

IL Y A 40 ANS, LE RICM ÉTAIT ENGAGÉ AU TCHAD



Le RICM au Tchad en 1978.

En 1978, après quinze années de défense opérationnelle du territoire (DOT), de grandes manœuvres en tête de la 9^e brigade puis de la 9^e division, face à l'ennemi conventionnel Rouge, de séjours répétitifs à La Courtine ou à Sissonne, le RICM retrouvait le théâtre des opérations extérieures. Déjà, fin 1977, dans le cadre de l'opération LAMANTIN, le 1^{er} escadron était allé naviguer sur l'Argens, espérant un hypothétique débarquement en Mauritanie.

Mais c'était le 2^e escadron qui aurait l'honneur de recevoir le baptême du feu auquel se préparaient ses jeunes engagés depuis deux ou trois ans déjà. Entraîné à des mises à terre par moyens maritimes, il fallait cette fois s'organiser pour être aérotransporté. Retour sur cette grande première !

Le jeudi 16 février 1978, à Vannes, le 2^e escadron prend son tour de disponibilité opérationnelle (DO) pour une semaine. Il est rentré la veille de Sissonne après une quinzaine de jours d'exercices et de manœuvres régimentaires, souvent sous la neige, par des températures descendues à des - 15°C. Le retour vers la Bretagne a d'ailleurs été retardé de quarante-huit heures à cause du brouillard et des routes verglacées sinon enneigées.

Le samedi 18 février dans l'après-midi, la 9^e DIMa met sur pied un état-major tactique (EMT) pour une destination inconnue. Sept officiers, neuf sous-officiers et quatre militaires du rang des 2^e et 3^e RIMa et du RICM entrent dans la composition de cet EMT, avec des véhicules légers et du matériel de transmissions. Le 2^e escadron est concerné

car l'adjudant André Leray, chef du peloton commando, est désigné avec six autres cadres du régiment. La préparation des matériels s'effectue dans les garages du 3^e RIMa. Le lendemain matin au quartier, la nouvelle court que le détachement mis sur pied s'est envolé de la base aéronavale de Lann-Bihoué pour une destination inconnue... Il est question du Tchad mais il y tellement de foyers de tension dans notre zone d'influence politique en ce début d'année 1978...

Pour le 2^e escadron, tout commence dès le lundi matin, 20 février. À midi, les chefs de peloton et les chefs de cellules techniques sont convoqués chez le capitaine André Clert, le commandant d'unité. Le discours est bref, les informations rares et la destination inconnue. Une seule chose importe : l'escadron doit être

prêt pour une projection possible le lendemain mardi à midi.

La composition de l'unité pour cette mission qui s'annonce est la suivante : le PHR (peloton hors-rang) du sergent-chef Jean-Yves Hiliquin, le 2^e peloton du lieutenant Alcide Lambour, le peloton commando du sergent-chef Lucien Bueno, adjoint de l'adjudant Leray déjà parti. Dès la fin de journée, un peloton du 1^{er} escadron, celui du lieutenant Serge Cuquel, renforcera l'escadron car le chef de corps refuse de laisser partir le peloton du lieutenant Olivier de Joussineau dont les marsouins ont moins de six mois de service. Un autre peloton de l'escadron, celui du lieutenant Jean-Paul Michel, est en mission au Gabon.

Le mardi 21 midi, l'escadron est pratiquement prêt pour la mission. C'est alors qu'est annoncé le mode de mise en place : un aérotransport ! Bien évidemment personne n'a jamais pratiqué ce type de projection et il va falloir s'adapter... qualité essentielle du marsouin de tout grade ! Du mardi 21 au lundi 27 février, le 2^e escadron va donc vivre à un rythme erratique la préparation de sa projection. Et ce ne sera pas une mince affaire !

