

# Les opérations aéroportées au Sahel depuis 2013 : enjeux, moyens et perspectives

Par Léa Guignon

## Résumé

Cet article illustre les divers usages tactiques et stratégiques qui sont faits des unités parachutistes au moyen d'exemples tirés des opérations aéroportées conduites au Sahel depuis 2013.

## Abstract

*This article illustrates the various tactical and strategic uses of parachute units through examples from airborne operations conducted by the French Army in the Sahel region since 2013.*

**Mots-clés** : Sahel ; parachutistes ; opérations aéroportées ; stratégie et tactique ; enjeux ; moyens ; perspectives.

**Keywords** : *Sahel region ; French paratroopers ; airborne operations ; strategy and tactics ; objectives and value ; means ; prospects.*

## Citation

Guignon, Léa, "Les opérations aéroportées au Sahel depuis 2013 : enjeux, moyens et perspectives", *La Vigie*, Hors-série "Parachutistes", juin 2022.

## Autrice/Author

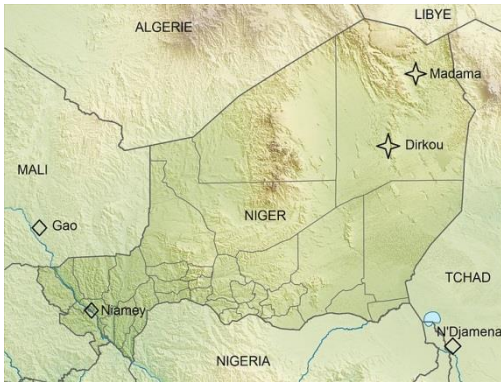
**Léa Guignon**, diplômée de l'Institut d'Études Politiques de Lille, est l'auteure de plusieurs articles sur les opérations au Sahel. Depuis peu parachutiste, elle est aspirante au 2<sup>e</sup> RPIMa.

*Léa Guignon, a graduate the Lille Institute for Political Studies, is the author of several recent articles on French Army operations in the Sahel region. She recently joined the paratroopers and serves as junior second lieutenant with the 2<sup>e</sup> RPIMa airborne marine regiment.*

## Texte intégral

Peu médiatisées et méconnues du grand public, de nombreuses opérations aéroportées (OAP) de faible à moyenne envergure ont lieu au Sahel depuis 2013. L'objectif de ces opérations : larguer des militaires et du matériel dans la profondeur du dispositif adverse pour saisir un point, recueillir du renseignement, libérer des otages, ou encore approvisionner les forces de Barkhane. La bande sahélo-saharienne présente plusieurs particularités ; les axes routiers sont rares et la zone désertique à contrôler est immense : 5 millions de kilomètres<sup>2</sup> soit environ 10 fois la France métropolitaine. Sur ce théâtre, les opérations aéroportées présentent plusieurs avantages : elles apparaissent comme un moyen privilégié pour répondre à l'étendue du territoire et à l'absence de front et face à un ennemi qui apparaît pour disparaître aussitôt. Longtemps considérées comme appartenant à l'ancien temps, les opérations aéroportées ont retrouvé toute leur pertinence, elles n'ont jamais été aussi d'actualité...

## Le saut de masse : l'opération Kounama



En 2015, le 8<sup>ème</sup> RPIMa participe à l'opération *Kounama* au nord du Niger. L'objectif de la mission est de neutraliser les convois de drogue qui circulent à plus de 160 km/h entre la Libye, le Niger et l'Algérie. Les frontières de ces pays sont poreuses, et le territoire à contrôler est immense, néanmoins les routes praticables sont peu nombreuses, et les mêmes axes de communication sont souvent empruntés par les trafiquants. Un

point de passage est identifié : c'est à cet endroit qu'il faudra agir. L'utilisation de moyens motorisés depuis la base opérationnelle de Madama n'a guère d'intérêt : les 400 km de désert à parcourir auront le temps de voir l'ennemi disparaître. Pour tendre une embuscade et garantir l'effet de surprise, le commandement



opte pour l'emploi des troupes aéroportées. De nuit, des centaines de parachutistes embarquent dans un avion C-130. Ils sont chacun équipés de plus de 60 kg de matériels, armements et vivres. Arrivés au niveau de la zone de trafic, ils franchissent la porte de l'avion à 300 mètres d'altitude. Leurs parachutes s'ouvrent automatiquement trois secondes après le franchissement de la porte. Après quelques secondes de vol, les parachutistes atterrissent. L'atterrissage peut présenter des risques : une mauvaise sortie de l'avion, une mauvaise position, ou encore une vitesse trop importante sont sources de blessures. Néanmoins, depuis l'arrivée du nouveau parachute appelé "Ensemble de Parachutage du Combattant" (EPC) et sa capacité d'emport de 165 kg, le nombre de blessés a été nettement réduit.



