

Quand la France dirigeait l'aéroport de Kaboul

D'octobre 2012 à décembre 2014, les militaires français ont dirigé l'aéroport international Kaboul. Un numéro d'équilibriste au sein d'une coalition conduite par l'Otan, en collaboration avec une administration civile afghane, pour faire vivre un aéroport, véritable poumon d'un pays sur le fil du rasoir.

Kaboul International Airport, alias KAIA : aéroport de la capitale afghane, mais aussi l'un des trois APOD (Aera Port of Debarkation, point d'entrée sur un théâtre) de l'Otan dans le pays, aux côtés de Bagram et Kandahar. Une pièce essentielle donc dans le jeu des occidentaux en Afghanistan. Porte d'entrée pour assurer la logistique des opérations au jour le jour, mais aussi porte de sortie pour les contingents et les équipements quittant le pays, ou même issue de secours en cas de départ précipité...

XXXXXXXXXXXXX

Le commandement de la partie militaire de la plateforme était traditionnellement confié à un général d'une des nations présentes dans le pays. Un rôle complexe en vérité, évoluant au rythme des opérations de l'alliance Atlantique dans le pays. « Une mécanique difficile à appréhender, avec des procédures Otan rigoureuses, exigeant de la continuité dans le commandement » se souvient le général Olivier Taprest qui commanda l'aéroport de l'été 2013 à l'été 2014. « Or, jusqu'à ce que la France hérite du commandement, les commandants changeaient tous les six mois voire plus fréquemment. C'était trop rapide, cela empêchait notamment d'avoir un suivi correct sur les programmes d'infrastructure qui se jouaient sur le long terme... »

Début 2012, un sommet de l'OTAN à Chicago débouche sur deux décisions : doubler le temps de présence du commandant de la plateforme en le portant à douze mois et proposer à la France le commandement de l'aéroport. Celle-ci accepte et c'est ainsi que trois généraux de l'armée de l'Air vont se succéder du 1^{er} octobre 2012 au 31 décembre 2014 : Philippe Adam, Olivier Taprest et Philippe Lavigne.

« Ce commandement était aussi pour la France un moyen de garder un pied sur le théâtre afghan dont on retirait alors nos forces de combat mais où l'on gardait des formateurs au profit de l'armée afghane » se souvient le général Philippe Adam, qui fut le premier à prendre les manettes de la plateforme, d'octobre 2012 à août 2013. « En commandant l'aéroport on faisait d'une pierre deux coups : on facilitait le rapatriement de nos forces tout en montrant aux autres nations qu'on ne les abandonnait pas et que l'on restait impliqués sur le théâtre ».

Le général français en poste est alors responsable de la totalité de la plateforme, même si un directeur afghan supervise les opérations commerciales du côté civil. Mais il revient au militaire la vue d'ensemble de toutes les fonctions aéroportuaires : contrôle d'approche, sécurité incendie, surveillance et protection des infrastructures, risque aviaire, météo etc. La première mission est de faire tourner le hub militaire, logistique et passagers, avec un nombre de mouvements comparable à celui de l'aéroport de Marseille.

Une particularité de l'aéroport de Kaboul est que la régulation du trafic, à 70% militaire, se fait beaucoup en amont : les avions ne décollent de leur aéroport de départ que s'ils sont certains de trouver un espace libre sur le parking (de taille réduite) et d'effectuer une rotation rapide. Les avions cargos de passage, civils militaires, passent le moins de temps possible sur KAIA pour éviter de prendre des risques inutiles. Même si les attaques à la roquette sont bien moins fréquentes qu'à Kandahar, dans le sud du pays. « J'avais une équipe de six sous-officiers qui se

consacrait entièrement à la gestion de ce trafic » raconte le général Adam. « Une limitation au trafic tenait également à la météo et à la disponibilité des aides radioélectriques. L'ILS¹ était toujours en panne et personne ne voulait mettre d'argent. Il fallait se battre pour que l'administration afghane veuille bien payer l'entretien des équipements. Les Afghans touchaient des aides et des taxes d'atterrissage, mais on ne savait pas trop où allait l'argent... »

