

SEPTEMBRE 2012

Mardi 18 septembre 2012 – 1er jour

Ce mardi 18 septembre 2012, je me lève comme d'habitude à 6 h 15. Je me prépare un café, puis le petit-déjeuner pour mon épouse et ma fille. À leur tour elles ne vont pas tarder à se réveiller. Je mets le nez dehors, sur l'arrière de la maison, côté jardin. Il fait encore un peu sombre, le temps est frais et plutôt maussade. Apparemment au niveau de la météo, la journée ne se présente pas sous les meilleurs auspices. Ma femme, puis ma fille se lèvent à leur tour. Elles s'installent autour de la table de cuisine, pour le petit-déjeuner. Je reste en leur compagnie, je bois mon café avec elles. L'ambiance est pesante ce matin, nous n'échangeons que peu de mots : des banalités. Nous n'abordons pas « le sujet ». Je sens qu'elles sont à la fois tristes, inquiètes et sans doute un peu en colère contre moi.

Dans quelques heures en effet, je dois prendre un avion qui me conduira en Afghanistan. Je m'y rends pour y effectuer un séjour que l'on nous a annoncé d'être d'au moins six mois. Nous n'avons pas plus de détail sur la durée réelle de ce détachement. Mon épouse et ma fille ont déjà vécu ce genre d'absence, puisque ce n'est pas la première fois que je pars en OPEX. J'ai effectué un déplacement de quatre mois à Sarajevo en Bosnie-Herzégovine en 1999. Aurélie n'était pas encore née. Puis en 2003, j'ai été détaché pendant un trimestre à Douchanbé au Tadjikistan dans le cadre de l'opération *Héraclès*, en soutien des troupes françaises déployées en Afghanistan. Aurélie avait trois ans à cette période et durant les trois dernières semaines de mon absence, elle avait ressenti un important manque affectif. Elle a vécu assez difficilement cette séparation temporaire.

Ce ne sera donc pas pour elles la première expérience d'une assez longue absence de ma part.

Le contexte de cette opération est différent, il leur semble beaucoup plus risqué. Ma femme Évelyne ainsi que ma fille sont conscientes que je suis militaire. Cependant, mon travail quotidien ne me destine pas vraiment au métier des armes et à la participation à un conflit extérieur.

Je suis gendarme motocycliste dans une unité motorisée de la gendarmerie de l'air et non pas un soldat dans des troupes dites, combattantes. Je pourrais très bien me consacrer uniquement à mon activité habituelle, sans avoir à postuler pour partir « guerroyer » par monts et par vaux. Car elles le savent très bien, comme pour les autres missions extérieures, je me suis porté volontaire pour ce départ. Une fois de plus, une de trop peut-être...

Cette fois, ce n'est plus tout à fait la même chose à leurs yeux, cette opération concerne l'Afghanistan. Une contrée lointaine, qui pour elles est le pays synonyme de tous les risques et de tous les dangers. Ma fille est maintenant âgée de treize ans et est au fait de l'actualité. Elle sait ce qui se passe dans ce pays. Les combats quasi quotidiens qui se déroulent entre les insurgés, les *talibans*, et les forces de la coalition. Ces combats ou les attentats s'accompagnent bien évidemment de leurs cortèges de morts, de blessés et de drames humains. Depuis quelques semaines, il ne se passe quasiment pas une journée sans que le conflit afghan ne fasse une incursion dans un journal télévisé. Un attentat ici ou là, des accrochages entre soldats de l'OTAN ou de l'Armée Nationale Afghane et les talibans.

Suite à une décision de notre gouvernement, le retrait des troupes françaises considérées combattantes a commencé. Ce retrait est en ce moment fortement médiatisé, il est aussi sans aucun doute, très attendu de l'opinion publique française. Nos concitoyens commencent à se lasser de ce conflit, qui dure maintenant depuis un peu plus de dix ans. Malheureusement comme dans toutes les opérations auxquelles a participé la France, celle-ci est accompagnée de la perte de

plusieurs dizaines de nos militaires dans ce pays. Une guerre que la majorité des Français ont découverte au mois d'août 2008, à la suite de l'embuscade d'Uzbin qui a fait 10 morts et 21 blessés, dans les rangs des troupes françaises. Une grande partie de la population française s'interroge sur l'utilité, voire le bien-fondé de cette intervention, dans cette zone lointaine du monde.

Il est maintenant l'heure pour mon épouse de rejoindre son travail et pour ma fille de retrouver le chemin du collège. Je ne suis pas encore habillé. Je n'ai pas revêtu ma tenue de combat, ceci afin de ne pas ajouter un peu plus de stress à la situation déjà tendue. Il me reste du temps devant moi. L'un de mes collègues vient me chercher à 10 h 00. Depuis que je suis levé, je tourne en rond et je compte les minutes qui s'égrenent sur la pendule de la cuisine.

Cette fois, c'est le moment, il est temps de se dire au revoir. Je serre ma femme et ma fille dans mes bras et nous nous tenons là ; durant quelques secondes qui me paraissent interminables. Aurélie commence à pleurer et ne parvient pas à étouffer ses sanglots. Elle ne peut malgré elle, s'en empêcher, ni contenir son émotion. Mon épouse, retiens ses larmes, mais je sais qu'elle lutte de toutes ses forces contre cela. Je suis certain, que dès quelle aura quittée la maison, celles-ci ne tarderont pas à couler. Toutes deux passent rapidement la porte et disparaissent vers leurs occupations respectives. Un pesant sentiment de malaise ; de mal-être ; m'envahit soudain. Je comprends pleinement maintenant que je ne les reverrais pas avant six mois... Dans le meilleur des cas.

Je dois absolument me ressaisir, le départ approche. L'esprit logique et rationnel reprend rapidement le dessus.

Il me faut être prêt. Je refais pour la énième fois la checklist et la vérification de mes bagages et de mes documents : passeport, carnet de vaccination, plaques d'identité... Trois treillis dans le sac, vêtements pour le froid, etc. Je ne dois

rien oublier. L'heure du départ approche, il est temps de se vêtir. J'enfile ma tenue de combat *félin* (acronyme de Fantassin à Équipements et Liaisons INtégrés), prévue pour le théâtre afghan.