Les véhicules parés s'alignent maintenant sur la place d'armes du quartier, d'abord en colonne de peloton puis rapidement dans l'ordre d'embarquement prévu ; lequel changera plusieurs fois au cours de la semaine en fonction de directives et d'ordres dont la finalité n'est jamais expliquée. À chaque fois, il faut repositionner la quarantaine de véhicules à transporter, reconditionner le fret, manipuler quelques 15 tonnes de munitions diverses. Le tout bien souvent sous l'excitation d'officiers de la division, eux-mêmes sous la pression permanente d'un général – le général de Llamby – omniprésent et intraitable - qui



Point de situation avec la section nomade.

surgit à tout moment afin de tout contrôler. Celui-ci piquera d'ailleurs une "crise" lorsqu'il s'apercevra qu'un jeune sergent-chef (Lucien Bueno) commande la quarantaine de cadres et marsouins du peloton commando ; le lieutenant Pierre Bracq du 1^{er} escadron sera alors désigné pour en prendre le commandement.

Pendant toute cette période, l'incertitude règne quant à un réel départ. Tantôt le personnel est consigné au quartier, tantôt les mariés peuvent rentrer chez eux. Rien ne transpire sur cette mission annoncée et attendue.

Enfin, le lundi 27 février dans l'après-midi, la décision tombe : c'est pour demain ! La nuit est courte et vers 3 heures du matin, le 2^e escadron sur pied de guerre passe les grilles du quartier Delestraint et prend la direction de la base aéronavale de Lann-Bihoué où attendent déjà les Transall. Pour cet aérotransport, l'armée de

l'air met en œuvre une flotte importante : une douzaine de C160 Transall, trois DC8 cargo et même la Caravelle qui transportera les munitions.

Avec les Transall, la journée va se passer en "brouettage" des jeeps, des AML, du fret et des munitions entre la Bretagne et la région parisienne ; c'est en effet du Bourget que décolleront DC8 et Caravelle.

Vers 21 heures, enfin, le premier Transall décolle de Lann-Bihoué avec à son bord le capitaine Clerf, une partie du PHR avec tout le groupe de Transmissions, un SUMB Marmon radio et un SUMB d'allègement. Tous le savent maintenant, la destination finale sera le Tchad.

Le mercredi 1^{er} mars 1978, vers neuf heures du matin, après douze heures de vol et une escale discrète à Djerba (Tunisie), les Transall, les uns derrière les autres, se posent à Moussoro. Ils retourneront ensuite sur Ndjaména pour le "brouettage" inverse. Il y a vingt jours les marsouins grelottaient dans leurs mauvais équipements grand froid, aujourd'hui ils sont assommés par la quarantaine de degrés qui les accueille. La grande aventure africaine du 2^e escadron peut commencer...

LES COMBATS DE SALAL DU 16 AU 19 AVRIL 1978

Le 15 avril 1978, la section nomade, qui tient le poste de Salal, annonce qu'elle est encerclée par des véhicules rebelles. En fin d'après-midi, à Moussoro, le 2^e escadron du capitaine Clerf (un élément de commandement, un peloton AML (LTN Cuquel) et le peloton commando (LTN Bracq) est mis en alerte afin d'appuyer



Le RICM avant le départ en mission au Tchad.

une colonne tchadienne chargée de reprendre pied à Salal. Le mouvement s'effectue de nuit. Vers 8 heures du matin, positionnés à l'est, tous les éléments font face à la localité où de nombreux mouvements de troupe et de véhicules sont observés. Les dispositions de combat sont prises et les objectifs désignés mais les ordres sont formels : pas d'ouverture du feu des forces françaises en premier et attente des hélicoptères d'appui (canon de 20 mm et SS11).

