

**Intervention militaire française au
Sahara Occidental** *opération Lamantin 1977* ☐

☐ <https://doi.org/10.21747/3078-431X/tifa4>

Didi Sidemhamed
Union des Ingénieurs Sahraouis

Abstract: The little-known Lamantin military operation was a French intervention carried out between December 1977 and July 1978 by a squadron of Jaguars taking off from the OUKAM 160 air base near Dakar, Senegal.

These strikes targeted the Sahrawi liberation army in Western Sahara and northern Mauritania. Despite the support of Moroccan forces, Mauritania was targeted by the Polisario in 1977, particularly on the 650km railway linking the Zouerate iron ore mine to the port of Nouadhibou, which is essential to the Mauritanian economy.

President Mokhtar Ould Daddah, faced with the threat to his regime, requested French military intervention. With the Mauritanian army unable to counter the Polisario, Paris intervened. The operation was shrouded in secrecy to avoid repercussions, especially given France's colonial past in Africa. Testimonies from Sahrawi and French officers shed light on this intervention.

Keywords: Operation Lamantin; Western Sahara war; Polisario Front, Mauritania.

Resumen: La poco conocida operación militar Lamantin fue una intervención francesa llevada a cabo entre diciembre de 1977 y julio de 1978 por un escuadrón de Jaguars que despegó de la base aérea OUKAM 160, cerca de Dakar (Senegal).

Estos ataques iban dirigidos contra el ejército de liberación saharauí en el Sáhara Occidental y el norte de Mauritania. A pesar del apoyo de las fuerzas marroquíes, Mauritania fue objetivo del Polisario en 1977, especialmente en los 650 km de ferrocarril que unen la mina de hierro de Zouerate con el puerto de Nouadhibou, esencial para la economía mauritana.

El presidente Mokhtar Ould Daddah, ante la amenaza que se cernía sobre su régimen, solicitó la intervención militar francesa. Ante la incapacidad del ejército mauritano para contrarrestar al Polisario, París intervino. La operación se mantuvo en secreto para evitar repercusiones, sobre todo teniendo en cuenta el pasado colonial de Francia en África. Los testimonios de oficiales saharauís y franceses arrojan luz sobre esta intervención.

Palabras clave: Opération Lamantin ; Sahara occidental ; Frente Polisario ; Mauritania.

I – Introduction

La France a décidé, pour la première fois, depuis sa campagne aérienne lors de l'opération «Ecouvillon» conjointe avec l'armée espagnole et marocaine contre la résistance sahraouie en 1958, et après la guerre d'Algérie, que ses avions de combat modernes effectuaient des frappes aériennes en Afrique du nord. Mais cette fois-ci, au côté de l'armée Mauritanienne qui occupait le tiers sud du Sahara occidental. L'opération militaire était baptisée *Lamantin* du

nom d'un mammifère marin qui vit à Largaera, ville du Sahara occidental sur la côte atlantique et frontalière de la Mauritanie.

L'opération Lamantin est méconnue de beaucoup en raison de la rareté des informations à son sujet. Cette intervention militaire française, de décembre 1977 à juillet 1978, fut principalement menée par un escadron de Jaguars. Les avions français décollaient de la base aérienne française *OUKAM 160* près de la capitale sénégalaise (Dakar), pour mener des frappes contre le Polisario (Mouvement de Libération pour de *Saguiya El Hamra et Rio de Oro*) au Sahara occidental.

La Mauritanie a été soutenue par 8000 soldats marocains, dans le cadre l'accord de coopération militaire et de défense conjoint avec le Maroc, qui occupait les 2/3 du Sahara Occidental. Ce même Maroc qui a revendiqué une souveraineté sur la Mauritanie auparavant sur tous les forums, devant toutes les instances et qui a armé des groupes pour la déstabiliser. Les forces marocaines stationnées dans les villes et zones sensibles de la Mauritanie ont mené des batailles conjointes avec son armée contre celle du Polisario.

En 1977 le Polisario a concentré ses attaques sur les 650 kilomètres de ligne de chemin de fer la plus longue du monde avec 200 wagons- entre la mine de fer de Zouerate et le port d'exportation de Nouadhibou. L'économie du pays dépendait essentiellement de cette ligne exploitée par la société française MIFERMA jusqu'en 1974 et entretenue à l'époque par des techniciens français dont le pays était son principal client. Les exportations de fer représentaient les trois quarts des apports en devises de la Mauritanie.

Le président mauritanien de l'époque, Mokhtar Ould Daddah, sentit le danger de la guerre sur l'existence de son régime, du fait de la paralysie de la principale source économique du pays. La Mauritanie recevait une certaine aide financière de l'Arabie Saoudite, du Koweït et de la Côte d'Ivoire, mais en 1977, les coûts de la guerre ont consommé environ 60% du budget national. Les attaques du Front Polisario ont touché la majorité du sol mauritanien, notamment la capitale Nouakchott, à deux reprises. Ould Daddah voyait que la seule issue pour éviter l'effondrement de son pays était de faire appel à la France pour intervenir militairement.