Nous devons prendre l'avion à Paris – Charles-de-Gaulle. Avant cela, nous avons tous rendez-vous sur la base aérienne de Vélizy-Villacoublay. Lieu de stationnement de notre état-major et point de rassemblement fixé par notre chef de corps. Les 14 militaires qui composent notre futur détachement de Kaboul seront pris en charge sur cette base, puis emmenés en bus à l'aéroport de Roissy. Voilà, il est 10 h 00, j'entends la Ford se garer devant la maison. Mon collègue Jean-Luc est à l'heure au rendez-vous. Il m'aide à mettre mes deux gros sacs kaki dans le coffre de la voiture. Je suis chargé comme une mule, deux bagages de 22 – 23 kilos chacun. J'ai en plus un petit sac à dos qui en fait 5 voire 7, il est en limite du poids autorisé. Je quitte la France pour six mois au bas mot.

Un dernier coup d'œil vers ma maison et la nature enviro-nnante. Mes deux minettes, Isis et Maya sont assises sur la terrasse et me regardent partir. Ont-elles compris elles aussi ? Le sixième sens animal peut-être... Nous prenons la route en direction de la banlieue ouest de Paris. Le début de matinée qui semblait maussade s'améliore et fait maintenant place à une belle journée d'automne, douce et légèrement ensoleillée. Durant le trajet, Jean-Luc et moi nous discutons de tout et de rien, de ma future mission aussi ; bien que je ne sache pas trop ce qui m'attend là-bas.

L'aventure a commencé quelques semaines plus tôt, au mois de mai 2012 au mess de ma base d'affectation. Au cours du repas, un adjudant d'une unité de Vélizy-Villacoublay (qui sera le futur adjoint au commandant de détachement) est venu nous saluer. Il a demandé si l'un d'entre nous parlait anglais et avait l'expérience des OPEX. J'ai alors répondu que c'était le cas pour moi. Je détiens un

CMLP 1^{er} degré d'Anglais et que j'ai effectué trois séjours à l'étranger, Bosnie-Herzégovine, Tadjikistan et Islande. Il m'a annoncé qu'un détachement composé de gendarmes de l'air pourrait être très rapidement créé sur l'aéroport de Kaboul. Pour ce faire, il y aurait besoin d'une quinzaine de personnels, gradés et gendarmes confondus pour armer ce futur détachement. Il m'a dit alors qu'il fallait tout de même un bon niveau anglophone : CMLP 1 minimum voire plus. Cet adjudant avait aiguisé ma curiosité : je lui demandais de plus amples précisions. Mais, il ne put m'en dire plus, contraint par le temps et ne disposant pas d'informations supplémentaires. Je pense aussi qu'il ne voulait pas trop en dire, pour le moment. Ce projet n'était pas finalisé et était en cours de préparation entre notre état-major et celui de l'armée de l'Air. À la fin de ce court entretien, il me dit simplement :

— « surveillance les messages qui arriveront. Si les tractations entre la gendarmerie de l'air, la DGGN et l'armée de l'Air aboutissent, il y aura rapidement un appel à volontaires. »

Puis ce fut tout, les jours suivants passèrent et je vaquais à mes occupations et missions habituelles.

À la fin du mois de juin, effectivement un message concernant cette opération arriva dans mon unité. J'en avais déjà parlé à ma femme et à ma fille. Je leur avais fait part de mon intention, et de mon envie de postuler le cas échéant, si ce détachement voyait le jour. J'étais toutefois bien conscient de leur réticence sur cette destination. Il fallait ajouter à cela, la durée plus qu'approximative de cette OPEX : environ six mois... Dans les premiers jours de juillet, j'avais transmis ma demande officielle en vue de participer à ce détachement. Une semaine plus tard, Évelyne, Aurélie et moi partions en vacances au Pays basque. Le début de l'attente et de l'incertitude commençait. Mais cela n'allait tout de même pas gâcher des congés, que nous attendions tous avec impatience.

Aux alentours de 12 h 15, Jean-Luc et moi nous arrêtons sur une aire de service de l'autoroute pour le déjeuner et faire une pause. Après le repas, nous continuons notre chemin vers la base de Vélizy-Villacoublay où nous arrivons vers 14 h 30. Je décharge mes sacs sur le parking du CGA, je fume une cigarette en discutant avec Jean-Luc. Je lui demande de reprendre la route, car il a encore trois heures de trajet retour. Commence maintenant une longue attente. J'en profite pour rendre visite à des connaissances du CGA et de la brigade motorisée. Une unité dans laquelle est affecté un collègue avec qui j'ai travaillé pendant plusieurs années à la BMo de Metz. « Manu » et moi buvons un café ensemble. Mes compagnons de voyage arrivent tour à tour. Nous nous rassemblons dehors afin de profiter de cette belle journée ensoleillée et de la douceur de septembre.

L'heure de départ vers l'aéroport approche, il est prévu à 18 h 00. Notre chef de corps, son adjoint ainsi que plusieurs autres officiers viennent nous prodiguer les derniers conseils et encouragements. Notre « patron » nous déclare qu'il a une totale confiance en nous et que cette mission se passera bien. Ils nous accompagneront jusqu'à Roissy, pour nous dire au revoir.

Il est 17 h 50, le bus se présente sur le parking. Nous plaçons nos paquetages dans les soutes, un rapide au revoir et une poignée de main à nos collègues qui ne feront pas partie du voyage et nous embarquons à bord de l'autobus. Départ, en direction l'aéroport Charles de Gaulle, au nord de Paris. À cette heure, la circulation sur le périphérique parisien et les autoroutes est plus que chargée. Notre chef de corps a demandé le concours de deux de mes collègues motocyclistes de la BMo de Vélizy-Villacoublay. Ces derniers nous faciliteront le passage dans ce flot de véhicules, jusqu'au terminal 1 de l'aéroport de Roissy.

