Très mauvais passage d'oued descente encaissée virages faibles rayons rampes 10%. Zone sableuse.	

Plan de route

Feuillet n° 4

5	438	Col. 15. Descente dangereuse 10 à 15%. Piste droite et étroite mal caipierrée. Puis zone sableuse avec cailloux. En convoi s'engager véhicules par véhicule	
10	448	KSAH. Bâtiment. Mer-Niger. Piste passable sur 2 Km.	
8	456	Zone sableuse et cailloux	
3	459	Zone sableuse et cailloux	
7	466	FOUM EL KRENEG. Embanchement sur TIMIMOUN (à gauche)	
4	470	A partir du PK. 70 et jusqu'au Km 493 piste bonne avec possibilités de débordement à droite et à gauche.	
23	493	Sur 3 Km. affleurement rochers et zones sableuses.	
3	496	Piste bonne	
62	558	Embanchement sur TIMIMOUN (à gauche) Piste lourde jusqu'à SBA	
12	570	SBA (eau très bonne et abondante). Piste bonne avec tôle ondulée jusqu'à ADRAR.	
44	614	ADRAR. Ravitaillement possible en carburant et en eau potable. Piste bonne tôle ondulée jusqu'au Km. 74.	
140	754	Descente sur le g. R. Rampe 5% Piste très lourde.	
5	759	REGGAN. Eau magnésienne. Le ravitaillement à SBA ou ADRAR pour la traversée du TENEZ-ROUFF	

Plan de route

FaUILLET n° 5

0	759	An départ de BEGGAN débat du TANEZROUFF tôle ondulée avec zones sablonnes	
21	780	Déviation à droite pour éviter une dune de sable sur la piste	
4	784	A partir du Km 784 piste molle mais reg assez bon à droite et à gauche. Le sable cache de mauvais caissis.	
17	801	Piste ensablée sur 1500 m. passer à gauche puis piste bonne jusqu'au Km 849	
48	849	Virage très grand rayon très ensablé piste bonne jusqu'au Km. 875	
26	875	Balise 110. Zone très ensablée sur 30 Kms (balise 140) Déviation à gauche balisée tous les 500 m. par des poteaux à disques de 2 m. 50 de haut. Balises très visibles passages possibles en débordant à l'Est (ou l'Ouest) de 1500 m à 3000 m. Baliser ces passages avant passage d'un convoi. Quitter la piste de la balise 121 à 136	
30	905	Fin de la zone ensablée. Piste très bonne avec légère tôle ondulée jusqu'à Poste Weygand	
108	1013	Poste Weygand (Balise 250) Bâtiments Mer Niger eau en petite quantité.	

Plan de route

Feuillet n° 6

0	I013	Au départ de la Balise 250 piste bonne légère tête ondulée sur 50 Km.	
60	I073	Cassis puis piste très lourde sur 12 Km (possibilités de déborder à gauche)	
12	I085	Piste légèrement ensablée jusqu'au Km 1123	
32	III7	Déviaton sur la gauche	
6	1123	Cassis. Début d'une zone ensablée déviation à gauche balisée par poteaux à diagonaux. Balises peu visibles.	
8	1131	Fin de la déviation. Début de la banquette RAFFALI. (argile compactées). La piste peut devenir lourde après un vent de sable. Nombreux cassis ensablés. Soit dévier vers l'Est soit faire chemins de plaques	
12	1143	Passage du Tropique du Cancer. La banquette RAFFALI se poursuit jusqu'au Km 1193. La piste devient plus lourde et partiellement ensablée à partir du Km 1170. Balises peu visibles (à 1500 m. maximum)	
50	1193	Fin de la banquette RAFFALI	
17	I210	Piste lourde sur 1 Km puis assez bonne Virages grand rayon	
23	I233	Piste minceuse sur 10 Km. Lourde	
41	I274	Poste Cortier (Bidon Y) Km petite quantité Carburants petite quantité.	