Au sol, c'est la course contre la montre : les parachutistes se déséquipent de leurs parachutes le plus rapidement possible et doivent être capables de faire feu en cas de menace. Ils parcourent plusieurs kilomètres dans le sable jusqu'au point de regroupement en franchissant des barkhanes de 15 à 20 mètres de hauteur tout en portant leurs sacs et armement. Ils seront récupérés par hélicoptère ultérieurement.

Au total, cinq opérations aéroportées ont été menées au nord Niger entre février et octobre 2015. Ces sauts de masse ont permis de réduire drastiquement les flux logistiques terroristes transitant dans la région des trois frontières : 4 convois par semaine transitaient en février contre 1 convoi par mois en octobre. Elles ont également permis de collecter du renseignement sur les groupes et de contribuer au démantèlement des réseaux terroristes locaux. L'opération *Kounama* est une véritable démonstration de force, face à un ennemi qui fuit en permanence, ces opérations ont permis de prendre l'adversaire en tenaille et de le surprendre.



Les sauts à ouverture automatique et à ouverture retardée n'ont pas les mêmes objectifs. Parfois ces deux techniques sont combinées : les commandos sautent en ouverture retardée et s'infiltrent pour reconnaître une zone. Ensuite, un plus grand nombre de parachutistes saute en ouverture automatique sur la zone reconnue.

Du 11 au 12 septembre 2020, une unité parachutiste du Groupement tactique désert (GTD) Bruno a sauté dans le Gourma malien. Son objectif était de perturber une zone de transit fréquemment utilisée par les groupes armés terroristes. Le saut n'aurait pas été possible sans le travail en amont d'un groupement de commandos parachutistes. Ces derniers ont été largués par un *A400M* et ont réalisé une infiltration sous voile sur plusieurs kilomètres. Les commandos ont repéré la zone, identifié les dangers et le point de regroupement pour que l'opération du GTD Bruno soit la moins risquée possible. Une fois la mission des commandos achevée, 80 parachutistes du GTD Bruno ont pu embarquer à bord de deux *Hercules C-130* depuis Gao. Ils ont été largués au-dessus de la zone de mise à terre. Cette opération aéroportée a été un succès grâce à la bonne coordination entre les commandos

parachutistes et le groupement. Elle a permis le retour de l’État malien et de ses services dans une zone autrefois occupée par les insurgés.

### Le ravitaillement par voie aérienne



Parfois, ce ne sont pas les hommes qui sont parachutés, mais du matériel pour ravitailler les troupes au sol. La livraison par air (LPA) est régulièrement employée au Sahel, elle permet de livrer par les airs des vivres, de l’eau, des pièces de rechange, du carburant ... La préparation des charges prend plusieurs jours tandis que le largage s’effectue en quelques secondes. C’est le

Détachement technique des matériels de parachutage et de largage (DTMPL) qui vérifie l’état des parachutes, leur pliage, et la remise en condition des gaines. Le 1<sup>er</sup> Régiment du Train Parachutiste est spécialisé dans ce type d’opérations. Au cours du mois d’août 2020, plus de 100 tonnes d’eau, de nourriture, de médicaments ou encore de carburant ont été livrées par air aux Groupements tactiques désert 1 et 2 dans le Liptako et le Gourma.<sup>1</sup> Le poids du matériel parachuté peut varier entre 40 kilos et 8,5 tonnes qui peuvent être largués à 50 mètres du sol comme à plus de 8 000 mètres d’altitude. La précision du largage ne dépasse pas la taille d’un stade de football. Les unités au sol récupèrent le matériel et réintègrent les voiles aux largueurs, de sorte que ces moyens puissent être réutilisés.