Une fois arrivés à CDG, c'est encore une longue attente qui commence. Il nous faut être sur place quatre heures

avant le décollage de l'avion, qui est prévu à 23 h 30. L'aérogare 1 est remplie de militaires de toutes armes et spécialités en tenue de combat, certains sont isolés, d'autres en unités constituées. Ceux qui feront partie du voyage pour l'Afghanistan sont facilement reconnaissables : tous portent le treillis nouveau modèle félin. Il est évident que notre vol sera bien rempli. Afin de passer le temps, nous nous promenons par petits groupes dans l'aérogare. Les uns dehors fumant une cigarette, d'autres rassemblés près des distributeurs de boissons et de friandises. Les activités habituelles de passagers ordinaires.

Je m'isole quelques minutes pour téléphoner à mon épouse et à ma fille, qui sont à présent rentrées à la maison. Je les rassure, en leur disant que la première partie du voyage s'était bien déroulée et que nous attendons maintenant pour prendre notre avion.

Je les sens toutes deux encore tendues et inquiètes, mais ça va. Nous discutons de choses et d'autre et cette fois pas de larmes de leurs parts, ni de sanglots, cela me reconforte. Je suis un peu soucieux pour elles et je sais aussi que je ne pourrais sans doute pas les recontacter avant plusieurs jours. Le temps du voyage, de l'escale d'une journée et demie à Douchanbé. Je me garde de le leur dire, restant simplement évasif, afin de ne pas leur saper le moral :

— « je vous contacterai dès que je pourrais, lorsque je serai installé ».

Toutefois, elles comprennent que je ne leur ferai pas parvenir de mes nouvelles dans les heures qui viennent, mais plutôt dans un ou deux jours. Je suis à la fois content de les entendre, mais cela me met aussi un peu mal à l'aise, un sentiment étrange, une sorte de boule au ventre. Cela me fait penser à un tube des années 80 du groupe *The Cure*, intitulé : *Should I stay, or should I go ?* (Devrais-je rester, ou devrais-je partir ?) Je fume nerveusement une cigarette. Je rentre dans l'aérogare, il faut absolument que je me change

les idées, que je pense à autre chose qu'à ce départ un peu difficile vis-à-vis de mes proches.

Je me joins à un petit groupe de gendarmes, nous décidons d'aller nous restaurer avant d'embarquer. Nous ne savons pas à quelle heure sera servie la collation à bord de l'avion et le repas de midi est déjà un lointain souvenir. Nous commandons quelques hamburgers dans une enseigne bien connue et spécialisée dans la restauration rapide. Nous nous installons sur de petites tables, afin de savourer ce qui sera notre dernier festin avant longtemps sur le sol de notre pays.

L'ambiance est très légère et l'enthousiasme prévaut. Nous dinons et prenons un café dans la bonne humeur avec quelques plaisanteries. Puis arrive enfin l'heure du début des formalités. Pesée et étiquetage des sacs de soute et de cabine. Vérification des passeports, des carnets de vaccination. Cela fait, chacun reçoit sa carte d'embarquement. Lorsque ces formalités sont accomplies pour tous les passagers du vol, nous empruntons les tubes de plexiglas de l'aérogare 1, puis l'interminable tapis roulant souterrain qui nous mène au satellite d'embarquement. Une fois la fouille effectuée par le service de sécurité, nous prenons place dans les fauteuils, pour encore une fois... De l'attente.

Chacun s'occupe comme il peut, certains se prennent en photos. D'autres se connectent sur internet ou téléphonent une dernière fois à leurs proches, certains boivent un café. Bref, tout le monde est impatient de monter à bord de l'Airbus A.340 de l'escadron de transport *Estérel*. Celui-ci est déjà stationné sur le parking. Une annonce se fait entendre dans la sonorisation de la salle, nous indiquant que l'embarquement dans le quadriréacteur va commencer dans quelques minutes.

Nous prenons place à bord, accueillis et dirigés par le personnel de cabine. Je suis assis à côté du hublot, sur la partie gauche de l'appareil, juste derrière l'aile. L'avion est

quasiment rempli et peu de sièges demeurent libres. Un léger sifflement qui s'amplifie nous indique que les réacteurs se mettent en route. L'aéronef est poussé de son aire de stationnement. Puis commence le roulage sur les interminables taxiways de Roissy. Un dernier virage et le lourd appareil s'aligne sur la piste. Un bruit de vérins et de grincement se fait entendre, lorsque le pilote abaisse les volets et freine. Les réacteurs se mettent à rugir crescendo, l'Airbus vibre et tremble. On pourrait croire à ce moment, que l'avion est vivant et trépigne d'impatience de retrouver son élément : l'air et l'altitude.

Le pilote lâche les freins et l'appareil pourtant si lourd et apparemment si pataud, accumule de la vitesse et décolle. L'Airbus prend rapidement de la hauteur. Nous pouvons voir distinctement l'éclairage des villes, et les longs serpents lumineux que forment les rues et les avenues. Puis, quelques minutes plus tard plus rien. Nous sommes dans les nuages et déjà bien loin de la grande métropole parisienne et de sa banlieue. Voilà, cette fois ça y est, nous sommes partis, laissant derrière nous nos proches, parents, épouses, enfants, amis... Il est 23 h 45.

POINT PRESSE – ACTUALITÉS

Aujourd'hui, un attentat-suicide à la voiture piégée a eu lieu dans Kaboul. Cet attentat est survenu tôt dans la matinée et a fait douze victimes, dont neuf étrangers travaillant pour le compte d'une société privée stationnée sur l'aéroport. Le groupe rebelle *Hezb-e-Islami* a aussitôt revendiqué cette attaque, perpétrée par une femme kamikaze sur une grande avenue menant à l'aéroport.