Pour intervenir militairement, Paris a pris prétexte de préserver la sécurité de ses ressortissants français, mais surtout pour sauver le régime du président allié Ould Daddah et en conséquence de protéger ses intérêts stratégiques dans cette partie du continent africain.

L'armée française est intervenue directement dans la guerre du fait de l'incapacité de l'armée mauritanienne face au Polisario. Les combattants du Polisario s'appuyaient sur leur bonne connaissance du théâtre d'opérations et des tactiques de guérilla à travers des unités rapides capables de surprendre leurs cibles et de retourner d'où elles venaient rapidement.

Le gouvernement français, sous la présidence de Valérie Giscard d'Estaing a entouré l'opération militaire d'un secret absolu, pour éviter l'escalade et les répercussions qui pouvaient en résulter;

surtout avec son lourd passé colonial en Afrique, dont les dernières pages furent écrites en Algérie et au Cameroun. La France décide d'intervenir militairement avec l'envoi d'une force interarmes d'environ 350 hommes principalement des forces aériennes équipées d'appareils ultra sophistiqués pour l'époque.

Comme *l'opération Lamantin* est relativement récente, c'est dernièrement que la France a levé le voile sur les informations et les détails de cette intervention agressive contre le peuple sahraoui. L'étude est un éclairage sur cette intervention militaire française à travers les écrits, les témoignages et les mémoires recueillis auprès des officiers sahraouis et français, qui ont participé à ces opérations, comme le capitaine Jean-Claude Gravin et le lieutenant-colonel Efevi, commandant de la compagnie de l'armée de terre française, qui était stationnée à la Base du Levier au nord de la ville de Nouadhibou.

L'autre source importante d'informations sur l'opération est le général de brigade Michel Forget, le commandant de *l'opération Lamantin*, commandant de l'armée de l'air tactique française pendant la période (1976-1983). Michel Forget est l'un des généraux supérieurs de l'armée de l'air française, pour laquelle il a servi pendant 35 ans. Il a participé à plusieurs guerres, comme celle de l'Algérie, en tant que pilote d'avion de guerre, puis comme officier d'état-major au Bureau d'études et de communication chargé de la guerre psychologique et de la situation quotidienne en Algérie, dirigé par le général Maurice Challe. Michel Forget est aussi l'auteur de plusieurs ouvrages, dont «Armée de l'air et stratégies» et «La guerre froide et la guerre d'Algérie».

II – Préparation de *l'opération Lamantin*

La préparation proprement dite de l'opération a commencé en septembre 1977. Des avions de reconnaissance français stationnés à Dakar, effectuaient des sorties secrètes pour surveiller le théâtre d'opérations autour de la zone ferroviaire. L'état-major des armées françaises a mis à disposition les moyens nécessaires à cette opération militaire qui a joué un rôle fondateur dans l'élaboration de la doctrine des interventions extérieures de l'armée de l'air française.

Dans le cadre la préparation de l'opération, il a fallu consulter les archives détenues au Service historique de l'Armée française, pour l'élaboration d'une note de synthèse se rapportant à la situation aux opérations franco-espagnoles dont le Sahara occidental a été le théâtre en 1956-58 et surtout *l'opération Ecouvillon*. Le document a été mis à la disposition du commandement de *l'opération Lamantin*.

Sans doute que de profonds changements étaient intervenus en vingt ans. Le contexte politique avait changé, les matériels militaires avaient évolué (radar, armes anti-aériennes), les unités de combat n'étaient plus les mêmes mais les enseignements qui ont pu être tirés sur le même terrain dans une même région contre un ennemi identique pouvaient toujours être utiles.

L'État-major français voyait une grande similitude entre les axes d'attaque, de retrait et les zones de relais logistiques utilisées par le Polisario contre l'armée mauritanienne - au nord-ouest de Zouerate et dans la région d'Aouerd- et ceux utilisés autrefois par les moudjahidines sahraouis pour attaquer les bataillons français stationnés au nord de la Mauritanie.

La note fait ressortir certains aspects efficaces des opérations en zone Saharienne qui sont encore d'actualité. Les enseignements portaient sur le comportement des hommes, la définition de la tactique à adopter, l'emploi des moyens et l'organisation de la logistique.