Le deuxième volet de la mission est purement militaire : il s'agit de soutenir la base multinationale installée sur l'aéroport et de maintenir la piste ouverte en toutes circonstances. L'équipe française n'a toutefois pas de lien direct avec les occupants américains de la plateforme, qui font sciemment bande à part, mènent leurs opérations dans leur coin et assurent leur propre sécurité avec des « contractors ». Les choses s'arrangeront et la communication se fera plus facile après une attaque des Talibans contre l'aéroport... Troisième volet, et non des moindres, la formation des kaboulis au fonctionnement de la plateforme, avec un transfert progressif des responsabilités de l'Otan vers les Afghans. Un rôle pris très à cœur par la France mais qui se heurte au phénomène classique de fuite des cerveaux : « Une fois formés, les Afghans n'avaient plus qu'une envie, partir du pays et aller refaire leur vie ailleurs... » résume un témoin.

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Quand la France prend la direction de la plateforme, celle-ci est déjà au service de l'Otan depuis une dizaine d'années. Les chemins de roulement ont été refaits, le terrain a été déminé et le réaménagement du nord des installations bat son plein, avec l'érection de nouveaux hangars et la fabrication de larges parkings capables d'accueillir des gros porteurs. Financées par Washington, les installations destinées à accueillir l'armée de l'Air afghane poussent comme des champignons. « Quand je suis arrivé, l'aérogare était en pleine reconstruction avec une main d'œuvre afghane sous financement japonais. Il fallait coordonner ces travaux avec l'activité aérienne mais également évacuer tout ce qui entravait les travaux. Cette question a été réglée avec des solutions originales. Il restait en particulier plusieurs épaves sur les parkings civils. Nous avons émis l'idée de les revendre. Pensant que l'on voulait se faire de l'argent avec leurs épaves, les afghans sont arrivés très vite avec des disquouses pour découper les derniers morceaux et les emmener... ». En quelques heures, tout avait disparu. Autre dossier en souffrance, les munitions entassées de façon anarchiques et les stocks de bombes antérieurs à 2001. « Mon adjoint a repéré un jour une ONG anglaise, créée par la princesse Diana, qui s'occupait de déminage. Nous les avons appelés pour leur proposer le contrat. Très contents de cette opportunité, ils sont venus très rapidement et le problème a été réglé définitivement en quelques jours ».

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

« Le fil rouge de ma présence sur place a été de participer à la formation des Afghans, pour qu'ils prennent en main à terme le fonctionnement de leur aéroport, qu'ils mettent en place une autorité aéroportuaire solide et qu'ils s'approprient progressivement la gestion de leur espace aérien poursuit le général Adam. Mon interlocuteur était le directeur civil de l'aéroport et au-dessus de lui la direction de l'aviation civile puis le ministre des Transports. J'avais d'ailleurs quelques difficultés pour rencontrer ce dernier. Jusqu'au jour où j'ai appris qu'il devait venir au rôle ³² pour des examens sanguins. Je me suis arrangé pour qu'il patiente un peu en salle d'attente et je suis venu lui parler... »

¹ Instrument Landing System

² Hôpital monté par les armées occidentales dans l'enceinte de la partie militaire de l'aéroport.

Par la voix du général Adam, la France plaide auprès des autorités afghanes en faveur de leur souveraineté. Une idée qui ne les laisse pas insensibles... Avec comme première étape, la formation des Afghans à la tour de contrôle et au service incendie. Un service météo embryonnaire, qui ne traite que de la météo locale, est également monté avec l'aide d'un spécialiste français et de Hongrois. Les autorités afghanes fournissent les candidats et les Français, aidés par quelques autres contingents européens, en vérifient le niveau en anglais et leur donnent des cours. Les Etats-Unis ne montrent pas un enthousiasme débordant pour ces formations. Il est facile de comprendre pourquoi : les Afghans sont destinés à remplacer les contractors, en majorité américains, pour la plupart d'anciens militaires payés 10.000 dollars par mois, net d'impôt !