De Colomb-Béchar à Adrar



D'Adrar à Tessalit

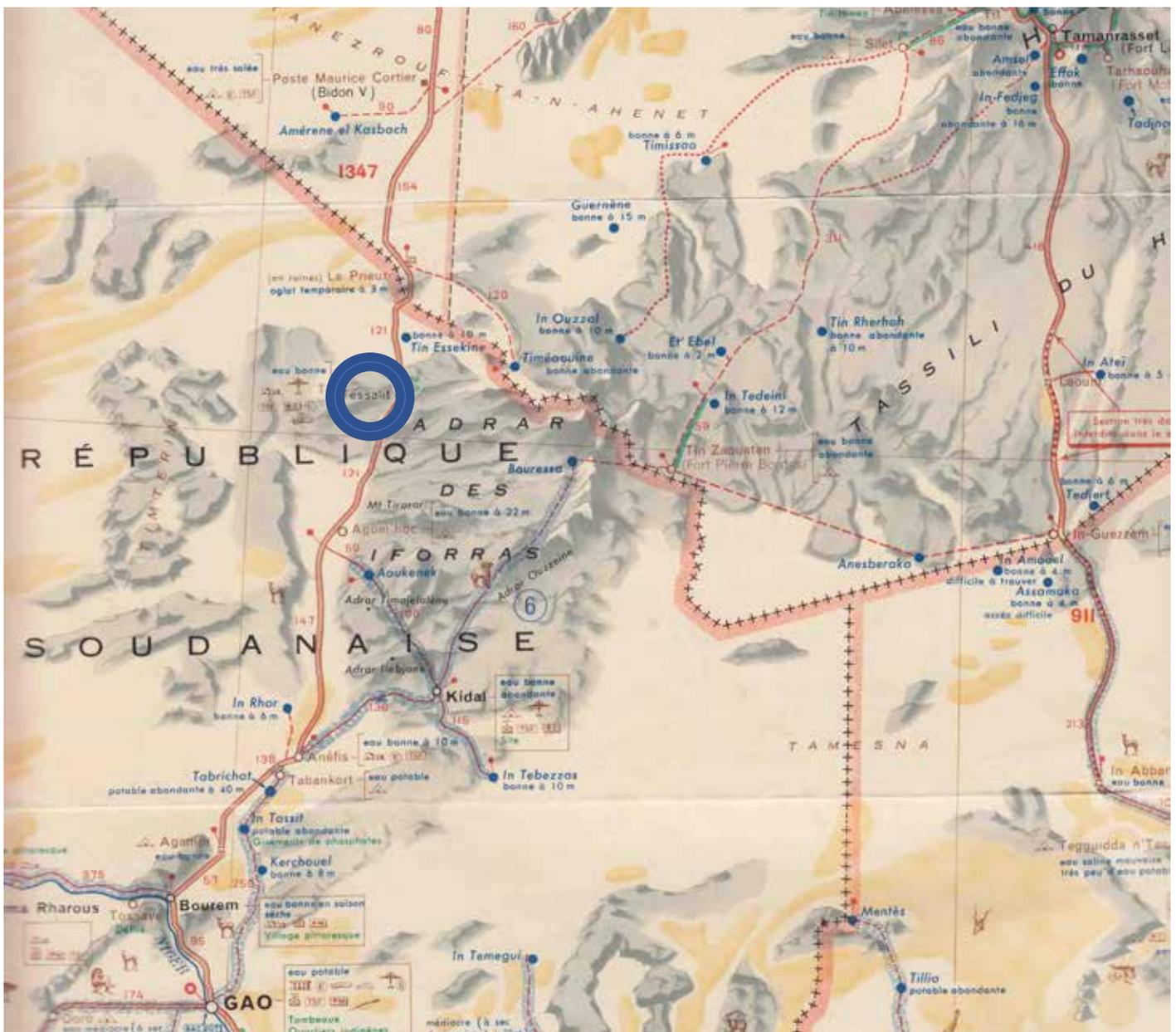


Poste Weygand et Tropique du Cancer



Tessalit

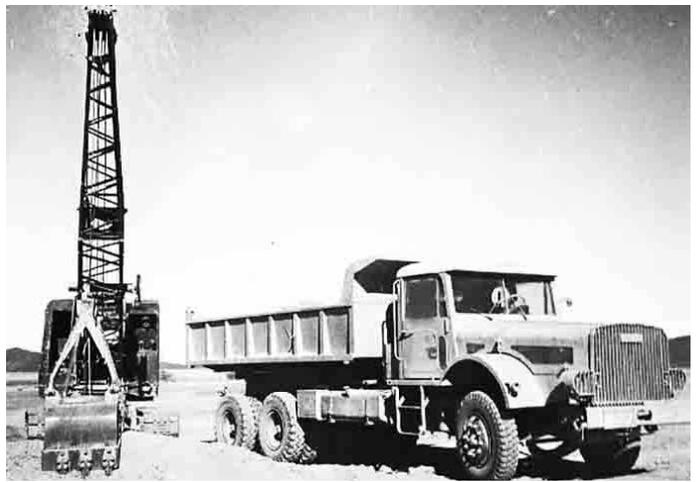
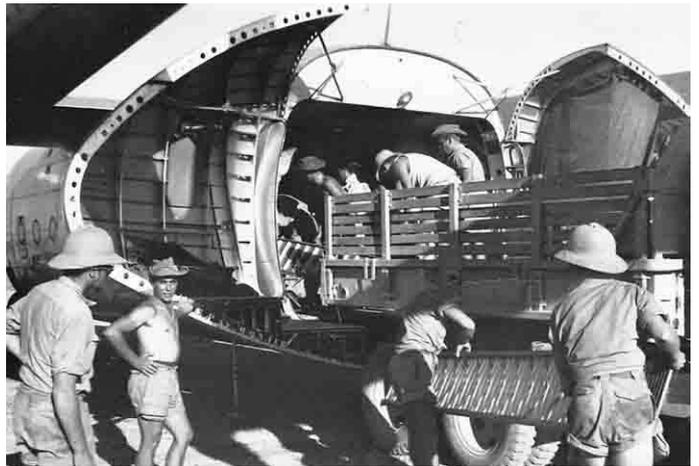
Enfin l'arrivée le 4 novembre 1957, juste après la frontière algérienne, après avoir effectué 1 544 km, on ne va pas plus loin.