On peut citer parmi ces enseignements de la note les points suivants :

– *« Les guerriers sahraouis semblent s'être adaptés à la fois au matériel et aux manœuvres d'unités motorisées. Ce sont des tireurs économes et précis, infatigables marcheurs. C'est un ennemi fluide, adapté à tous les types de sol désertique et qui sait parfaitement se camoufler des vues aériennes.*

– *Les moyens modernes d'écoute radio doivent être également utilisés. Des cartes des axes de pénétration du Polisario doivent être constituées et mises à jour.*

– *La reprise en mains des populations est indispensable pour l'acquisition du renseignement: celle-ci peut être obtenue, non pas seulement par des contacts humains mais aussi par des distributions de céréales et l'organisation du ravitaillement en eau. Sachant que la majorité de la population a été évacuée par le Polisario sur les camps de Tindouf, l'intérieur du Sahara Occidental et presque vide. Il ne reste que les populations sédentarisées sur la côte.*

– *Il est essentiel de ne pas laisser le Polisario maître de la nuit. C'est un ennemi agissant par surprise pour éclater rapidement après l'action, il convient d'être renseigné pour parer à ses attaques et d'être mobile pour pouvoir le poursuivre, l'intercepter et le détruire. »*

La note souligne dans sa conclusion, que c'est par une action résolument offensive basée sur la recherche systématique du renseignement et la rapidité d'intervention, s'appuyant sur une logistique adaptée, que le succès peut être obtenu.

Après avoir élaboré et étudié le plan de l'opération avec l'État-major général des forces armées, le commandant de l'opération, le général Michel Forget, accompagné de ses deux adjoints des forces terrestres et navales, s'est rendu le 2 novembre à Dakar, au Sénégal, avec un petit détachement composé d'un mini État-major interarmes, d'une partie de l'avant-garde des unités aériennes et des groupes de parachutistes des forces terrestres qui formeront des points de guidage avancés. A Dakar chacun a trouvé protection dans le plus grand secret, à l'abri des regards de la presse internationale.

Les forces aériennes sont parties de la base aérienne de Toulon (sud de la France), elles ont suivi un itinéraire le long de la côte orientale de l'Espagne, en passant par le détroit de Gibraltar puis



Itinéraire des forces françaises de l'opération *Lamantin*

le long des côtes du Maroc et des Iles Canaries, en parallèle avec la côte atlantique du Sahara occidental et de la Mauritanie jusqu'au Sénégal.

Dès son arrivée à Dakar, le commandant de l'opération a pris contact avec les autorités sénégalaises et mauritaniennes compétentes, pour lui simplifier la tâche. Il a également établi la structure de commandement de l'opération comme suit : Un poste de commandement avancé et secret à Nouakchott, comprenant quelques officiers spécialistes en télécommunications, un poste de commandement opérationnel et logistique arrière à la base *Oukam* de Dakar, à 450 km du premier, afin de gérer les moyens aériens. L'accent a été mis sur les moyens de communication pour assurer une liaison permanente et directe entre le poste de commandement avancé, le poste de commandement arrière et la centrale des opérations supervisée par l'État-major général des armées françaises.

II-1- Forces aériennes

II-1-1-formation et tâches - organisation, effectifs et armement-déploiement

Lamantin est une opération interarmes (conjointe), mais elle s'est concentrée principalement sur l'Armée de l'Air qui se composait des avions suivants :

- 1 – Avion d'attaque : le chasseur moderne Jaguar franco-britannique (1973-2005) qui a participé dans plusieurs interventions militaires (guerre du Sahara occidental, du Tchad, du Liban, guerre du Golfe, Bosnie etc...)

- 2 – Avion de surveillance aérienne (reconnaissance) : Breguet Atlantic
- 3 – Avion de transport militaire aérien et le PC aérien pour le commandant de l'opération : C160Transall
- 4 – Avion de Ravitaillement en vol (air refueling) : C 135 F
- 5 – Avion d'opérations de guidage et de sauvetage : l'hélicoptère PUMA
- 6 – Avion de soutien logistique : avion Nord 2501.

| Type avions | Nombre d'avions | Equipages | Armement | Effectif |
|----------------------------|-----------------|-----------|---------------------------------------|----------|
| Jaguar A | 10 | 01 | - 2×30mm - Missile A/S - Roquettes | 10 |
| ”Breguet Atlantic | 02 | 10 | | 20 |
| C135- ravitailleur | 02 | 04 | | 08 |
| Transall C160 | 02 | 05 | | 08 |
| Hélicoptère Puma SA 330 | 02 | 03 | - 7.62mm - Roquettes A/C | 06 |
| “ Nord501” | 04 | 06 | | 24 |
| Total Effectif | 22 | | | 78 |

II-1-2-Un groupe de la Division des Parachutiste Aéroportée du 11 DP stationné à Toulouse: groupe d'élite spécialisé dans le combat aéroporté et l'assaut par air. La Mission de ce groupe était de former les « PGA » (4 points avancés de reconnaissance et de guidage) répartis en quelques points, à proximité de la voie ferrée et de procéder à l'alerte avancée, diriger les raids aériens des avions de chasse « Jaguar » au sol et effectuer des opérations de sauvetage.

II-1-3- Un groupement du Régiment de Faucons Parachutistes « 13e RDP »

Stationné à Dieuze de la Brigade des Forces Spéciales sous le commandement du Chef d'Etat-major et du Commandement des Opérations Spéciales, la mission du groupe est de sécuriser les communications radio à Nouakchott (capitale de la Mauritanie) et d'assurer la protection au sol du centre de commandement (PC Volant) du chef de l'opération.