« Il y avait du travail à faire sur l'aéroport, mais aussi dans les mentalités de la société afghane raconte le général Adam. On a formé une vingtaine de contrôleurs pour la vigie et le sol. Le contrôle d'approche restait aux mains d'une société américaine. Parmi la vingtaine d'afghans formés, une jeune femme. Le jour où lui on a donné sa licence, le ministre des Transports est venu. Il est allé la voir et lui a dit « si tes parents t'empêchent de travailler, tu m'appelles... » Et il lui a laissé sa carte de visite ! »

Les pompiers qui ne travaillent que sur la partie civile de l'aéroport passent quant à eux entre les mains des Portugais avant de poursuivre leur qualification en Jordanie. Une centaine sont formés en l'espace de quelques mois et tous sont motivés : le salaire est d'environ mille euros par mois, un pactole pour le pays ! Il n'en demeure pas moins qu'il faut bien faire comprendre aux autorités qu'elle doit désormais se débrouiller avec leurs hommes et leur matériel, y compris pour le dégivrage des avions. Reste que le mot clef pour les Afghans est bien « souveraineté ». Ceux ci saisissent bien l'importance de l'aéroport pour le développement du pays. L'aéroport et les compagnies aériennes nationales étant « blacklistés » en Europe, un sérieux travail doit être engagé pour retrouver les agréments leur permettant d'ouvrir des lignes vers l'Europe et reprendre pied dans le concert des nations.

XXXXXXXXXXXX

L'autre grande responsabilité de la partie française, concerne la protection de la piste et de l'emprise militaire de la coalition, au nord des installations. La sécurisation de la tour de contrôle et de l'aérogare civile, au sud de la piste, reste en revanche du ressort des autorités afghanes appuyées par des sociétés privées. La surveillance lointaine est fournie par des ballons captifs porteurs de caméras à longue portée. Une vingtaine flottent dans le ciel de Kaboul. Les postes de filtrage pour accéder à l'aéroport sont également solidement installés, avec points d'appuis, chicanes, sas pour les piétons, scanners pour les hommes et les matériels. Une compagnie bulgare est chargée de la mission de « force protection » : il s'agit de patrouiller à l'extérieur des installations pour en surveiller les abords et dissuader des assaillants éventuels. Mais l'unité est équipée très légèrement et de toutes façons elle doit quitter le pays en fin d'année 2012. Aucune nation n'a accepté de reprendre le mandat. Avec seulement 500 militaires dans le pays et déjà très engagée dans la mission Epidote³, la France ne peut pas assumer le rôle. L'Otan trouve finalement aucune solution de repli. Et doit des résoudre à adopter la solution préconisée par la hiérarchie française : nouer des liens avec l'armée nationale afghane (ANA) :

« Kaboul était protégée par une division de l'armée nationale afghane explique le général Adam. Très peu de temps après mon arrivée, à l'occasion d'une choura⁴, j'ai rencontré le général qui la commandait. Il a très bien compris ma proposition : lui s'occupait de l'extérieur de l'aéroport et moi de l'intérieur. Il nous a également aidé à remplacer les Bulgares qui occupaient un piton

³ Formation des militaires afghans

⁴ Réunion de notables

rocheux surplombant l'aéroport, un bon point d'observation pour avoir une vue d'ensemble sur nos installations. On les a remplacés par des Afghans. Leur fournir un soutien logistique a été un peu compliqué au début mais on y est arrivés »

Mi-juin 2013, l'aéroport subit une attaque à la roquette des Talibans : ceux-ci visent plus particulièrement les installations utilisées par la DEA⁵ américaine. La piste est touchée et endommagée, le trafic aérien provisoirement interrompu. Le système de protection mis en place par l'Otan fonctionne : l'officier de liaison de l'armée de terre afghane intégré dans le centre de commandement des Français contacte immédiatement la division afghane et la mécanique se met en route. L'ANA se déploie rapidement pour boucler le quartier d'où partent les roquettes.

« Mis à part cette grosse alerte je n'ai subi que deux ou trois tirs de roquettes en un peu moins d'un an de présence note le général Adam. Ça ne faisait qu'un trou dans le sol... L'aéroport servait les intérêts de beaucoup de monde et je reste persuadé qu'il était pour cela quasiment intouchable... Tous les intervenants, gouvernement comme Talibans, avaient intérêt à faire fructifier l'aéroport qui était le poumon de Kaboul et du pays. Personne n'avait intérêt à étouffer ce poumon ». Et effectivement, les salons d'attente de l'aérogare civile voient très régulièrement passer toute la nomenclature du pays, en route vers la Turquie ou les pays du Golfe. Pour des vacances au calme, loin de la poussière et de la misère de Kaboul. Ou bien pour se faire soigner. Ou encore pour faire sortir du pays quelques valises de billets. Les Etats-Unis dépensent environ dix milliards de dollars par an pour la « reconstruction » de l'Afghanistan. Une manne insensée qui ne finit pas toujours en systèmes de drainage ou en écoles primaires...

