

KOLWEZI

LA QUESTION DU TRANSPORT TACTIQUE



Des soldats zairais déchargent un Transall français : ils ont déposé leurs fusils (FAL et M16) pour débarquer les caisses de vêtements destinées à l'armée zairaise.



Il y a 40 ans, la Légion sautait sur Kolwezi, ville du Zaïre, et se couvrait de gloire. Certes, mais elle n'était pas arrivée sur place par ses propres moyens. Sans les capacités des escadrons de transport de l'Armée de l'air, une telle opération au cœur de l'Afrique n'aurait pas été possible.

Par Aurélien Poilbout, Service historique de la Défense

L'opération *Bonite*, volet aérien de l'opération *Léopard*, inaugure l'ère des opérations extérieures. Il ne s'agit plus de déployer des forces sur un théâtre d'opération, mais de projeter des forces jusqu'à un théâtre d'opération extérieure à plusieurs milliers de kilomètres de la métropole. Le lent déploiement d'une lourde force expéditionnaire n'est plus à l'ordre du jour. Il faut agir vite pour mettre fin à une crise avant qu'elle dégénère. Agir vite, c'est arriver vite, mais aussi savoir se retirer sans tarder pour éviter de s'enliser dans une crise. En effet, une force d'intervention qui s'attarderait pourrait être considérée comme une troupe d'occupation.

Situé au cœur du continent africain, le Zaïre (aussi connu sous le nom de Congo), connaît une instabilité constante depuis son indépendance en 1960. La province au sud-est du pays, le Shaba, possède un sous-sol très riche en minéraux précieux. Paris cherche à développer son influence dans ce pays francophone, ancienne colonie belge. Des expatriés français travaillent alors dans les entreprises minières du Shaba, mais des risques importants pèsent sur eux. La région jouxte l'Afrique australe, qui fait face aux suites d'une longue guerre de décolonisation. L'Union soviétique et Cuba

veulent profiter des troubles pour soutenir des rébellions communistes, tandis que les bases militaires françaises en Afrique (Dakar, N'Djamena, Djibouti) sont très éloignées. En effet, seuls quelques conseillers militaires occidentaux ou soviétiques y sont présents, mais la France est la seule puissance extérieure au continent africain à maintenir une activité militaire importante en Afrique. Après une longue période de présence au Tchad entre 1968 et 1975, elle a lancé les opérations *Saphir 1* et 2 à

Préparer des plans d'intervention de l'Armée de l'air dans toute l'Afrique

Djibouti en 1975 et 1977, *Lamantin* en Mauritanie en décembre 1977 et *Tacaud*, de nouveau au Tchad, en 1978.

Depuis la fin des années 1950 et la décolonisation, les états-majors prenaient en considération la question du retrait des forces de présence en Afrique, et ce, en dépit du fait que la France conservait des intérêts dans la région et que de nombreux ressortissants continuaient à y vivre.



Sur la base aérienne de Solenzara, les légionnaires du 2^e REP embarquent dans un C141 américain.



Des soldats zairois débarquent des fûts d'essence qu'ils chargent ensuite dans un camion.

Comment, dès lors, les protéger si toutes les forces françaises retournaient en métropole à l'exception de quelques points d'appui disséminés sur tout un continent ? Le général de Gaulle décide en 1958 la création de forces d'intervention. Le commandement aérien des forces d'intervention reçoit ainsi pour mission de préparer des plans d'intervention de l'Armée de l'air dans toute l'Afrique. En 1966, les aviateurs définissent des formats de forces de projection : les cellules « Rapace » pour les avions de combat et « Cacatoès » pour les avions de transport.

alors de relancer la chaîne de fabrication des Transall, qui était complètement arrêtée.