II-1-4- Un détachement de parachutistes commando du 8^{ème}RPIMa : stationné sur la base aérienne de Castres.Sa mission est de protéger le poste de commandement arrière de l'opération, les avions et les équipements de la base aérienne de Dakar.



Base Aérienne Française 160 OUKAM
Poste de commandement arrière
(Dakar -Sénégal)



PC avancé Secret dans une villa
(Nouakchott-Mauritanie)



Michel Forget, Commandant de l'opération
lors d'une escale du Un Transall C160 PC
Volant Nouakchott



Nord 25 : Transport des Forces Spéciales
Françaises de Dakar à Nouakchott



PUMA SA 330 pour opération de sauvetage



Jaguar en atterrissage

II-2- Forces terrestres : formation et tâches – organisation, effectifs et armement – déploiement

II-2-1- La 1ère Compagnie du 2^{ème}Régiment de Marines (CIE/2e BIMA)

Les forces terrestres françaises ont participé à l'opération à travers la 1ère Compagnie du 2ème Régiment de la Marine, faisant partie de la 9ème Brigade Légère Blindée du Commandement des Forces Terrestres. Stationné dans le village de Champagne, à 12 km à l'est du Mans, ville du grand Ouest français. C'est une compagnie d'un régiment des forces d'élite françaises, la plus ancienne et la plus expérimentée des forces navales au combat, notamment en Afrique. Cette compagnie est distinguée par sa grande capacité de préparation et de maîtrise des techniques amphibies, ce qui l'a qualifiée pour intervenir dans les combats interarmes et opérations spéciales qui se sont déroulées sur la plupart des continents au siècle passé (Algérie-Vietnam-Tchad-Liban-Irak, République Centrafricaine-Nouvelle-Calédonie-Rwanda-Kosovo -Bosnie-Herzégovine-Afghanistan etc.

Mais le problème qui se posait à l'époque pour l'État-major français était que ses unités n'étaient pas dotées de matériel adapté à la guerre du désert et à la lutte contre le Polisario, qui utilisait sur des voitures « Land Rover » ! Légères et rapides.

L'État-major prend rapidement la décision de doter l'unité des équipements appropriés pour devenir une « compagnie légère portée » pour le combat dans le désert, s'appuyant sur le véhicule léger de reconnaissance et d'appui « Volera ». Il a été décidé aussi d'envoyer un détachement de soutien opérationnel (DAO) pour entraîner les unités mauritaniennes impuissantes face aux attaques du Polisario.

En raison de son emplacement stratégique, une ancienne base de l'OTAN construite par les Américains dans les années 60 a été choisie comme lieu d'installation du camp de cette force.

Cette base appelée « Base du levier » est située au nord de la ville de Nouadhibou, à 8 km de l'aéroport, à 12 km du port et à 24 km du port ferroviaire de Nouadhibou « Cansado » qui abritait les ouvriers de la SNIM (Société sidérurgique mauritanienne), dont environ 2000 salariés français.

Depuis début octobre 1977, un détachement de soutien d'avant-garde a été déployé, il est composé d'un peloton d'artillerie lourde et d'une compagnie mixte appartenant au 6^{ème} régiment du génie. Sa mission principale était de restaurer les infrastructures de la base, d'organiser sa défense et de la préparer à accueillir la force terrestre française. Début novembre, il a été décidé de transférer les unités par une opération amphibie, partant du port de Toulon, sur la côte méditerranéenne au sud de la France, vers le port de Nouadhibou, sur la côte atlantique, à l'ouest de la Mauritanie.

Après un long voyage à bord de plusieurs trains en provenance de la ville du Mans, les forces sont arrivées dans la ville de Toulon, d'où a commencé la traversée maritime en direction de Nouadhibou. Cependant, au cours de la première nuit de la traversée, au niveau la Baie du Lion, le navire a été exposé à une violente tempête durant laquelle de laquelle les vagues ont atteint des dizaines de mètres de hauteur, causant des dommages aux équipements tels que des conteneurs de munitions et des véhicules qui étaient sur le point de tomber du pont du navire. Le personnel et les équipages n'ont pas non plus été épargnés et se sont retrouvés dans une situation difficile à cause du mal de mer, leurs espaces de vie ayant été transformés en fosses septiques... il a donc fallu tout nettoyer et désinfecter ! Le lendemain le navire a rebroussé chemin pour rentrer à Toulon.

Après deux jours de préparation au combat, le navire est reparti pour la Mauritanie, le voyage a duré 11 jours. Durant cette période des exercices tactiques et de tir, ainsi que de nombreuses réunions et conférences ont été organisés pour élever le niveau de préparation au combat.

Dès l'arrivée des forces terrestres au port de Nouadhibou, le contact a été pris avec le détachement d'avant-garde et le débarquement et la prise de position à la base du levier ont commencé. Cela a pris plus de deux jours.