Travaux à Tessalit



Travaux à Tessalit



Travaux à Tessalit



La vie à Tessalit



La vie à Tessalit



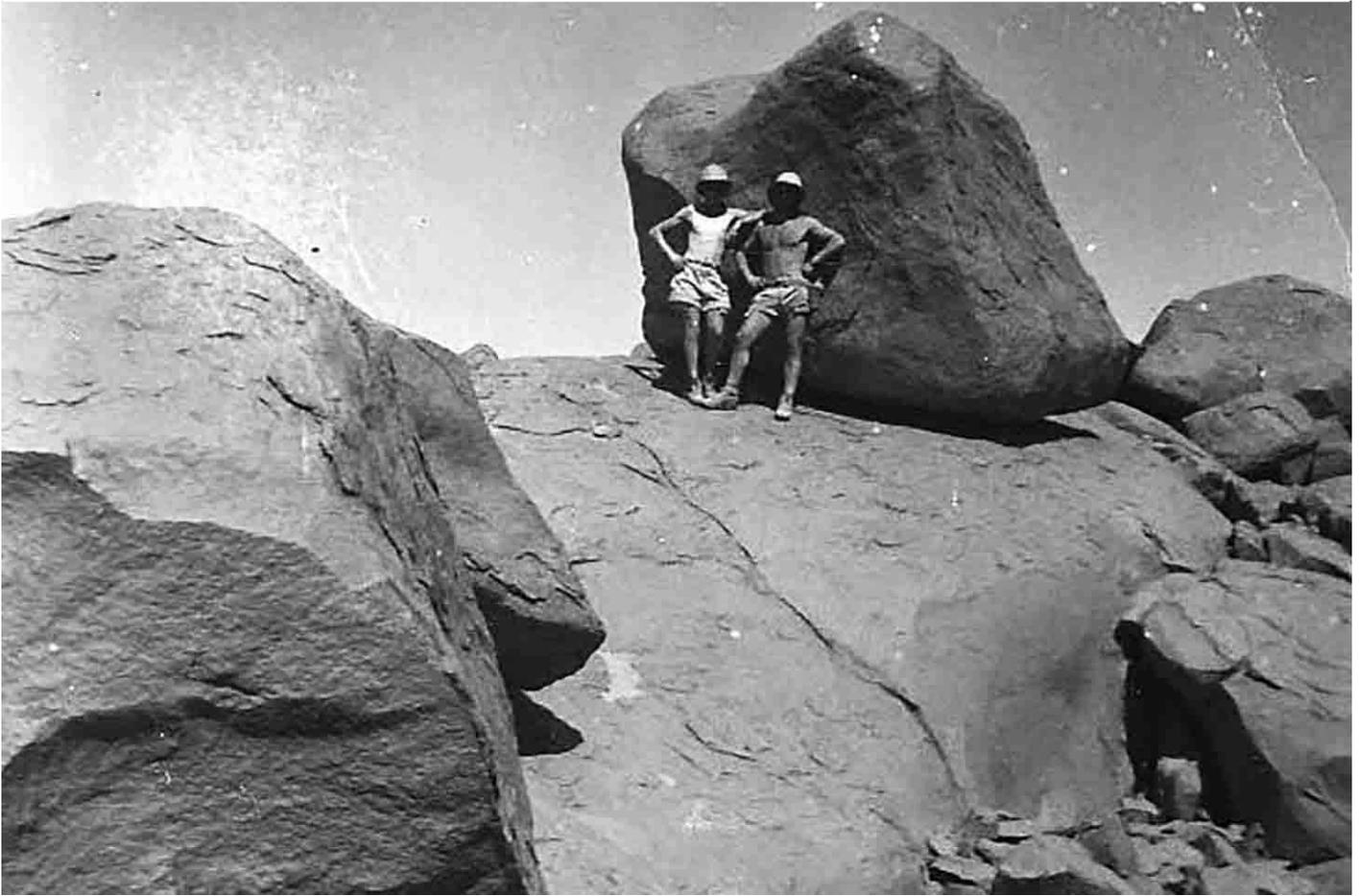
La vie à Tessalit