XXXXXXXXXXXXXXXX

A partir de 2013, KAIA devient la plaque tournante du désengagement des nations de l'OTAN, dont bien entendu la France. Pour accueillir les contingents en transit, pour quelques jours ou quelques semaines, de nombreuses unités d'habitation sont construites. Face à la menace posée par les tirs de roquettes, les bâtiments sont renforcés et conçus d'encaisser les impacts directs sur la toiture et contre les murs. En cas d'attaque, inutile de sortir pour se réfugier dans un abri : le bâtiment d'hébergement suffit à la protection de ses occupants. Le mois d'avril 2013 est notamment consacré au départ des troupes français du grand camp de Warehouse. Installé à quelques kilomètres à peine de Kaboul, sur la route menant à la province de Kapisa puis à Jalalabad et enfin au Pakistan, Warehouse doit se vider rapidement de ses occupants en majorité français qui transitent par KAIA avant de rejoindre la France en avion.

A partir de 2013, en liaison avec ministère des affaires étrangères et ministère de la Défense, L'ambassadeur, M Bajolet, avant de devenir le DGSE⁶, a lancé le rapatriement des traducteurs et de leurs familles. Une centaine de familles a été prise en compte par des associations départementales métropolitaines. Les couples les plus jeunes capables de s'insérer dans la société française ont été sélectionnés.

« La France avait beaucoup investi pour aménager Warehouse et nous avons voulu revendre les installations aux Turcs, qui restaient sur place se souvient le général Adam. Mais ceux-ci n'ont pas voulu payer. L'emprise a été donnée dans sa totalité aux militaires Afghans qui ont hérité de très belles installations gratuites... ». Pour la petite histoire, le dernier contingent français quitte Warehouse avec arme et bagage un petit matin à l'heure blême le 1^{er} juillet 2013... Les sept kilomètres de route entre la caserne et l'aéroport ont été fermés à la circulation par la police afghane. Dans le ciel, un drone surveille la mise en place des mesures de sécurité. Le convoi de

⁵ Drug Enforcement Administration : agence fédérale américaine de lutte contre la drogue

⁶ Direction Générale de la Sécurité Extérieure

plusieurs dizaines de véhicules s'ébranle à 4 heures de matin et une heure plus tard, tout le monde est arrivé à l'aéroport sans dommage. Une page se tourne dans l'histoire tumultueuse de la France en Afghanistan !

A l'issue d'une période de transition d'environ un mois, qui permettra à l'armée turque de prendre en compte la mission, une cérémonie s'est déroulée le 31 décembre 2014. Le Major General Mehmet Cahit Bakir de l'armée de l'Air turque a remplacé le général Philippe Lavigne à la tête de KAIA. Elle marquait le transfert de responsabilité entre les deux nations. Le désengagement de la France en Afghanistan était alors effectif.

xxxxxxxxxxx

Le général ADAM a fini sa carrière en 2018 comme Inspecteur général des armées air, le général Taprest a quitté l'armée de l'air et de l'espace en 2020 comme major Général de l'armée de l'air et le général Lavigne poursuit sa carrière dans l'OTAN après avoir été chef d'état-major de l'armée de l'air. Ils ont tous les trois œuvrés pour donner plus d'autonomie au peuple afghan dans la gestion de son aéroport.

La reprise de l'Afghanistan par les Talibans, en cet été 2021, pose évidemment la question de l'utilité et de la pérennité de l'action de la coalition. Ces trois généraux et le contingent français sur l'aéroport ont, modestement, mis en exergue qu'une approche globale est nécessaire pour endiguer les menaces. L'action militaire n'est qu'un des aspects du « containment ». Isolée, la force est vouée à l'échec.