L'OTAN a annoncé qu'elle allait réduire ses opérations conjointes avec les forces afghanes. Ceci intervient après que six militaires de l'OTAN ont été tués ce week-end par

des policiers et des militaires afghans. Cela porte à 51, le nombre de soldats de la coalition abattus par des tirs fratricides de leurs alliés policiers ou soldats afghans. Ce que l'on nomme *green on blue* ou *insider attack*.

Une bonne entrée en matière pour cette première journée de notre détachement.

Mercredi 19 septembre 2012 – 2e jour

La première escale de notre voyage est prévue à Paphos sur l'île de Chypre, le vol doit durer trois heures trente environ. Le personnel de cabine nous sert un premier repas, puis du café. Enfin, un film nous est proposé. Pour ma part, j'opte pour quelques heures de repos. Je m'installe aussi confortablement que faire se peut, avec un oreiller et la couverture fournie. Je parviens à dormir environ une heure et demie.

Je me réveille, je regarde au travers du hublot, mais il n'y a rien à voir, la nuit totale et noire. J'en déduis que nous devons nous trouver au-dessus de la mer Méditerranée et toujours à notre altitude de croisière. Dans mon sommeil léger, je n'ai pas entendu le commandant de bord faire une annonce sur notre approche vers Chypre. Je consulte le moniteur indiquant nos paramètres de vol. Je vois qu'il nous reste encore un peu de chemin à parcourir, avant d'atteindre notre première escale. Environ une bonne quarantaine de minutes de vol. Estimant que ce laps de temps est trop court pour me rendormir, je repars dans mes songes...

Je repense à mes vacances en famille au Pays basque, aux quelques jours passés dans le Sud-Ouest chez mon père et son amie. À l'inquiétude de ces « anciens » face à ma décision de partir à « la guerre ». J'ai eu beau leur expliquer que ce n'était pas une guerre telle qu'ils l'avaient connue pendant leur enfance, dans les années 1939 à 1945 lors de l'occupation allemande. Cependant, rien n'y fait. S'ajoutent à

cela les informations négatives relayées par les médias sur ce conflit, qui sont réelles, certes. L'énoncé des pertes humaines, les attaques contre les troupes de la coalition, les attentats contre des militaires ou la population. Bref la situation dangereuse et instable de ce pays. Tout ceci n'est pas fait pour me faciliter la tâche, afin de rassurer mes proches.

Nous nous sommes rendus le dernier week-end avant mon départ, dans la famille d'Évelyne dans l'Allier. Nous avons profité d'une agréable escapade, un repas ensemble, entre amis et famille. Une très belle journée de septembre ensoleillée, passée dans la campagne bourbonnaise. Nous avons joué trois ou quatre parties de pétanque très disputées. Un moment convivial comme on aimerait qu'il y en ait très souvent. Bien entendu et malgré mon silence absolu sur ce futur départ, le sujet délicat ne manqua pas d'être abordé. Je ne sais plus qui a lancé la conversation en premier. Je n'ai bien évidemment pas pu me défilier et donc nous avons commencé à en parler, voire à en débattre.

Une fois de plus, je tentais de minimiser la situation, mais depuis que ce départ était dans l'air du temps, mes proches avaient eu comment dire ? Un regain d'intérêt pour cet affrontement du bout du monde. Comme je l'indiquais précédemment, les informations que relayaient la presse sur le conflit, ou le retrait annoncé de nos troupes à cette période ne manquaient pas. Tous, bien sûr, étaient inquiets pour moi et ma sécurité lors de cette prochaine OPEX. Mais le sentiment qui, je le remarquais, prévalait dans l'esprit de tous mes proches était de l'incompréhension.

De l'incompréhension, face à ma décision de me porter volontaire pour aller « en guerre », car pour eux tous, ils me voyaient partir vers un conflit, dont ils ne connaissaient pas l'issue pour moi. Et tous s'imaginaient la politique du pire : reviendrai-je blessé, marqué physiquement ou moralement par ce que je pourrais voir ou subir là-bas ? Voire : reviendrai-je tout simplement : Vivant ?

Visiblement, personne parmi mes proches ne comprenait ma décision d'être volontaire et de vouloir partir participer à un conflit à l'autre bout du monde. Alors que pour moi il me semblait tout à fait naturel de servir l'armée française et de prendre part en tant que militaire à l'effort de notre pays. Bien que ce conflit ne se déroule pas pour défendre notre propre sol et nos concitoyens, il me semblait important d'y participer. De plus, c'est mon métier, le métier des armes, le statut militaire pour lequel je me suis volontairement engagé avec la vocation de faire carrière.

C'était un questionnement et une incapacité totale de leur part de comprendre ma décision :

— « Tu en as déjà fait plusieurs, pourquoi veux-tu partir là-bas ? »

— « Pourquoi veux-tu y retourner, alors que tu y es déjà allé en 2003 ? »

— « Tu as une femme, des enfants et tous tes proches qui t'aiment et tiennent à toi, as-tu pensé un peu à eux ? »

— « Ne crois-tu pas que tu as passé l'âge de ces expéditions et opérations extérieures, ne serait-il pas temps pour toi de passer le relais ? »

— « Laisse la place aux autres. Ne penses-tu pas que tu as déjà fait ta part d'opérations et de conflits, c'est ton 4^e détachement ? »

— « Pourquoi te porte tu volontaire, tu n'es pas obligé d'y aller ? », etc.

De multiples questions et affirmations. Certes justifiées d'un certain point de vue. Mais bon, ma décision ne s'explique pas. Cette démarche personnelle me paraît naturelle.

Cependant, ce sentiment ne semble pas du tout partagé et bien sûr je le conçois. Je suis militaire dans l'âme et certains de mes arbitrages sont difficiles à comprendre par mes proches qui n'adhèrent pas totalement cet état d'esprit. Le plus difficile à accepter et à comprendre pour eux, c'est le fait que je puisse être volontaire pour participer à un conflit, à ce

qu'eux considèrent comme une véritable guerre. Ils sont inquiets et cela, je peux aisément le croire.