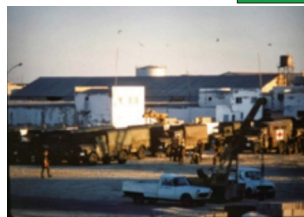
Après que la compagnie eut pris position, son premier objectif fut de transformer la base en un point d'appui et de support. Il était nécessaire de revoir et d'améliorer le système qui a été développé par le détachement d'avant-garde, tels que les plans de tir temporaires, qui doivent évoluer constamment parallèlement avec le plan de défense élaboré par le génie militaire.

La tâche principale de la compagnie était la suivante :

- Protéger le chemin de fer mauritanien selon son axe : Zouérate - Atouajil - Choum - Boulnoir
- Inal – Nouadhibou.
- Evacuation des techniciens français travaillant à Zouerate, Nouadhibou et le long de l'axe ferroviaire en cas de danger.
- Soutenir le Détachement d'Appui Opérationnel (DAO) dans sa mission de formation des unités mauritaniennes.

Organisation, effectifs et armement de la compagnie:

| Unités | Moyens roulants | Armement | Effectif |
|---------------------------------|------------------------|--|------------|
| Section de Combat | (04) ×3 VLRA | MAT 49 AAT-52 12,7 Milan | 3×42 |
| Section Cdt. A. I | (07) VLRA (02) JEEP | Mortier 81 mm 7.62mm | 64 |
| Section Genie | JEEP ?VLRA | MAT 49 | 10≥ |
| 1 CIE / 2e BIMa | (02) JEEP (19) VLRA | MAT 49 AAT-52 12,7 Milan Mortier 81 mm | 200 |
| Détachement parachutists (11DP) | JEEP ? VLRA | MAT 49 AAT-52 12,7 | 60 |
| Detachment 13e RDP" | JEEP ?VLRA | MAT 49 AAT-52 | ≥10 |
| Detachment "8eRPIMa | JEEP ?VLRA | MAT 49 AAT-52 | ≥08 |
| Total effectif | | | 278 |



Base Aérienne Française Embarquent des forces terrestres de Toulon (France) sur la dive pour un transit maritime à travers la méditerranée et l'océan atlantique vers Nouadhibou (Mauritanie)



Réaménagement de la base du Levier (Prés de Nouadhibou) pour accueillir les forces terrestres françaises



Chargement du fer de Zouerate

Train en route

Déchargement du fer au port de Nouadhibou

III-1-Déroulement des opérations aériennes

Jusqu'à présent des avions de reconnaissance aérienne effectuaient des sorties régulières pour surveiller le théâtre d'opérations le long de la voie ferrée, afin de déterminer les contre-mesures à prendre pour contrer les attaques du Polisario. Cependant, depuis le 27 Octobre 1977, la situation s'est encore détériorée. Le 4 novembre, quarante-huit heures après l'arrivée de l'avant-garde des forces de l'opération à Dakar, le Polisario a mené une attaque contre les forces mauritaniennes. Ces dernières occupaient la petite ville de Bir Gendouz, à l'intérieur du Sahara occidental, mais située à quelques kilomètres de la voie ferrée, au nord de Nouadhibou. Le 7 Novembre un poste mauritanien au nord de la ville d'Atar, à 326 km au sud-ouest de la ville de Zouerate est attaqué par une colonne du Polisario.

Les combattants du Polisario se sont retirés en direction du nord-est à travers le *Grand Erg* s'étendant de la ville d'Atar à la région de *Lemghiti*.

Le 22 novembre, un train a été attaqué au centre d'Etouajil, situé à 90 km au sud de la ville de Zouerate. C'est l'occasion qu'attendait Paris pour donner l'ordre effectif d'ulancement de l'opération *Lamantin*. A cette date, le commandant de l'opération le général Michel Forget, prend le titre de « Commandant en chef des forces françaises en Mauritanie il rejoint immédiatement son

poste de commandement avancé à Nouakchott, tandis que le soir même, 4 avions Jaguars qui rentraient à la base de Dakar d'une mission au Togo, étaient mis en alerte. Le lendemain, 4 autres avions similaires en provenance de France les rejoignent, tandis que les avions Transal, les forces de soutien, les équipages et les techniciens sont arrivés au même moment à la base d'*Oukam*.

Il semblait que l'intervention était imminente, mais il a fallu attendre plusieurs jours avant que le « feu vert » soit donné. Ce délai inattendu a été l'occasion de poursuivre les préparatifs et d'améliorer l'état de préparation des forces.

En raison de l'immensité du théâtre d'opérations et de l'absence de routes et de passages obligés, il était difficile de détecter les patrouilles du Polisario avant qu'elles atteignent leurs cibles. La seule information confirmée était le moment où ces patrouilles attaquaient les forces mauritaniennes. Seulement la décision de l'attaque aérienne française peut être prise et mise en œuvre. A ce moment, la tâche de l'avion Breguet Atlantic devient la surveillance rapprochée des unités du Polisario à travers l'axe de leur repli vers ses bases arrière.

Les avions Jaguar ont effectué leurs missions en fonction de trois facteurs :

* Les cibles du Polisario étaient principalement situées dans le triangle: Nouadhibou – Zouerate – Atar.