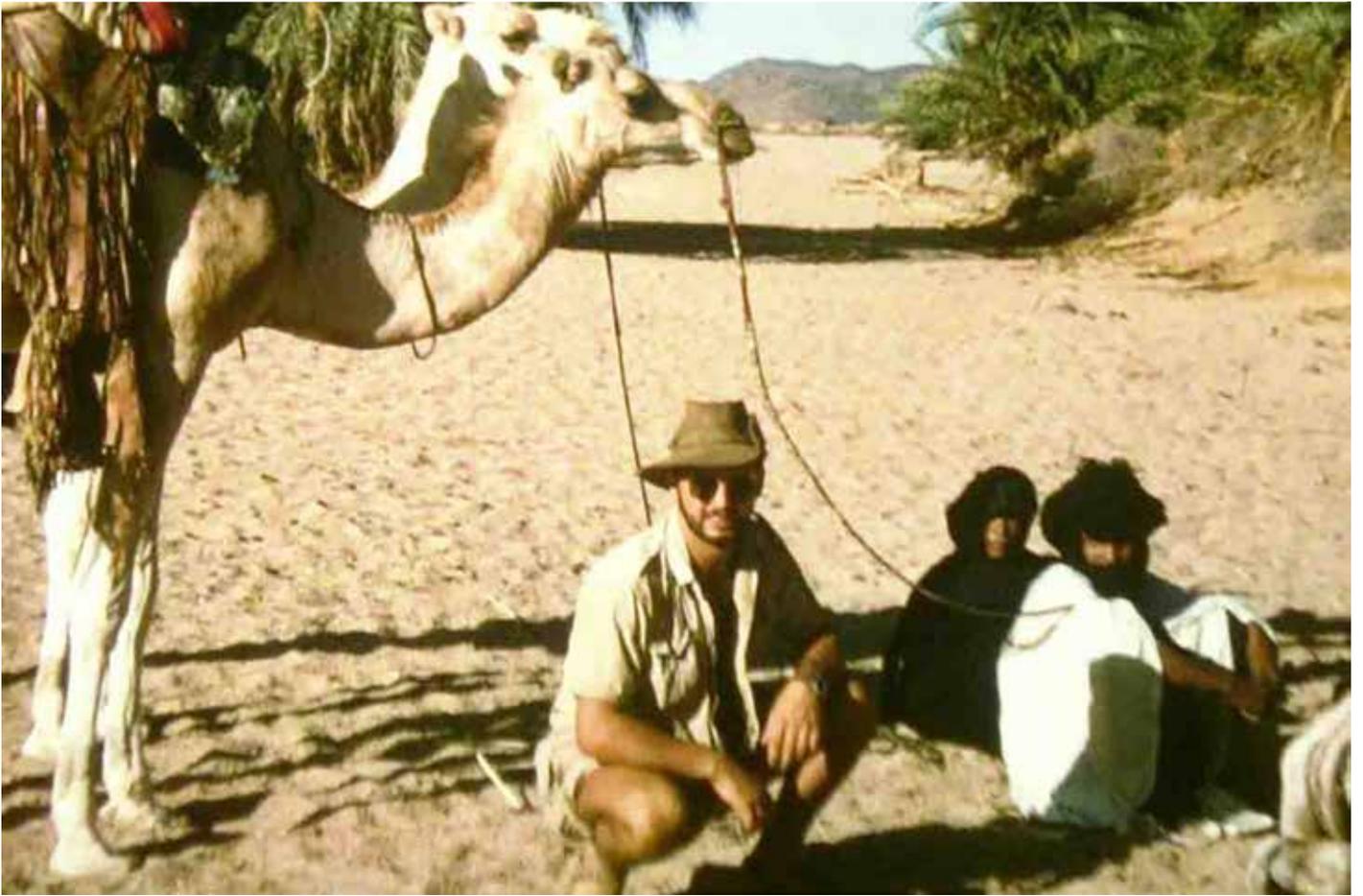
La vie à Tessalit



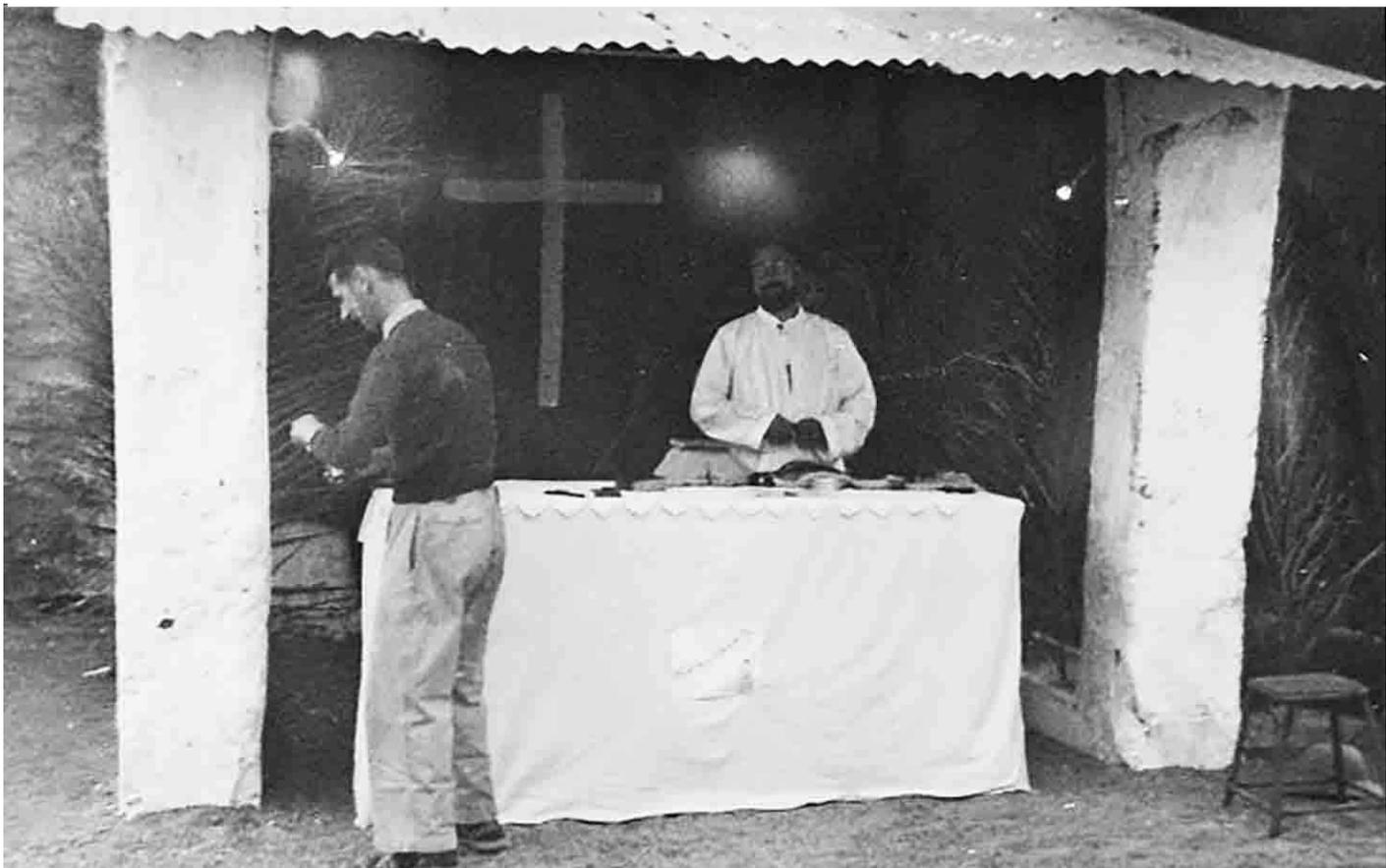
La vie à Tessalit



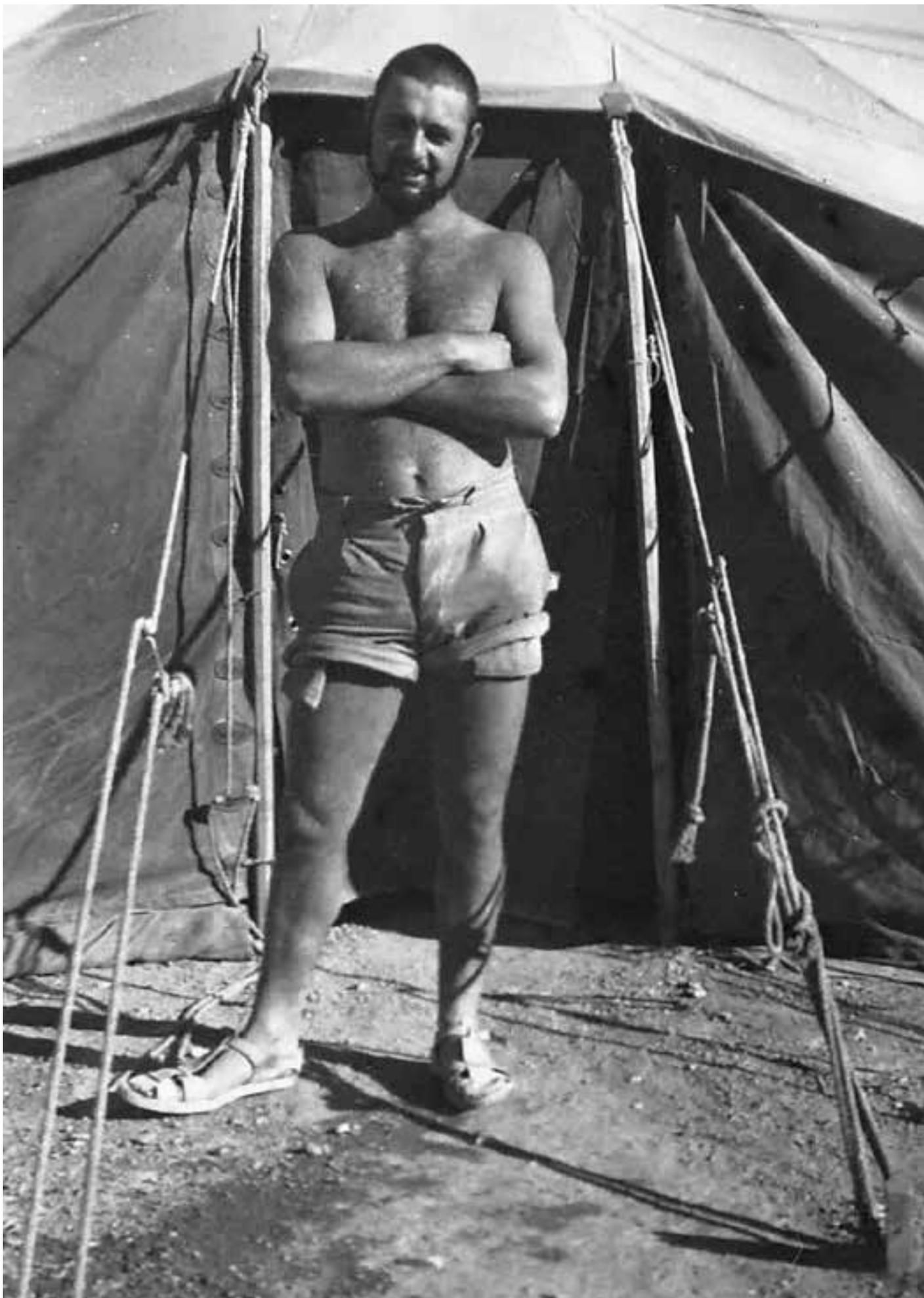