Toutefois, cela n'a pas entamé notre bonne humeur et ne nous a pas gâché la joie de se retrouver une dernière fois avant mon départ. Je conserve un excellent souvenir de ce moment. Et je pense pouvoir dire au nom de tous que cette journée fut magnifique, en tous points. Il est aussi parfois judicieux de parler de choses gênantes : en quelque sorte de crever l'abcès. Tout le monde en retire quelque chose.

Soudain, la voix du commandant de bord se fait entendre dans les haut-parleurs de l'appareil, ce qui a pour effet de me tirer de mes pensées et de mes songes. Nous allons entamer la descente et notre approche vers l'île de Chypre et l'aéroport de Paphos. Nous y ferons une escale technique et de repos pour l'équipage. Nous atterrirons à 3 h 05, heure française. Je n'ai pas encore changé l'heure de ma montre, je ferai cela en arrivant à Kaboul. L'approche se fait de nuit, par temps clair. Je peux facilement distinguer la côte, les vagues et leurs crêtes d'écume que fait briller la lumière de la lune, ainsi que l'éclairage de petites villes et villages côtiers. L'atterrissage de l'A.340 se fait en douceur. Notre appareil s'immobilise en bout de parking, assez éloigné du terminal principal. Nous débarquons de l'Airbus sur le sol bétonné. Cela fait du bien de se dégourdir un peu les jambes et de profiter de cette fraîcheur nocturne. Des bus nous attendent pour nous conduire à l'aérogare. Nous sortons du véhicule et entrons dans ce grand bâtiment désert. J'ai envie de fumer et je ne suis pas le seul visiblement. Le coin fumeur, une petite terrasse à l'air libre est prise d'assaut. Je fume une cigarette, bon allez deux... Je suis en compagnie de J*** Hugues, avec qui j'ai fait connaissance, lors du stage de projection OPEX, au début de septembre à Dijon.

Nous sommes les deux seuls « fumaillons » de notre petit groupe. Il sera mon compagnon de chambre pour les six mois à venir, mais pour le moment nous l'ignorons encore.

Une fois cette bonne bouffée d'air pur prise, nous rentrons dans le terminal et nous cherchons nos collègues. Ils ont réussi tant bien que mal à réquisitionner une grande table, dans le seul bar qui est ouvert. La file d'attente pour obtenir un café est décourageante, mais l'envie est tellement forte que nous prenons notre mal en patience. Finalement, notre précieuse boisson chaude en main, nos collègues nous font une petite place et nous voilà repartis dans de folles diatribes. Quelques bonnes blagues fusent, ce qui contribue, à maintenir notre bonne humeur et notre motivation.

Il est maintenant l'heure de reprendre notre périple. Nous faisons le trajet inverse et nous nous installons à bord de l'Airbus, qui ne tarde pas à s'envoler en direction du sud-est, vers le Tadjikistan et notre future escale : la ville de Douchanbé. Ce vol durera dix longues heures. Une fois encore un repas nous est servi par le personnel de cabine. Puis même rituel pour moi, café et je m'installe pour, je l'espère, quelques heures de repos. C'était sans compter sur mon cerveau, qui lui ne semble pas vouloir se relaxer. Les pensées virevoltent dans mon esprit et finalement, après un sommeil entrecoupé, je finis par me réveiller complètement. J'ai la sensation d'être en pleine forme, alors que je n'ai dormi que deux ou trois heures au maximum. Je ne regarde pas ma montre. L'écran de contrôle m'indique que notre avion se trouve à peine à mi-chemin de notre destination en Asie. Je profite de ces quelques heures pour sommeiller un peu.

À bord de notre appareil, le voyage suit son cours. Le jour est levé et nous survolons depuis plusieurs minutes des étendues désertiques, qui alternent avec de hautes collines tout aussi arides. Au-dessus de quel pays sommes-nous ? La réponse ne tarde pas à venir, lorsque le commandant de bord fait une annonce dans l'interphone. Il nous indique que nous survolons l'Afghanistan et que dans quelques minutes, nous pourrions apercevoir l'aéroport de Kaboul sur la gauche de l'avion. Il mentionne aussi que nous allons virer au-dessus

de cet aéroport en direction du nord, survoler les contreforts de la chaîne de montagnes du Pamir. Nous entamerons ensuite notre descente vers Douchanbé. Je suis du bon côté de l'avion et effectivement quelques minutes plus tard, je peux distinguer en contrebas la ville de Kaboul et l'aérodrome. Demain soir, je serai là, en bas, sur ce petit rectangle de terre que forme l'aéroport.

Le survol du Pamir est quelque chose d'exceptionnel et d'une rare beauté, cette chaîne montagneuse est magnifique avec ses sommets enneigés dont les pics culminent à plus de 4000 mètres. Nous survolons des crêtes déchirées et acérées, de grands lacs de montagne d'un bleu turquoise, des vallées, les unes désertiques, d'autres avec de longs cours d'eau et des bandes verdâtres de cultures de chaque côté de la rivière. Je peux même distinguer malgré l'altitude, des formes géométriques de couleur, verte pour les unes indiquant des cultures, d'autres marrons – sable qui sont de petits villages de maisons rectangulaires. Je profite de ce moment et de ces paysages grandioses, pour prendre quelques clichés.

Mercredi 19 septembre à 15 h 30 heure française, nous nous posons dans la capitale tadjike, je reconnais bien les lieux ! La partie civile de l'aéroport ne semble pas avoir trop changé. L'avion se range sur l'aire de stationnement, non loin de l'aérogare. Nous débarquons avec notre sac de cabine contenant nos affaires de rechange et de toilette. Notre escale au Tadjikistan doit se poursuivre jusqu'à demain midi. Des autobus viennent nous chercher et nous emmènent vers la zone occupée par le détachement air français. Le voyage n'est pas long : environ trois cents mètres à parcourir. Nous descendons des bus et nous sommes accueillis et pris en charge par le personnel du *Détair* (Détachement Air), qui nous souhaite la bienvenue.