La situation n'est toutefois que temporairement rétablie. Un an plus tard, le Shaba est la cible de nouvelles attaques. Le 13 mai, plusieurs milliers de rebelles, soutenus par des Cubains et des Allemands de l'Est, déclenchent l'opération *Colombe* et s'emparent de Kolwezi. Ils occupent l'aérodrome et coupent toutes les communications. 1 360 Belges et 400 Français sont pris en otage, dont plusieurs soldats de la mission militaire française. Le chef

guerre. Pour éviter de multiplier les sauts de puce en Transall, le gouvernement négocie àprement avec les compagnies aériennes Air France et UTA pour qu'elles mettent à la disposition de l'Armée trois Boeing 707 et un DC8. Les long-courriers civils transportent les soldats jusqu'à Kinshasa, la capitale du Zaïre. Cependant, leurs soutes ne sont pas adaptées au transport du matériel lourd du régiment. Heureusement, le général

Méry, chef d'état-major des armées, obtient le concours de quinze C141 Starlifter et un C5 Galaxy de l'armée de l'air américaine. Ces avions de transport militaire stratégique emmènent une centaine de véhicules ainsi que l'armement lourd et le ravitaillement du 2^e régiment étranger de parachutistes (REP) jusqu'au Shaba.

Toutefois, les C 160 restent indispensables pour larguer des parachutistes et entrer en premier sur un théâtre d'opération.

Les C160 indispensables pour entrer en premier sur un théâtre d'opération

En mars 1977, 2 000 rebelles congolais pénètrent au Shaba où ils font des ravages. L'armée zairoise est incapable de s'y opposer. La France déclenche l'opération *Verveine*, *Mazurca* pour sa partie terrestre. L'Armée de l'air transporte des soldats marocains chargés de s'interposer. L'opération est un succès, mais elle révèle le manque de moyens de projection. Pour rejoindre Kolwezi, les Transall doivent prévoir six étapes depuis Roissy et Orléans. Le gouvernement décide

de l'État Mobutu renonce à faire sauter le 311^e bataillon parachutiste zairois devant le manque de préparation de ses soldats. Les troupes au sol zairoises, encadrées par un légionnaire français, le colonel Ballade, parviennent à s'emparer de l'aéroport de Kolwezi, mais échouent à prendre le contrôle de la ville et à libérer les otages.

Paris lance alors les opérations *Bonite* et *Léopard*. En France, le 2^e régiment étranger parachutiste est sur le pied de

Les 381 parachutistes doivent sauter dans des conditions difficiles. Des incidents techniques clouent un Transall et un C 130 zairois au sol. Pourtant, face à l'urgence de la situation, les militaires dépassent légèrement les normes d'emploi des appareils. Les parachutistes montent à 60 dans un appareil, un autre est employé comme PC volant pour le colonel Gras, chef de l'opération, alors qu'il transporte aussi des munitions. « Toute la phase initiale des opérations repose sur le bluff et la rapidité », soutient-on à Paris.

Les risques sont nombreux. Le vent fort et la précipitation manquent de causer des pertes. Un Transall qui fait une passe pour larguer ses parachutistes à 250 mètres évite de peu des légionnaires largués quelques instants plus tôt à 400 mètres par un Hercules. Heureusement, déclenchée en milieu de journée, l'opération aéroportée surprend totalement l'adversaire. Des forces cubaines auraient évacué la zone peu avant, ne laissant sur place que

quelques troupes de rebelles. La ville est rapidement libérée, contrairement aux cités minières des alentours qui sont bien plus rudes à reprendre. Mais l'objectif est atteint : les ressortissants européens sont délivrés et peuvent être rapatriés.

chez l'adversaire. Elle dissuade toute nouvelle offensive dans la région. Le 10 juin, les soldats français laissent place à une force panafricaine pour assurer le maintien de l'ordre. L'opération *Bonite/Léopard* a montré la détermination de la France à utiliser

Un opération possible grâce à l'aide de l'US Air Force

Outre des opérations de transport, des Mirage-5 zairois procèdent au mitraillage des positions et des convois ennemis en fuite. Le colonel Thépin, qui encadrerait les pilotes zairois, prend lui aussi les commandes d'un chasseur pour conduire quelques missions de guerre et attaquer des véhicules ennemis.

Finalement, au prix de cinq tués et quatorze blessés, l'opération aboutit à la libération des otages et cause de lourds dégâts

les moyens militaires pour protéger ses ressortissants et ses intérêts à l'étranger. L'opération est, certes, un succès tactique, mais les aviateurs n'oublient pas qu'elle n'a été possible que grâce à l'aide de l'US Air Force et des compagnies civiles. Dès lors, la nécessité de disposer d'un avion de transport à long rayon d'action s'impose, mais il faudra attendre près de quarante ans avant d'assister à l'entrée d'un tel appareil dans les forces. ■