Il n'y aura pas longtemps à attendre. Peu avant 9 heures, les rebelles ouvrent le feu dans un concert de mortiers, de mitrailleuses lourdes et d'armes légères. L'adjudant André Leray, commandant un peloton blindé tchadien, est blessé dès les premières minutes. Plus ou moins décentralisé, le combat se poursuit assez confusément jusque vers 14 heures, dans des conditions climatiques très difficiles (soleil de plomb et vent de sable). Les hélicoptères d'appui ont été de peu de secours : le Puma pirate a été durement touché avant même d'intervenir, les Alouettes SS11 menacées n'ont pu atteindre leurs objectifs. Par ailleurs, un chasseur-bombardier AD4 tchadien piloté par un contractuel français a été abattu et son pilote tué. Pour l'escadron, malgré un engagement de belle intensité, un seul blessé léger à déplorer et le chef du peloton commando victime d'un grave coup de chaleur. Ils sont évacués en même temps que le commandant Pagny (EMT), très gravement touché par balle, ainsi que l'adjudant Leray. Sur ordre de N'djaména, un repli d'une quinzaine de kilomètres est effectué pour le ravitaillement en carburant et munitions. De nuit, l'escadron se repositionne à 5 km de Salal. Les journées du 17 et du 18 avril sont consacrées à des reconnaissances offensives avec les seules AML. Malgré un environnement particulièrement hostile, les blindés accrochent l'ennemi et lui infligent de nouvelles pertes, mais les moyens, en appui notamment, sont insuffisants pour reprendre la localité. Des renforts rejoignent la zone des combats : des mortiers de 120mm du 35^e RAP, un peloton AML du 1^{er} REC et des LRM BM13 tchadiens dirigés par un coopérant français. Le commandant Gérard Taczanowski de N'Djaména vient prendre le commandement de l'ensemble.

Pour la journée suivante, le capitaine Clerf conçoit un plan d'attaque accepté par l'échelon supérieur.

Le 19 avril donc, peu après minuit, l'escadron – composé du peloton blindé Cuquel, de 3 AML du 1^{er} REC, du peloton commando (SCH Buono) et de deux sections d'infanterie tchadiennes commandées par un lieutenant

français – prend la piste afin d'effectuer une bascule vers l'ouest et d'arriver ainsi dans le dos de l'ennemi dès le lever du jour. Grâce au talent de navigateur du lieutenant Christian Verron, officier adjoint de l'escadron, le mouvement en tout terrain et tous feux éteints se déroule dans de très bonnes conditions. Dans le même temps, vers 2 heures du matin, à l'est, les appuis se mettent en place.

À partir de 7 heures, les AML prennent la direction de Salal. La progression est lente, l'orientation compliquée, ralentie encore par des fantassins ennemis déterminés et en nombre. Comme prévu, les appuis délivrent leurs feux. Vers 8 h 30, le bordj est en vue, les premiers coups au but permettent aux AML de se rapprocher puis d'entrer dans le village – évacué depuis deux jours par ses habitants – dans lequel les objectifs sont traités à mesure qu'ils se dévoilent. Dans cet assaut d'une violence extrême, la tension est à son comble chez les équipages qui doivent s'appuyer mutuellement. Les dégâts infligés aux rebelles sont considérables et leurs pertes élevées. Cependant, vers 10 h 30, cet irrésistible élan doit s'arrêter par épuisement presque complet des munitions. Il faut redescendre vers la base de départ où un Puma vient de livrer cartouches et obus. Ce retour

demeure aussi problématique que l'aller et de nouveaux accrochages opposent les blindés à des groupes à pied mobiles et combattifs. Vers 11 heures, l'AML du capitaine Clerf s'arrête pour tirer. Trois hommes bondissent d'un fourré. L'un d'eux réussit à ouvrir la porte latérale droite de l'engin et deux kalachnikovs sèment la mort dans l'habitacle. Le capitaine est blessé, le sergent Jean-Michel Gemehl, radio-tireur, et le caporal-chef Jean-Louis Fontaine, pilote, sont tués à bout portant par les rafales meurtrières. [...] Sur ordre de N'Djaména, l'opération est démontée. Elle reprendra du 24 au 26 avril avec des renforts arrivés en nombre de France mais Salal solidement tenu restera aux mains de l'adversaire pour quelque temps encore.

Dans cette contrée déshéritée du Sahel, le RICM vient de renouer avec le feu et de perdre ses premiers soldats depuis la fin de la guerre d'Algérie. Ils n'ont pas été oubliés.

CBA (H) A. HÉNAFF, ANA RICM
Sous-officier transmissions / 2^e escadron en 1978 -
Photos A. Hénaff