Pour preuve que durant une carrière militaire, les rôles peuvent changer et s'inverser. Il y a dix ans je servais au sein de ce même détachement air et j'étais aussi chargé, de

l'accueil et de la prise en charge des militaires des premières relèves Pamir. Maintenant, c'est moi qui fais partie de cette grosse relève, sans doute l'une des dernières. Nous sommes bien sûr accueillis par nos homologues gendarmes détachés ici, qui savent évidemment que nous sommes dans ce vol. L'un d'eux est une vieille connaissance. Je l'avais rencontré et côtoyé en métropole sur la base de Drachenbronn, lorsque je servais dans la région nord-est. Le programme d'accueil, la perception de matériel et les formalités administratives est précis. La mécanique est bien huilée. Cela nous semble être un interminable processus évidemment, car nous sommes nombreux. Le plus long est la prise en compte de la trousse médicale d'urgence, attendu qu'il faut en vérifier tout le contenu. Il nous est également remis des injections de morphine et un garrot tourniquet.

En fin d'après-midi, lorsque tout cela est terminé, j'en profite pour faire un long tour d'horizon du secteur. L'aérodrome ainsi que le paysage environnant n'ont pas changé. La grande cheminée de l'usine désaffectée à proximité de l'aéroport est encore debout. Un cimetière de vieux avions s'est constitué de l'autre côté du taxiway, en face du Détair, celui-ci n'existait pas en 2003. À cet endroit se trouvait la caserne des pompiers de l'air tadjike. Les collines face à nous sont toujours aussi jolies, d'un vert profond, magnifiques, lorsqu'elles sont illuminées par le soleil. Le Détair a quelque peu évolué. De nouveaux bâtiments en dur ont fait leur apparition, la disposition du cantonnement a elle beaucoup changé. Le campement de tentes utilisé pour le transit des relèves Pamir se situe maintenant à proximité et fait même partie intégrante du Détair.

En 2003, ce camp constitué d'une dizaine de grandes tentes se trouvait alors un peu excentré de l'enclave militaire française. Il était implanté de l'autre côté du parking avions, entre ce parking et le taxiway, sur une large bande herbeuse. Il a été déplacé depuis pour se rapprocher de la zone vie et

des commodités du Détair.

Pour la petite histoire :

Ce campement, il faut le dire, vétuste et d'un confort plus que sommaire avait été baptisé « Sangatte ». Cela, en référence aux polémiques très médiatisées de cette période, concernant le camp du même nom. Situé dans le nord de la France, celui-ci était occupé par des réfugiés et des migrants candidats à un passage vers l'Angleterre.

Le commandant du détachement de cette époque avait formellement interdit que cette partie du camp soit ainsi surnommée. À plus forte raison, devant les militaires en transit qui étaient amenés à y séjourner !

Lorsque l'arrivée d'une relève était annoncée, des personnels du service infrastructure étaient chargés de tondre l'herbe et d'inspecter les tentes à grand bruit. Cela pour éloigner les serpents qui pullulaient dans cette zone et dans les tentes. Ces reptiles étaient attirés par la quiétude et la forte chaleur régnant dans celles-ci... Lorsque les relèves Pamir arrivaient en Airbus ou en Boeing KC-135. Les militaires en transit vers Kaboul étaient débarqués, ainsi que les conteneurs à bagages. Les sacs-paquetages étaient reconditionnés sur des palettes spécifiques au C-160 *Transall*. Les soldats passaient comme nous allons le faire, une journée et une nuit à Douchanbé. Ils décollaient le lendemain en début d'après-midi à bord d'un *Transall* à destination de Kaboul, pour ensuite rejoindre leurs affectations respectives dans les FOB.

Je ne suis pas particulièrement en forme en cette soirée du 19 septembre. Je suis fatigué par un sommeil léger et entrecoupé. De plus, j'ai un bon mal de crâne, sans doute dû au manque d'exercice, d'hydratation et au confinement dans l'avion. Une fois toutes nos formalités d'arrivée terminées, nous prenons possession de nos quartiers. Des tentes contenant de huit à dix lits de camp. J'installe mon duvet sur le lit et mes quelques affaires de rechanges et de toilette, dans

l'étroit espace dont je dispose. Le confort est limité, pour ne pas dire inexistant, mais pour une nuit ce sera suffisant. Le crépuscule tombe rapidement sur l'aéroport de Douchanbé à 18 h 00, il commence déjà à faire bien sombre. Mes collègues et moi-même nous rendons au bar et buvons une bière en attendant que la « popote » ouvre ses portes. Nous nous installons comme nous pouvons en petits groupes, les uns en terrasse, les autres dans des fauteuils devant la télévision, qui diffuse les informations provenant de France. Nous prenons ensuite notre repas tranquillement, en discutant. Lorsque celui-ci est terminé, quelques un d'entre nous vont boire un café, mais peu sont enclins à veiller. Tout le monde est quelque peu éprouvé par le voyage et nous sommes tous conscients que la journée de demain sera aussi très longue. Il nous faut prendre du repos. La lumière est rapidement éteinte et le silence ne tarde pas à se faire dans la tente. Bonne nuit...

Jeudi 20 septembre 2012 – 3e jour

Le 20 septembre, je me lève tranquillement. Après avoir passé une bonne nuit de sommeil réparateur, mon mal de tête à disparu. Rien ne presse ce matin, je me prépare doucement. Je vais prendre mon petit-déjeuner vers 8 h 30, l'Airbus A.340 qui doit nous emmener vers Kaboul ne décollera qu'en début d'après-midi. Encore une matinée d'attente oisive en perspective, alors à quoi bon se presser ? La journée s'annonce chaude et ensoleillée et la température est déjà élevée sur le camp de Douchanbé. Il paraît que cela sera pire à Kaboul ! Nous quittons notre tente de transit et nous nous installons à proximité du bar et de la popote qui dispose de tables et de chaises à l'extérieur. La longue attente commence et nous profitons du soleil matinal en discutant, fumant et en buvant une quantité considérable de café.