### Le poser d’assaut



Le poser d’assaut est un autre type d’opération aéroportée : l’aéronef se pose, récupère ou largue le matériel et les hommes avant de redécoller. Cette technique de mise à terre permet d’éviter d’emprunter des routes difficilement praticables et de limiter le risque d’engins explosifs improvisés (IED). Le 2 août 2017, dans la région de Ménaka, un avion C160 *Transall* a permis de récupérer les

troupes françaises et leurs 700 kilos de matériel. Cette opération a permis d’intervenir dans une zone reculée pendant la saison des pluies qui perturbait les mouvements terrestres. Ce type d’opération a pour avantage d’être rapide et évite le risque de blessures liées au saut. Néanmoins il n’est possible que sur un terrain parfaitement dégagé.

L’armée de l’Air possède différents avions de transport tactique parmi lesquels le Casa, le C-130 *Hercules* ou encore le C-160 *Transall*. Ces avions détachés sont parfois

<sup>1</sup> État-Major des Armées, “BARKHANE: Les largueurs du détachement de transit interarmées de Niamey assurent le ravitaillement des forces”, 9 octobre 2020.

renforcés par d'autres en provenance de France métropolitaine. Ils sont capables d'effectuer des atterrissages sur pistes sommaires, évacuer des blessés et bien sûr larguer des parachutistes. Conçu pour remplacer les flottes d'avions vieillissantes, l'A400M a pour la première fois largué des parachutistes en opération le 27 septembre 2018 dans la région de Ménaka. Cet avion permet de projeter plus vite et plus loin, il est capable de transporter, sans escale, 30 tonnes de fret de Paris jusqu'à N'Djamena. Néanmoins ces différents avions ne sont pas toujours disponibles et en quantité suffisante. Les opérations *Serval* et *Barkhane* illustrent la dépendance de la France à l'égard de ses alliés en termes d'avions de transport et d'hélicoptères. Il arrive qu'on fasse appel à des compagnies civiles pour le transport de militaires. Ce manque de disponibilité des vecteurs aériens empêche une parfaite autonomie des troupes françaises.

## Quelles perspectives pour les opérations aéroportées ?

### La fin des longs convois logistiques ?

Il est illusoire de considérer les opérations aéroportées comme une solution miracle : il est nécessaire de combiner des moyens au sol, des opérations commandos, des forces spéciales, des opérations aéroportées... Néanmoins, certains types d'opérations sont à favoriser selon la nature de théâtre. En milieu désertique, là où les elongations sont particulièrement importantes, les opérations au sol et les convois qui les accompagnent nécessitent des moyens de transports lourds et un immense effort logistique. Le climat et le sable mettent les convois motorisés à rude épreuve : les véhicules s'usent deux fois plus rapidement qu'en métropole. Ils sont aussi les premières victimes des IED. Les opérations aéroportées permettent donc de rétablir l'effet de surprise et d'économiser les moyens motorisés au sol. Aussi, dans une guerre asymétrique où l'ennemi ne possède pas de défense sol-air ni d'aviation, les opérations aéroportées présentent un grand avantage, les arrêter n'aurait pas de sens. Dans un contexte de désengagement progressif de *Barkhane*, il n'est pas inconcevable d'imaginer des opérations aéroportées ponctuelles menées depuis la métropole via l'A400M. Ces opérations ne suffiraient pas à rétablir la paix, mais permettraient de protéger nos ressortissants et nos intérêts si ceux-ci sont menacés.

### La formation des troupes africaines



Les opérations aéroportées requièrent une grande technicité aussi bien dans la conception que dans la conduite. Elles nécessitent également une parfaite coordination entre l'armée de l'air et l'armée de terre. Ainsi, elles ne sont pas à la portée de toutes les armées. Les militaires français partagent leur savoir-faire avec les armées sahéniennes, elles organisent régulièrement des stages de formation de troupes aéroportées

(TAP). Le 6 octobre 2019, ce sont 48 officiers tchadiens qui ont été brevetés TAP.

Pour l’heure, les armées sahéliennes manquent de vecteurs aériens et de matériel pour effectuer ce genre d’opération. Il faut nécessairement du temps pour initier les forces sahéliennes à ce type de manœuvre : la transformation des armées africaines est un processus lent et difficile qui prendra plusieurs années, mais il n’est pas impensable d’imaginer un jour des opérations aéroportées conjointes avec les forces sahéliennes.

### **Le développement de nouvelles technologies**

Sur le plan matériel, les opérations aéroportées évolueront avec les progrès techniques et le développement d’équipements spécifiques. Récemment le 2<sup>e</sup> REP a mis au point une station météo déportée et connectée.<sup>2</sup> Cet équipement permet de retransmettre en temps réel et par satellite les informations sur les conditions météorologiques de la zone de mise à terre. Il prépare ainsi le saut de l’unité qui sera larguée et renforce la sécurité des parachutistes.