* L'axe de retrait des forces l'armée sahraouie était vers le nord-est

Les interventions se font à une distance de 1000 à 1500 km de Dakar et la durée de ces missions sera de 4 à 5 heures, avec une moyenne de trois ravitaillements en vol.

Plus la décision d'attaquer est retardée, plus ces distances augmentent dans ces circonstances, de sorte que le temps entre l'ordre de décollage et l'atteinte de la cible sera de l'ordre d'une à deux heures.

La première intervention de l'aviation française est survenue après l'attaque du centre Boulenoir, à 80 km à l'est de Nouadhibou, le 2 décembre 1977. Les combattants du Polisario l'ont occupé pendant 3 heures, ont capturé des soldats mauritaniens, puis se sont repliés vers le nord. Un des avions Breguet Atlantic les survolaient et les surveillaient, suivis par l'avion du commandant de l'opération et une escadrille de Jaguars venant de Dakar.

Pendant plus de deux heures, les Jaguars ont volé à basse altitude au-dessus des convois des forces du Polisario, mais ils n'ont pas reçu le feu vert d'attaquer.

Ils se sont contentés d'obtenir des photos aériennes qui ont ensuite aidé les pilotes à connaître leurs cibles (leur composition, leur système de mouvement et même la nature de leur armement). Selon le commandant de l'opération, ce qui a attiré son attention était le sang-froid

des combattants sahraouis qui n'ont dévié à aucun moment leur trajectoire et ne semblaient pas s'inquiéter du ballet aérien au-dessus de leurs têtes, les menaçant pendant deux heures. Ils ont continué leur retrait comme si rien n'était. Ils n'ont répondu par aucun feu ; il est certain que la situation aurait été complètement différente si l'avion avait lancé l'attaque.

La deuxième intervention a eu lieu le 12 décembre 1977, suite à une attaque de l'armée Populaire de libération Sahraoui (ALPS) qui a visé le train à 9 heures du Matin à Twajil à 90 km au sud de la ville de Zouerate.

Lors de cette attaque les forces mauritaniennes ont subi de lourdes pertes. Le train a été incendié, 13 soldats ont été capturés et les combattants sahraouis ont occupé le site pendant une heure, avant de se replier à midi à travers l'axe Twajil- *Kasbat Elhesyan - Elkhat*.

Comme d'habitude, ils ont été suivis et surveillés par l'avion de reconnaissance et l'avion du commandant de l'opération, dans l'attente de l'arrivée des Jaguars.

Vers une heure de l'après-midi, une escadrille de Jaguar est arrivée. Les colonnes de l'unité de L'ALPS, composée de 50 voitures, étaient réparties sur 5 km de terrain plat et aride. La zone la plus proche qui pouvait fournir une certaine protection se trouvait à 25 kilomètres.

Deux options s'offraient aux Sahraouis:

- soit réduire la vitesse et rassembler les forces pour obtenir la densité de tir maximale possible et affronter les avions avec toutes les armes (kalachnikov, missiles «Sam 7» et mitrailleuses bitubes 14.5 mm....)
- soit se disperser et se diriger le plus rapidement possible vers l'est pour atteindre la zone la plus proche qui offre le camouflage.

Le choix s'est porté sur la deuxième solution. Lorsque l'escadrille passe pour effectuer son premier raid, les voitures s'éloignent les unes des autres et foncent à toute vitesse vers l'Est. Les cibles ont été dispersées et la mission des Jaguars est devenue plus difficile. Ils ont été contraints d'attaquer chaque véhicule séparément, ce qui nécessite plus de précision et de temps ; c'est-à-dire le temps de suivre la cible, de viser et le temps de coordination entre les avions. Les avions tiraient à des vitesses très élevées, plus de 850 km/h, et s'esquivaient à basse altitude et à une distance suffisante pour éviter les tirs des combattants sahraouis. Les armes des deux camps n'étaient pas égales, la patrouille a répliqué aux raids des avions, mais elle a subi des pertes, causées surtout par l'embrasement rapide des quantités de carburant transporté pour sécuriser les longues distances de désert à parcourir. Les avions français sont retournés à leurs bases, à l'exception de l'avion de reconnaissance, qui a continué à surveiller l'unité sahraouie sur son chemin de retrait tout au long de cette nuit et le lendemain. Le commandant de l'opération a reçu le feu vert pour l'attaquer à 15h. Vers cinq heures du soir, l'escadrille d'avions



Avion de reconnaissance
Breguet Atlantic en compagnie
d'escadron Jaguar



Raids aériens français contre le
Polisario



Land Rover détruite par les
Jaguars

Jaguar a surpris la patrouille du désert avec des frappes aériennes alors qu'elle était stationnée pour regrouper les voitures et se reposer dans une zone accidentée à une distance de 300 km du lieu du premier raid.

