

Défense aérienne en Algérie (zone ouest)¹

Georges Solans (EMA 55)

Les dernières années du conflit algérien, jusqu'au départ en 1962, ont vu la montée en puissance de la défense aérienne face à la frontière marocaine. Dans ce récit, il est bien peu question de ratissages ou de mitraillages, mais davantage de contrôle et de surveillance.

Durant les premières années du conflit algérien, l'implantation de la défense aérienne dans l'Ouest du pays se limitait à la présence à Oran du Centre d'instruction des contrôleurs d'opérations aériennes, le CICOA 931. Situé dans une enclave de la base aérienne de La Sénia, l'îlot Gabriel, il assurait en parallèle avec son homologue de Dijon, le CICOA 930, la formation des copieuses promotions de contrôleurs nécessaires au développement de la défense aérienne. Le bâtiment abritant le CICOA était entouré d'un beau jardin créé par le lieutenant-colonel Wagner, amateur de roses.

L'éventualité d'intrusions par voie aérienne en provenance du Maroc paraissait alors peu plausible, notamment en raison de la présence dans ce pays de stations américaines comprenant des représentants de l'Armée de l'air française.

Avec le développement du conflit, la situation évolua, et au début de 1960, le CICOA perdit sa fonction éducative et devint le secteur de défense aérienne 10/952. Les moyens du secteur étaient ceux du CICOA :

- une salle d'opérations où la table de situation aérienne type bataille d'Angleterre était devenue verticale et lumineuse,
- un radar panoramique à couverture intégrée de type AN 110,
- deux radars d'altimétrie.

L'îlot Gabriel fut entouré d'un couloir de barbelés truffé de mines à parachute. Parfois, l'un des nombreux chiens errants qui traînaient à La Sénia pénétrait dans le couloir et sa fuite hurlante était ponctuée par des explosions et la descente des parachutes.

À partir d'octobre 1960, le secteur a disposé d'excellents intercepteurs tous temps, les *Vautour 2N* de l'escadron II/6 Normandie-Niemen basés à La Sénia. C'est un *V2N* piloté par le lieutenant René Lussagnet et contrôlé par le lieutenant Michel Perrin qui dans la nuit du 21 au 22 décembre 1960 réalisa l'interception et l'arraisonnement d'un *DC4* libanais chargé d'armes.

L'évaluation de la menace potentielle sur le secteur Ouest faisait toujours débat. Mais la mise en place du barrage Ouest imposait, pour des raisons de cohérence, d'assurer une certaine couverture aérienne de la zone frontalière. Après quelques essais peu concluants de guet à vue, l'opération Beyrouth 3 permit de réaliser au cours de l'année 1961 le déploiement le long du barrage de quatre stations radar de guet (SRG) équipées comme leurs homologues du secteur Est de deux radars légers





DR

Les installations du CICOA d'Oran.

ANTPS 1D. Les SRG 1, 2 et 4 (voir carte) faisaient du *reporting*¹ sur Oran, tandis que la SRG 3, commandée par un officier contrôleur et disposant en plus d'un radar tridimensionnel Crusoé, pouvait assurer le contrôle de la chasse. Le Crusoé, prototype d'une nouvelle lignée de radars tactiques, était prêté par Thomson-Csf et lui fut restitué en 1962.

Chaque station était co-implantée avec un détachement des Forces terrestres antiaériennes (FTA) équipé de radars COTAL utilisés en surveillance sol de la zone interdite, et de quatre canons antiaériens de 90 mm utilisés en sol-sol. Lorsque les FTA détectaient un mouvement suspect de nuit, ils « marmitaient » la zone, ce qui perturbait le sommeil des aviateurs et parfois la santé d'un sanglier de passage.

Sur le site de la SRG 3 se trouvait également une SAS (Section administrative spécialisée) dont les « attachés » faisaient fonctionner l'école et le dispensaire (avec un médecin du contingent) au profit du village de tentes situé à proximité autour du bâtiment de la mairie. Ces nomades qui ne se réclamaient ni du Maroc ni de l'Algérie mais arpentaient depuis toujours ces territoires, avaient été fixés d'autorité au même endroit, nommé Abd El Moula. Le site se trouvait en bordure de la route qui, d'El Aricha à Méchéria, compte environ 100 km, un seul virage et un seul arbre promu au rang de repère de navigation, notamment pour les T28 qui effectuaient des RAV (reconnaissance à vue) à une altitude de sécurité (aujourd'hui plus qu'interdite) de trois mètres cinquante !

La surveillance du ciel s'effectuait dans d'assez bonnes conditions, au moins pour les SRG 2 et 3 situées sur les hauts plateaux du Sud Oranais. La végétation y est rare (une touffe d'alfa tous les cinq mètres) et le relief souvent en creux (les chotts). En revanche, la SRG 1 face à Oujda « bénéficiait » du relief de l'Atlas et la SRG 4 non loin de Méchéria détectait très bien les 1720 m du Djebel Antar. D'autre part, les anomalies de propagation étaient fréquentes. Des « bulles », échos à faible vitesse de déplacement liés aux conditions atmosphériques, étaient souvent détectées par les radars au sol et les V2N lancés à leur poursuite ne trouvaient rien. Des émissions suspectes analysées à Oran semblaient prouver par ailleurs que des avions de l'*US Strategic Air Command* venaient parfois prendre l'air dans le secteur. L'espace aérien supérieur ne voyait guère passer que le DC 8 d'Alitalia faisant Dakar-Milan, ou quelque avion du CEAM en route pour Colomb-Béchar.