On peut imaginer à l’avenir que les parachutistes soient équipés de matériels plus légers et plus résistants. Les échanges civilo-militaires permettront de développer de nouveaux matériels miniaturisés ou allégés pour gagner en efficacité. Les futurs robots terrestres devraient être capables de porter les charges des parachutistes pour les accompagner au sol sur la durée.

### **Conclusion**

On a pu croire que les opérations aéroportées étaient dépassées ou appartenant à l’ancien temps, celui des conflits de haute intensité. Le saut sur Tombouctou en 2013 a marqué leur retour. Depuis, la France continue discrètement d’utiliser ce mode opératoire. L’ampleur de ces opérations n’est évidemment pas comparable à ce qu’elles furent précédemment, mais elles méritent d’être connues. Celles-ci se sont montrées particulièrement adaptées au théâtre sahélien compte tenu de l’elongation importante, de la rapidité des déplacements de l’ennemi et du manque de discrétion des déplacements au sol.

Néanmoins, les opérations aéroportées ne constituent pas la solution miracle pour remédier à des problèmes d’ordre économique, politique et ethnique. Le retour à la paix au Sahel ne pourra avoir lieu que, d’une part lorsque les armées africaines seront vraiment capables d’assurer la conception, la conduite et l’exécution des opérations, d’autre part lorsque seront réunies les conditions politiques d’un retour à la stabilité dans la région. La paix n’est donc pas pour demain.

Le désengagement au Sahel ne signifie pas pour autant la fin des opérations aéroportées. Peu d’armées sont aujourd’hui capables d’utiliser la 3<sup>e</sup> dimension et d’effectuer ces opérations audacieuses : elles reflètent le niveau d’ambition de notre pays et permettent d’exercer une réelle influence. On salue le courage et la rusticité de ces troupes capables d’être projetées en milieu désertique hostile dans des conditions climatiques arides. Les parachutistes français ont encore de beaux jours devant eux.

---

<sup>2</sup> Laurent Lagneau, “Le 2<sup>e</sup> Régiment Étranger de Parachutistes innove pour améliorer la sécurité lors des sauts”, *Zone Militaire*, 10 octobre 2020 : <http://www.opex360.com/2020/10/10/le-2e-regiment-etranger-de-parachutistes-innove-pour-ameliorer-la-securite-lors-des-sauts/>.

## Bibliographie

**BENOÎT**, Michel, “Les opérations aéroportées: la profondeur stratégique en question”, *Focus stratégique*, n°37, mai 2012.

**CENTRE DE DOCTRINE ET D’ENSEIGNEMENT DU COMMANDEMENT**, “50 ans d’opérations aéroportées, 1967-2017”, *Cahier du RETEX*, Le soutien sanitaire des OAP, analyse et perspectives du soutien médical, septembre 2017.

**PIGNÉ**, Jérôme, *Au-delà du paradigme de la guerre contre la terreur, le cas Sahélien*, Ecole des Hautes études en sciences sociale thèse dirigé par Rémy Bazenguissa-Ganga, institut des mondes africains, 2020.

**GOFFI**, Emmanuel, “Opération Barkhane: entre victoires tactiques et échecs stratégiques. Éléments de réflexion sur l’intervention militaire française dans la bande sahélo-saharienne”, Centre FrancoPaix en résolution des conflits et missions de paix, UQAM, Rapport de recherche n°3, juin 2017.

**SÉNAT**, Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, Comptes rendus d’audition du colonel Michel Goya, M. Matheu Pellerin, et Dr Yvan Guichaoua.

## Entretiens

- Général de corps d’armée **Éric Bellot des Minières**, Inspecteur général des Armées/ Terre, ancien commandant de la 11<sup>e</sup> Brigade Parachutiste (2015-2017) ;
- Général de division **Denis Mistral**, sous-chef d’état-major, Opérations aéroportées, État-Major de l’armée de Terre ;
- Colonel **François Aunis**, ancien chef de corps du 3<sup>e</sup> RPIMa (2018-2020).
- Colonel **Thierry Chigot**, ancien chef de corps du 2<sup>e</sup> RPIMa (2008-2010), ancien chef d’état-major de la 11<sup>e</sup> Brigade Parachutiste, chef de cabinet de l’IGA-Terre.
- Général de brigade **Pierre Fauche**, commandant en second de la logistique des Forces.