Les sahraouis ont répliqué par des tirs de canon ZU-2 et de missile portatif SA7 Grail, mais les avions volaient à haute altitude. Vingt minutes plus tard, la deuxième escadrille de Jaguar effectue une frappe aérienne similaire au raid précédent, mais les pertes furent moindres, le convoi ayant changé de place et s'étant retiré après le premier raid.

Le 18 décembre 1977, le Polisario attaque le poste mauritanien de Tmémichatt les Jaguars français interviennent et détruisent plusieurs Land Rover de la colonne, un Jaguar de l'armée française a été touché par un tire de ZPU-2. L'avion de combat français a été obligé d'atterrir à Nouadhibou, sans pouvoir rentrer à la base de Dakar.

Le 28 février 1978, une colonne du Polisario attaque à nouveau la garnison de Touagil, elle abat un Northrop F-5A Freedom Fighter Marocain, envoyé en renfort des forces mauritanienne. La colonne du Polisario se replit sans perte.

Le 2 mai 1978 une colonne de combattants du Polisario a attaqué et encerclé la garnison de Choum. Les Jaguars interviennent pour dégager les troupes mauritaniennes, mais les pilotes français eurent des difficultés pour différencier les unités des deux camps car les troupes du Polisario étaient très rapprochées des positions mauritaniennes. Les attaquants se sont repliés pendant la nuit mais l'avion de reconnaissance les a surveillés toute nuit, jusqu'à l'aube du 3 mai, où ils ont subi des frappes aériennes dont les pertes ont été limitées grâce à la dispersion de leur colonne tout en affrontant les Jaguars avec leurs armes anti-aériennes. Ce fut les derniers raids de l'aviation française contre le Polisario, dans le cadre de l'opération *Lamantin*

III-2-Déroulement des opérations terrestres

Après 15 jours d'occupation de la base du levier près de Nouadhibou et l'adaptation à l'environnement, la Compagnie des Forces Terrestres reçoit l'ordre de sa première mission qui consiste à l'observation et la reconnaissance des voies ferrées le long de l'axe du train pendant une semaine.

L'objectif était d'alerter le Polisario de la présence des forces françaises, ainsi que de tester sur le terrain les armes et les équipements.

Les premiers résultats sont rapidement apparus : après moins de 50 km de marche du convoi, plusieurs véhicules sont tombés en panne à cause des roues crevées par les morceaux d'acier éparpillés, semblables à des lames de rasoir tranchantes.

Ces morceaux d'acier, résultant de la fonte des voies ferrées due au passage successif des wagons, pénétraient les pneus comme des rayons laser.

Les tests de tir des missiles antichar Milan a été désastreux : soit ils tombaient horizontalement au sol ou s'élevaient verticalement. La raison en est que le système de guidage des missiles a été gravement affecté du fait de la température très élevée pendant la journée (environ 50°). Les patrouilles s'accéléraient et avec elles, la fatigue physique et psychologique des soldats français. Les sections de combat de la compagnie effectuaient des patrouilles mobiles à proximité de la voie ferrée afin de protéger le train, certains éléments se trouvaient à l'intérieur des wagons aux côtés des forces mauritaniennes pour assurer une double protection du train.

Quant aux forces du Polisario, elles ne les ont vu que deux fois, sans les heurter, malgré leur présence en contact quasi direct avec eux, du fait de leur présence de part et d'autre de frontières adjacentes surtout dans des ponts du chemin de fer.



Les françaises sécurisant le train Mauritanien (1977)



Soldats français en Garde Rapprochée du train

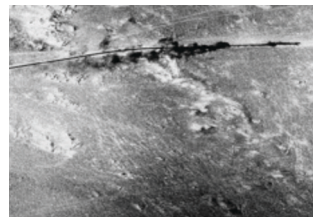


Photo aérienne : train attaqué et incendié par le Polisario

Anecdote : à deux reprises les forces françaises qui gardaient l'arrière du train se sont heurtées aux forces alliées mauritaniennes qui sécurisaient l'avant de ce dernier. Cela s'est produit à l'Est de la ville de Choum.

-Les Français ont ouvert le feu, s'imaginant exposés aux tirs de l'ennemi avec des balles révélatrices venant du front. De leur côté, les Mauritaniens ont riposté. Les alliés ont découvert plus tard que des morceaux d'acier en fusion incandescents s'envolaient du train la nuit étaient responsables de cette erreur qui a causé des pertes humaines des deux côtés!

Selon les informations que nous avons pu obtenir, il n'y a pas eu d'affrontement ni de combat direct entre les forces terrestres françaises et les forces du Polisario.

La raison en est peut-être que la France, dirigée par Valéry Giscard d'Estaing, dissimulait l'opération militaire au Sahara occidental et s'appuyait sur son armée de l'air stationnée à la Dakar, dont elle connaissait la supériorité. Cela a lui a évité l'entrée de ses forces dans des opérations terrestres qui auraient pu conduire à une escalade aux répercussions internes et externes dont elle n'avait pas besoin, comme nous l'avons mentionné précédemment.