La vie à Tessalit



Noël 1957 et Jour de l'An à Tessalit



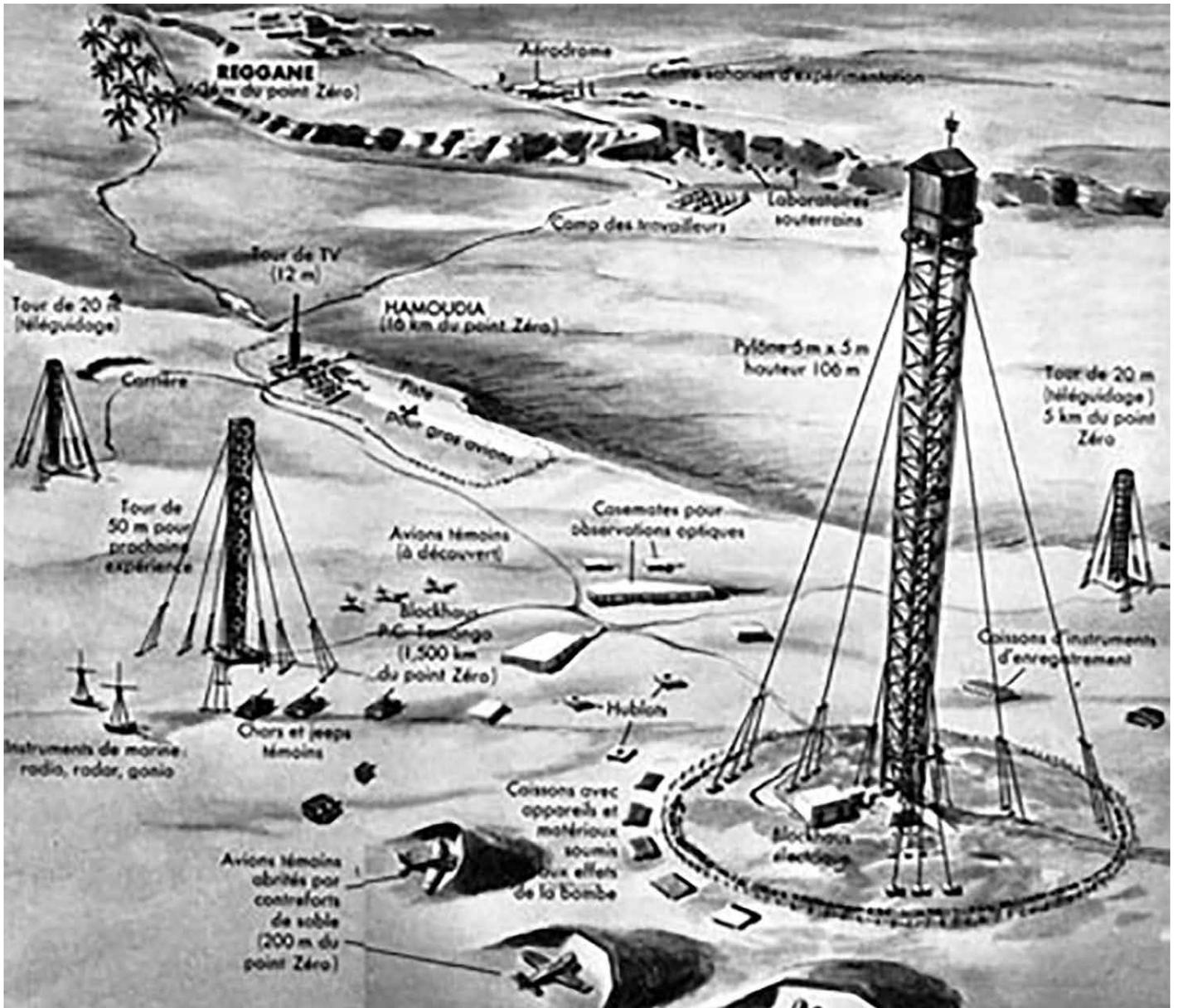
Jean Gérolami à Tessalit



Reggan

À Reggan, il s'agit de mettre en place l'infrastructure du Centre saharien d'expérimentations militaires (CSEM) où auront lieu les premiers tirs de bombes atomiques.