Nous prenons notre dernier repas au Tadjikistan. Vers 11 h 30, le personnel du transit nous demande de nous rassembler. Nous allons bientôt embarquer dans l'Airbus, pour terminer cette fois-ci, l'ultime partie de notre voyage. Nous décollons à 12 h 40. Le trajet est court, à peine une heure. À nouveau, nous survolons les montagnes, puis le panorama change, faisant place à des étendues de collines désertiques. La descente sur Kaboul commence, au fur et à mesure de celle-ci, le paysage afghan devient de plus en plus distinct. La journée est très ensoleillée et l'on peut apercevoir des villages de maisons en terre se mêlant à la couleur du sol. Nous volons à faible hauteur maintenant. L'avion passe entre deux collines, de nombreuses habitations sont accrochées à leurs flancs. De mon côté, les hameaux et la paroi rocheuse me semblent si proches que j'ai l'impression que l'aile gauche va toucher celles-ci. Une simple illusion d'optique, car la colline est sans aucun doute assez loin.

À notre passage entre deux versants, nous sommes secoués par des turbulences de chaleur. L'avion vibre et tressaute, c'est assez désagréable. La descente de l'Airbus est rapide et assez brutale, nous sentons que l'équipage ne veut pas perdre de temps, et a hâte de poser l'appareil. Une descente à mi-chemin entre l'approche standard et un poser d'assaut. Plus le survol de la zone d'approche qui se trouve au-dessus d'une étendue résidentielle, est rapide, mieux c'est. La région ne serait-elle pas sûre ? Finalement, l'avion touche le sol en douceur, puis roule sur le taxiway en direction de la zone aéroportuaire civile. Il oblique ensuite sur une bretelle, afin de rejoindre l'aire de stationnement 8A. L'Airbus s'immobilise, nous descendons de l'appareil et nous sommes transportés en bus vers le terminal des arrivées militaires situé à environ 200 mètres : le *Passengers Reception Center* (PRC), qui sera un de mes lieux d'emploi pour les six mois à venir. Il est 15 h 00 à Kaboul. Je mets ma

montre à l'heure, car elle est toujours à l'heure française. Je l'avais laissée comme cela, nostalgie du pays ?

À ma descente de l'avion, je suis un peu surpris par une bouffée d'air chaud et sec. La chaleur ici me semble effectivement étouffante, pourtant, le moment le plus chaud de la journée est passé et nous sommes tout de même en septembre...

Nous sommes accueillis à notre arrivée par l'adjudant-chef A*** Hugo, un gradé de la gendarmerie de l'air. Il est détaché depuis quelques mois à la brigade prévôtale de Kaboul, sur le camp français de Warehouse. Il a été missionné par notre hiérarchie de prendre les contacts nécessaires sur l'aéroport de Kaboul. Facilitant ainsi notre arrivée et notre installation. Les heures qui suivent sont consacrées à des formalités administratives et à l'attente du déchargement de nos bagages, qui sont encore dans des conteneurs avion. Une fois ces démarches terminées, vers 17 h 00, nous prenons rapidement contact avec la *station* de l'International Military Police, notre future unité. Des véhicules sont mis à notre disposition. Nous chargeons les sacs à leur bord et nous sommes amenés vers notre building d'hébergement. C'est un long bâtiment de deux étages situé à l'extrémité est du camp. Ce dernier semble neuf. Effectivement, il l'est, nous le constatons lorsque nous prenons rapidement possession de nos chambres. Nous n'avons pas le loisir de faire plus ample connaissance avec notre environnement. Il est temps de repartir pour aller prendre notre repas.

Le camp de KAIA dispose de deux infrastructures de restauration : les « *Difac 1* » et « *Difac 2* » (*Dining facilities 1 et 2*). Nous dînons au Difac 2, qui est censé servir une nourriture de meilleure facture qu'au Difac 1. Il s'agit d'un grand bâtiment pouvant accueillir plus de 200 personnes en un seul service. Mais en réalité, c'est un roulement permanent. Les uns arrivent et d'autres partent. Cela pendant les deux heures durant lesquelles cette structure est ouverte.

La nourriture est effectivement de bonne qualité et le choix des plats est plus que conséquent. Les repas servis sont à dominante américaine. Normal, les militaires américains sont en termes d'effectif, le détachement le plus étoffé de ce camp, sans compter les nombreux *contractors* de même nationalité. Vient ensuite le contingent français. Nous nous apercevons en effet que le camp est vraiment multinational, tous les pays de l'OTAN y sont représentés, mais pas seulement. Nous prenons notre repas en compagnie de l'adjudant-chef A*** Hugo et de l'un de ses collègues prévôts de Warehouse. Durant le dîner, ils nous expliquent les grandes lignes de notre futur travail sur le site et nous livrent des informations concernant la vie courante ici.

Nous avons tous de nombreuses questions et interrogations auxquelles ils répondent. Rapidement, le temps passe sans que l'on s'en aperçoive et il est 20 h 30, l'heure de fermeture du Difac 2. Nous sommes quasiment les derniers à quitter la salle à manger. Nous regagnons ensuite nos chambres. Nous avons rendez-vous le lendemain matin à 8 h 00 à l'IMP station, que nous appellerons communément « *la station* ». Je passe ma première nuit en compagnie de l'adjudant B*** Emmanuel « Manu », mais l'attribution des logements n'est pas définitive et il est probable que s'opèrent certains changements.

Avant de m'endormir, j'ai une pensée émue pour mon épouse et ma fille qui sont restées au pays et auxquelles je n'ai pas encore donné de nouvelles depuis mon départ le 18, deux jours. Je me promets que demain soir, je les contacterai soit par téléphone, ou mieux via internet, si je trouve le temps d'installer mon ordinateur portable. Je ne dispose pas de câble de liaison, pour me relier au réseau local. Je ne désespère pas de m'en procurer un demain dans la journée.