IV – Conclusions:

-La préparation et l'exécution de *l'opération Lamantin* se sont déroulées dans le plus grand secret, à l'abri des regards de la presse internationale.

-Les archives des opérations militaires françaises contre la résistance sahraouie, en particulier *l'opération Ecouvillon(1958)*, ont été exploitées pour la préparation de l'opération.

-Une opération délicate avec relativement peu de forces, mais des armes ultrasophistiquées à l'époque.

-Le contrôle de l'autorité politique de l'ordre du feu vert pour les frappes aériennes, a été appliqué à fin d'éviter le risque d'escalade du conflit.

-L'armée sahraouie a subi des pertes, contrairement à l'aviation française, dont les pertes ont été mineures du fait que les Sahraouis ne disposaient pas de moyens de défense aérienne adéquats, ce que le Polisario a pris en compte dans les phases ultérieures de sa lutte armée.

-Les forces terrestres françaises qui protégeaient le train de fer mauritanien ont évité la collision avec les combattants sahraouis, par crainte d'une escalade d'une guerre terrestre de longue durée.

-A travers sa participation dans le conflit militaire au Sahara occidental, la France s'est trouvée dans une position inconfortable, car cette intervention était désapprouvée par l'opposition française, comme elle n'avait pas non plus l'unanimité à l'extérieur.

-L'opération a été l'occasion pour l'Armée de l'Air française de tester des avions modernes et d'acquérir des expériences lors *de l'opération Lamantin*, pour des interventions étrangères et des guerres ultérieures (la guerre du Tchad en 1978 et la guerre du Liban 1981/1982, Guerre du Golfe 1991 et d'autres).

-Cette opération n'a pas empêché les attaques et les sabotages des installations ferroviaires mauritaniennes, le Polisario a changé de tactique par le recours à des attaques nocturnes en utilisant des colonnes de véhicules plus petites et plus difficiles à repérer.

-Le 10 juillet 1978, le coup d'État militaire contre Mokhtar Ould Daddah évincé du pouvoir a offert à la France une occasion élégante de se dégager du conflit sahraoui, son intervention militaire lui posant problème.

-Le 5 août 1979, un accord de paix était signé entre la Mauritanie et le Front Polisario, selon lequel la Mauritanie se retire de la partie qu'elle occupait et s'engage à n'avoir aucune revendication territoriale au Sahara occidental. Le mois suivant les forces marocaines ont quitté le territoire mauritanien.

-Le retrait de la Mauritanie de la guerre a porté un coup dur au Maroc, son allié dans le conflit armé. Les opérations du Front Polisario se sont étendues aux villes du sud marocain. Le roi Hassan II fit appel à aux experts israéliens, français et américains pour construire, en 1980 des ceintures défensives (mur de séparation militaire d'une longueur de 2700 km au Sahara occidental) financées par l'Arabie saoudite et les pays du Golfe.

-Les forces françaises participant à *l'opération Lamantin*, y compris les forces terrestres stationnées au nord de la ville de Nouadhibou, sont restées sur le sol mauritanien jusqu'au printemps de 1980.

V – RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHY

- Ali Yara (2003) : l'insurrection Sahraouie de la Guerre à l'Etat 1973-2003, Edition l'Harmattan, France
- Antony G.Pazzanita (2008): Historical Dictionary of Mauritania, USA
- Hervé Longuet. CoL .(2014) : Opération sous le soleil d 'Afrique, Paris
- David J. Dean (1986): The Air Force Role in Low-Intensity Conflict, Washington DC
- Facon Patrick(2007) : Projection de force et de puissance aérienne : le cas de l'armée de l'air en Afrique subsaharienne, des années soixante aux années quatre-vingt, Paris
- Forget Michel .Gal(1977) : Mauritanie : Lamantin une intervention extérieure à dominante air
- Forget Michel .Gal(2002): Guerre froide et guerre d'Algérie, Paris
- G. Jensen(2012), Guerre et insurrection au Sahara occidental, Institut d'études stratégiques du Collège de Guerre de l'Armée Américaine (ISS)
- Jacques Bonnet(2007) : Un demi-siècle d' Aéronautique en France, Les Avions Militaires, Paris
- Janos Bwsenyo(2009): western Sahara , Budapest
- Musé National de la Résistance Sahraouie (pavillon de l'ALPS), RABOUNI
- Moktar Ould Dadah, Ancien Président de la RIM (2003):Mauritanie contre vents et marées, Paris*
- Ould Kaïge (2014) La guerre du Sahara – version franco-espagnole en 1956-1958 : « Ecouvillon »*
- Tony Hodges (1982): The Roots of a Desert War, London*

Sites Internet:

- <https://amicale11.fr>
- www.amicaa.fr
- <https://www.pilote-chasse-11ec.com>
- <http://www.defense.gouv.fr>–
- <http://www.commando-air.fr>
- <http://www.wikileaks.org>
- <http://www.amicale2rima.fr>
- <http://www.aqlame.com>
- <http://cridem.org>