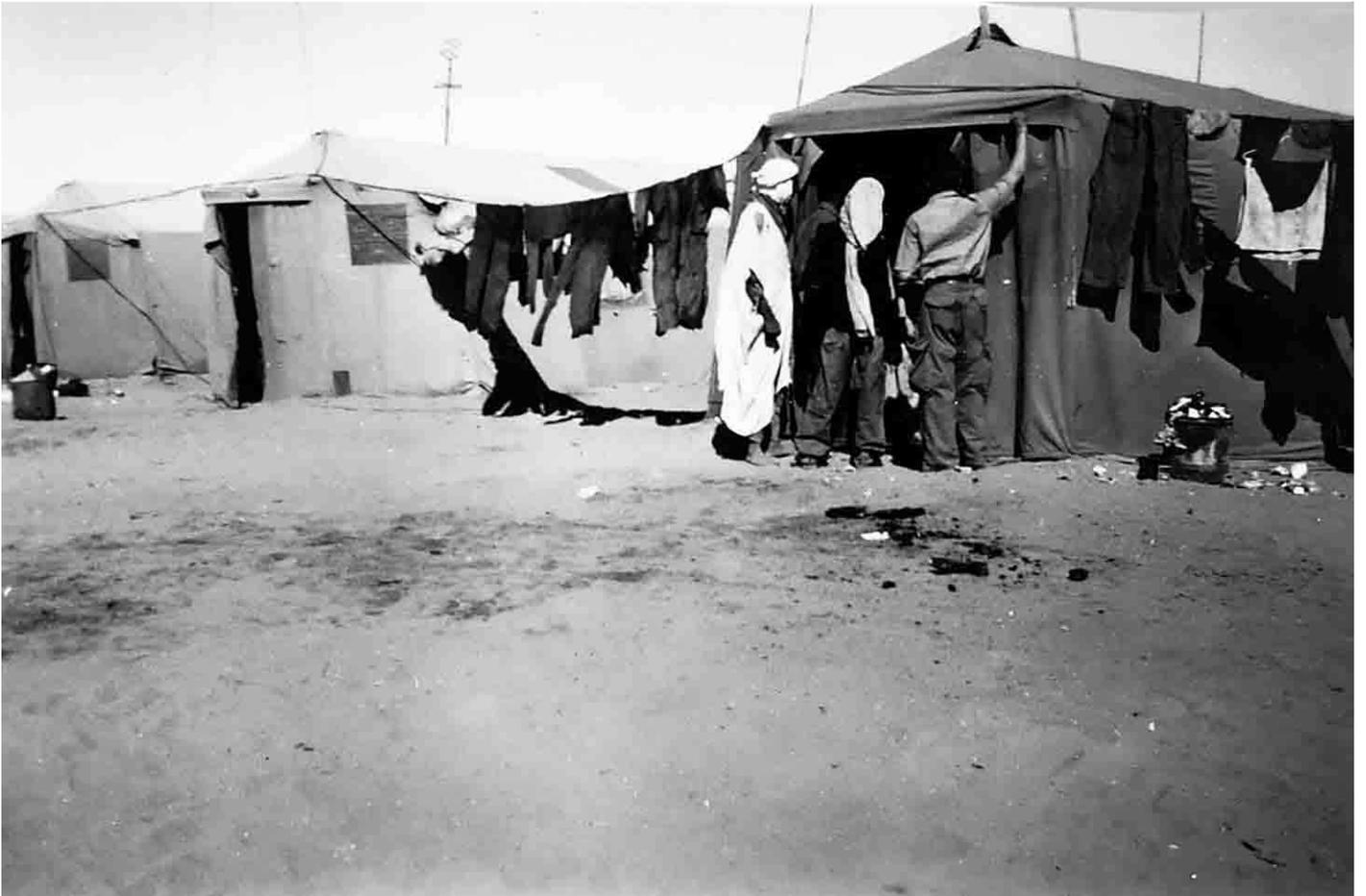
Le site de Reggan



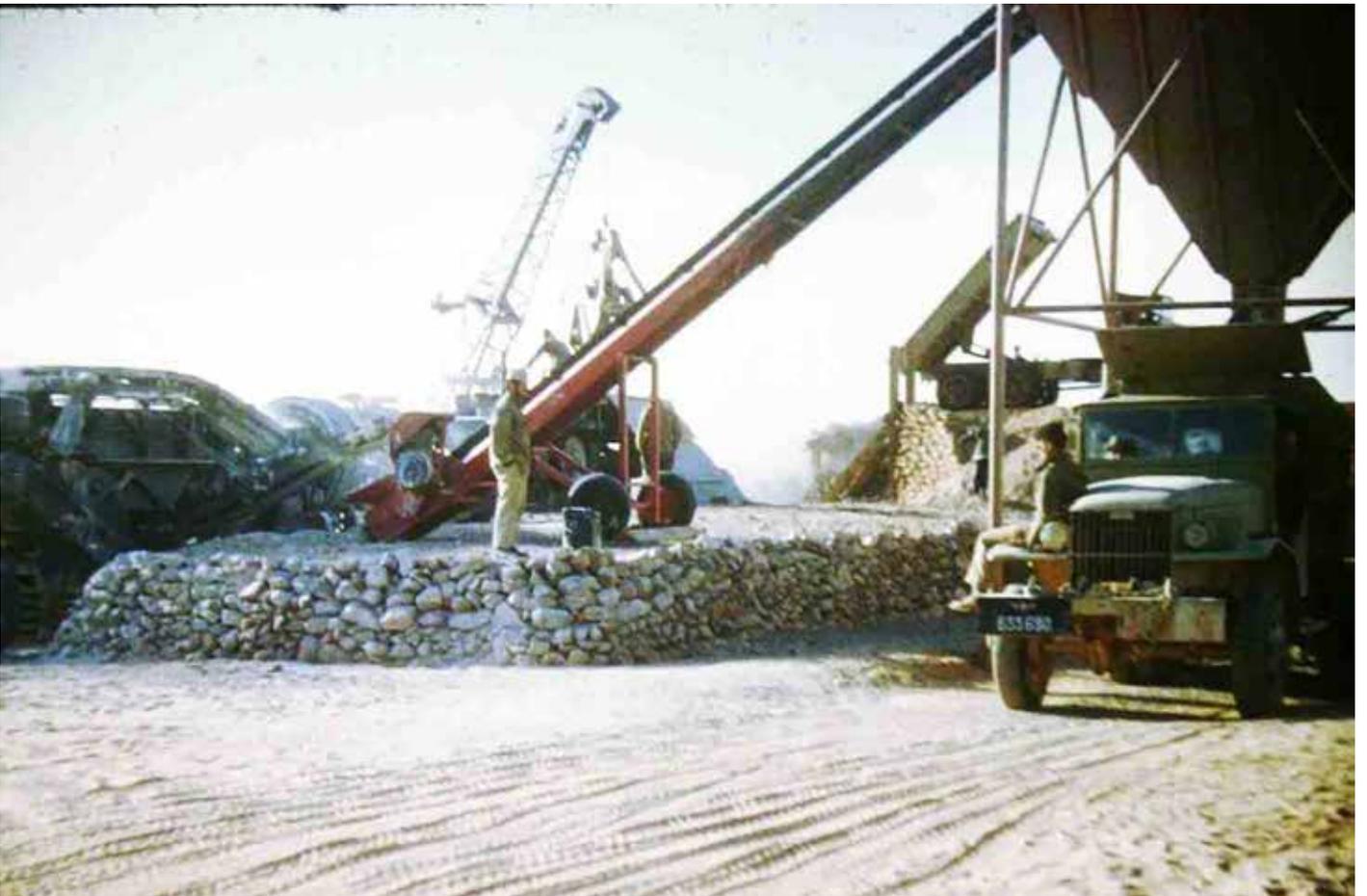
Zone de vie à Reggan



Zone de vie à Reggan



Travaux à Reggan



Travaux à Reggan



Travaux à Reggan



Travaux à Reggan



Travaux à Reggan



▲ *Les avions cibles*



Travaux à Reggan



Travaux à Reggan



Travaux à Reggan



Souvenirs

Certificat de bonne conduite

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

10 • RÉGION (1)

• DIVISION (2)

45^e Bataillon Allégé du Génie de l'Air
(Corps ou service)

CERTIFICAT DE BONNE CONDUITE

Le Chef de Bataillon *Richard*
(Grade et nom du chef de corps ou de service)

Commandant le 45^e B. A. G. A.

Certifie que le 2^e SA *Gérolami Jean-Marie* 1182
(Grade, nom, prénoms et numéro d'incorporation)

né le 12 Janvier 1937 à *Mézières (Ardennes)*
(Lieu et département)

a tenu une bonne conduite pendant tout le temps qu'il est resté sous les drapeaux et qu'il a constamment servi avec honneur et fidélité.

A.S.P. 88073, le 20 Mars 1959.
(Signature et cachet du chef de corps ou de service)



En cas de perte, le certificat de bonne conduite ne peut être remplacé.

(1) Pour les corps et services du Maroc et de Tunisie, cette mention est remplacée par "Troupes du Maroc" ou par "Troupes de Tunisie".
(2) Pour les éléments relevant d'une division.

Médaille Commémorative



DIPLÔME

de la Médaille Commémorative
des opérations de sécurité et de maintien de l'ordre
EN AFRIQUE DU NORD

décerné à M. monsieur C E R O L A N T Jean Louis

le 0 novembre 1957



Le Secrétaire d'État aux Forces Armées « Terre »
chargé des Affaires Algériennes,

Le Ministre de la Défense nationale
et des Forces Armées,



Imprimerie Nationale.

Titre de Reconnaissance de la Nation

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Le Gouvernement reconnaît les services rendus à la Nation par
Monsieur GERGLAMI Jean-Marie
qui a participé aux opérations de sécurité et de maintien de l'ordre en Afrique
du Nord.

Le Secrétaire d'Etat aux Anciens Combattants

JEAN-JACQUES BEUGLER

Obsèques de Jean Gérolami