Aucune tentative avérée de franchissement du barrage par des avions hostiles n'a été détectée jusqu'à la fin du conflit, ni révélée après, ce qui permet de supposer que le dispositif a eu un effet dissuasif ou que le FLN (Front de libération nationale) algérien n'a jamais réussi à mettre en œuvre des appareils de transport. En dépit de l'absence d'activité, la motivation et la vigilance des contrôleurs se sont maintenues. Il est vrai que cette situation de « veille aux remparts » leur était familière, surtout pour ceux qui venaient des stations surveillant le Rideau de fer.

Le dispositif a fonctionné 24 heures sur 24 à partir de l'été 1961 et il semble qu'il ait accompli correctement sa mission jusqu'au cessez-le-feu. Dès le début de 1962, les hostilités ont été marquées par le déséqui-

libre flagrant entre les moyens déployés et les possibilités d'un adversaire réduit au terrorisme urbain. Les comptes-rendus des dernières opérations menées par le GATAC 2³ d'Oran faisaient état de déploiements musclés avec commandos et appui aérien pour des prises limitées à un fusil de chasse et vingt kilos de farine.

Faute d'objectifs à bombarder, les pilotes de *Skyraider* du 3/20 à Méchéria s'entraînaient aux interceptions IDF (*Interception Day Fighter*) avant de retourner en métropole sur leurs bolides à réaction. Le contrôleur de la SRG 3 les guidait en passes mutuelles ou en « opportunité » sur les Nord 2501, *Broussard* ou T28 qui passaient par là.

Le matin du 2 juillet 1962, une Jeep aux couleurs du FLN est arrivée à la mairie d'Abd El Moula ; le drapeau français a été amené et remplacé par le drapeau algérien. La Jeep est repartie et le maire qui avait descendu notre emblème national l'a plié soigneusement. Ensuite les nomades ont repris leur route et les troupeaux de moutons et de chameaux ont recommencé à défiler en direction du Sud.

Le chef de la SAS a laissé partir ses harkis avec leurs armes et les urs chevaux, hélas insuffisants pour assurer leur avenir... Les artilleurs ont entamé un repli en bon ordre, mais un peu singulier. Chaque point d'appui principal, en commençant par le plus au Sud, rapatriait ses satellites et partait remplacer son voisin du Nord, et ainsi de suite jusqu'à la côte ; de sorte que nous vîmes passer des sous-lieutenants harassés entamant leur cinquième déménagement.

Les SRG 1, 2 et 4 avaient été rapatriées sur La Sénia et, le 7 juillet, tandis que la chasse aux pieds-noirs faisait rage à Oran, un convoi routier remontait tout le personnel et le matériel de la SRG 3 (sans l'armement rapatrié par hélicoptère) via El Aricha et Sidi Bel Abbès. Les hommes du FLN assurant le service d'ordre nous regardaient passer.

À Oran, les militaires étaient consignés au quartier. Le personnel de l'Armée de l'air était chargé d'assister tant bien que mal les deux mille candidats à l'exil qui campaient dans l'aéroport, abandonnés de tous. Derrière leurs scopes, les contrôleurs surveillaient la noria des avions civils de toutes origines qui évacuaient laborieusement ces pauvres gens.

Le 1^{er} juillet, le SDA était devenu Centre régional de contrôle aérien 10/952, appellation plus pacifique pour un centre qui, avec le départ progressif des avions d'armes, vit peu à peu son activité réduite à celle de son CCS (Centre de coordination et de sauvetage). C'est-à-dire qu'en plus d'éventuelles recherches réelles, il effectuait périodiquement la mise à jour de la carte des (nombreuses) épaves d'accidents aériens et participait à des exercices de recherche en mer avec la Marine nationale et les *Constellation* de l'EARS 99, et de récupération de « naufragés » avec les hélicoptères « Bananes » de l'Armée de terre.

Les radars furent démontés et, la base de La Sénia devant être remise aux Algériens, le CRCA fit mouvement, au début de 1963, sur Mers-El-Kébir³ où, dans l'abri antiatomique l'attendait une grande salle d'opérations aussi moderne qu'inutile.

Et à l'ilot Gabriel, le matériel de feu le CICOA 931 (jetons et tours de marquage, « cannes à pêche », etc.) fut enfoui dans un grand trou creusé dans le beau jardin du lieutenant-colonel Wagner.

Il y est sans doute encore...



1- Ce récit, par un acteur des événements, est à rapprocher de l'article écrit à partir des archives et publié dans les numéros 152 et 153 « Les barrages en Algérie ».

2- Transmission téléphonique des pistes détectées.

3- GATAC : Groupement aérien tactique. Nom donné au commandement « Air » adapté aux corps d'armée terrestres implantés en Algérie, le n° 1 à Constantine, le n° 2 à Oran et le n° 3 à Alger.

4- Après l'indépendance de l'Algérie, la France garda jusqu'en 1968 sous son autorité l'enclave de Mers El Kébir, sa zone portuaire, ses installations antiatomiques et le terrain d'aviation construit à Bou Sfer pour remplacer celui de La Sénia.