Je me couche et je songe :

— « Ça y est j'y suis. L'Afghanistan. » Ah... l'Afghanistan, ce pays semble presque faire partie de ma vie. D'ailleurs, il

le fera d'autant plus, dans quelques mois, lorsque mon séjour ici sera terminé. Plus de 30 ans de mes souvenirs sont liés à cette contrée lointaine, à son actualité, à ses conflits. J'avais un peu plus de 16 ans quand la guerre russo-afghane débuta. Plus précisément lorsque les troupes soviétiques entrèrent dans ce pays, en 1979. Je me rappelle que je suivais ce conflit au travers des informations télévisées et de la presse écrite, avec tour à tour les victoires et les revers de chacun des belligérants.

En juin 1983, je n'ai pas tout à fait 20 ans, lorsque je suis incorporé dans un régiment de l'armée de Terre, en Allemagne, pour y effectuer mon service national. Évidemment à cette période, la guerre froide était toujours pleinement d'actualité. Le mur de Berlin n'était pas tombé et le bloc soviétique ne s'était pas encore disloqué. La Russie et ses alliés du Pacte de Varsovie constituaient une véritable menace. Une énorme machine de combat, bien entraînée et équipée. Bien entendu, face à ce danger potentiel, nos cadres et notre doctrine militaire de l'époque faisaient des pays de l'est, la menace numéro un.

J'étais pilote de char et nous savions que les Soviétiques et leurs alliés, pouvaient aligner face à nous, plusieurs dizaines de divisions blindées. Une puissante armée composée de milliers de chars, de canons et de soldats. Cette menace était bien réelle. Le rapport de force était de 3 à 4 contre 1 en faveur des troupes du Pacte de Varsovie. Cela nous faisait froid dans le dos. D'autant plus que les régiments stationnés en Allemagne formaient le fer-de-lance de la défense. Ces régiments constituaient le premier rempart, en cas d'attaque des forces du Pacte de Varsovie vers l'Europe de l'Ouest.

Je ne dis pas que nous étions endoctrinés ou conditionnés, mais la situation géopolitique de cette époque faisait que l'ennemi numéro un, c'était : « Le Ruscoff » et ses alliés de l'Est. Je me rappelle donc très bien qu'en 1983-1984 avec mes camarades de chambrée nous suivions avec grande

attention ce conflit. Nous nous intéressions, je dois le dire, avec quelque peu de parti pris, aux exploits de la guérilla du « commandant Massoud » et de ses *moudjahidines*. Mais aussi aux revers, qu'ils subissaient de temps à autre.

Après 10 ans de combats, de guerre lasse et bloquées dans une impasse militaire et politique, les troupes soviétiques se retirent finalement du pays. Le bilan de ces dix années de lutte a été très lourd pour l'armée rouge : des milliers de morts dans ses rangs (estimation entre 26 000 et 50 000, selon les sources) et au moins autant de blessés, qui pour beaucoup sont mutilés et choqués à vie. Il en est de même du côté des *moudjahidines* et plus encore de la population, qui fut prise entre deux feux. Aucun chiffre précis des pertes civiles et militaires afghanes n'est disponible, mais ces pertes se comptent aussi, sans aucun doute, à plusieurs milliers de blessés et de morts (estimation entre 562 000 et 2 000 000 de victimes).

Une guerre longue et coûteuse en termes de vies humaines, pour chacun des belligérants. Les dernières troupes soviétiques se retirent finalement d'Afghanistan, en février 1989. Dès la fin de la même année et jusqu'en 1991, les régimes du bloc soviétique s'effondrent les uns après les autres. Est-ce là, la résultante du cuisant échec militaire de ces dix années de conflit ? Si cela n'en est pas la seule raison, cette défaite a dû à mon sens ; fortement contribuer à cette implosion du bloc communiste. Quelles que soient les causes de cette déliquescence, le Pacte de Varsovie n'est plus qu'un fantôme, ne représentant plus réellement une menace pour l'Europe de l'Ouest. Un début de détente s'amorce alors entre les deux superpuissances, en cette fin de décennie des années 80.

À cette période, qui aurait pu prédire que presque 20 ans après l'intervention soviétique dans ce pays, l'histoire se répéterait et qu'une force étrangère serait encore engagée militairement en Afghanistan. Non pas le Pacte de Varsovie cette

fois, mais l'OTAN. Lorsque j'étais jeune appelé du contingent en 1983, quelqu'un m'aurait dit ou prédit que j'irais un jour en opération en Afghanistan, je lui aurais ri au nez en lui répondant que c'était tout à fait impossible ! Comme quoi, le monde et la géopolitique évoluent très vite.

Vingt ans après effectivement, en avril 2003, c'était le cas. Je faisais une première incursion de trois mois en Asie centrale, dans la ville de Douchanbé au Tadjikistan. À cette période, j'avais eu l'occasion à deux reprises de faire un saut d'une journée à Kaboul. Puis 10 ans plus tard encore, en 2013, ce sera un séjour dans ce même lieu qui avait vu s'affronter 30 ans auparavant les troupes soviétiques et les *moudjahidines*. Les belligérants sont quelque peu différents certes. Maintenant, ce sont les pays de l'OTAN ou de la coalition contre les insurgés ou les *talibans*, les « *talebs* » comme nous les surnommons. Le terrain et la population locale n'a pas changé, ni même les stratégies militaires : une armée régulière d'un côté, avec des doctrines d'emploi précises et du matériel de premier ordre. De l'autre côté des « partisans » plus ou moins bien équipés, mais très déterminés et dotés d'une connaissance parfaite du terrain.

De plus, ces combattants ne portent bien évidemment pas d'uniforme distinctif. Ils se fondent dans la masse de la population et sont très difficiles à repérer, ou même à reconnaître. Ils opèrent en petits groupes, plus ou moins structurés. Leurs techniques de combat sont basées sur des coups de main, des embuscades, des attentats, plutôt que sur des engagements frontaux. Une guerre d'usure et de harcèlement.

Vendredi 21 septembre 2012 – 4e jour

Aujourd'hui 21 septembre, le programme de la journée est relativement chargé. Durant la matinée, du personnel de l'armée de Terre du camp de Warehouse vient sur KAIA, afin d'équiper la centaine de militaires français arrivés pour