

Les opérations navales au début du XXI^e siècle

La Marine nationale et l'affaire afghane

Opération *Héraclès*

Amiral Alain Denis

Vice-Président de l'Institut français de la Mer

Sur le thème de la lutte contre le terrorisme et de la réponse aux agressions commises à New York et à Washington, les médias nationaux se sont montrés relativement discrets quant à l'activité des Forces armées françaises, en particulier celle du groupe aéronaval constitué autour du porte-avions *Charles de Gaulle*, navire pour lequel ils avaient pourtant fait preuve, en d'autres temps, d'une grande prolixité.

Compte tenu de leurs habitudes de dénigrement, ce silence a contribué en fait à valoriser le rôle fondamental joué sur place par nos Forces navales. Il s'est agi, au cours de ce déploiement, d'une action de guerre. Le public n'en a pas clairement conscience. La presse n'en parle plus explicitement. Rappelons-lui ses propres titres, toutes tendances politiques confondues, à la date du 12 septembre 2001 ou immédiatement après pour les hebdomadaires :

- France-soir : Le pire est arrivé
- L'Humanité : Effroyable
- Le Figaro : La nouvelle guerre
- Le Parisien : Le monde a peur
- Le Point : État de guerre
- L'Express : La guerre à l'Occident

À cette guerre, les Forces armées françaises ont participé et continuent de le faire. Dans la lutte contre la nébuleuse terroriste et en particulier dans le déploiement militaire sur le territoire de l'Afghanistan ou dans ses abords, les États-Unis et les pays de l'Europe qui ont décidé de se joindre à son action ont mis en œuvre sur la zone 40 000 hommes, 100 navires dont 5 porte-avions et 450 avions de combat.

La France, pour sa part, a dépêché 4 011 hommes des trois armées, dont près de 3 000 marins, relevant pour la plupart du groupe aéronaval, constitué en *Task Force*, la TF 473, pour mener l'opération *Héraclès*, partie française intégrante de l'entreprise alliée baptisée *Enduring Freedom*.

Cette Force comprenait le porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*, trois frégates, un sous-marin nucléaire d'attaque, un pétrolier ravitailleur d'escadre, un bâtiment atelier, toutes unités qui devaient être relevées pièce par pièce au cours du déploiement, à l'exception du porte-avions, le seul à demeurer sans remplaçant pendant près de six mois sur zone.

Le groupe aérien était numériquement inférieur à la pleine capacité du porte-avions en raison de l'absence de menace air. Il comportait 16 Super-Étendard modernisés pour la reconnaissance et l'assaut, 2 Hawkeye pour le guet aérien et le contrôle de l'activité air, 7 Rafale au standard F1 de défense aérienne et des hélicoptères Dauphin pour le sauvetage et Puma pour le transport.

Le groupe quittait Toulon le 25 novembre 2001 pour y revenir le 1^{er} juillet 2002, au terme d'une absence de quelque 219 jours. Il arrivait dans la zone d'action le 18 décembre et commençait ses vols sur les objectifs en Afghanistan dès le 20 décembre, au terme des délais successifs de requalification du groupe aérien, de transit vers la mer d'Oman et de mises au point entre états-majors français et américain sur les conditions de son emploi avant l'entrée en action.

On peut noter à cette occasion que les éléments de l'Armée de l'air, dont le déploiement est en principe beaucoup plus rapide, n'ont pu être disponibles pour emploi que le 27 février à Manas, jour d'arrivée des Mirages 2000 D, soit deux mois plus tard que le porte-avions, en raison des difficultés inhérentes aux discussions diplomatiques pour obtenir la disponibilité d'une infrastructure terrestre adaptée. Cette situation, normale et compréhensible déjà constatée en d'autres circonstances, a encore une

fois surpris les observateurs et sans doute aussi le monde politique. C'est pourtant un élément de stratégie que l'on ne peut ignorer dès lors que l'on s'éloigne des implantations nationales traditionnelles.

Les avions de l'Armée de l'air ont néanmoins conduit 270 missions de ravitaillement, soit 1 656 heures de vol pour les C135 et 1 643 heures de vol pour les Mirages 2000 D en missions d'assaut.

De leur côté, les avions de l'aviation navale ont effectué pendant leur temps de présence sur zone 608 missions principales (497 pour les Super-Étendard et 111 pour les Hawkeye représentant 2 367 heures de vol dont 1 872 en reconnaissance ou en assaut et 495 en guet aérien), auxquelles il faut ajouter 700 heures de Rafale, 2 000 heures d'hélicoptère et les nombreuses heures de vol des Breguet Atlantique de la patrouille maritime. **Le groupe aéronaval a ainsi effectué 10 % de la totalité des missions de reconnaissance, d'appui, de guet aérien ou de servitude de l'ensemble de la coalition, toutes aviations, marine ou air de toutes nationalités confondues**, y compris les plus notables à savoir les B1, B52 et F16 de l'US Air Force et les F18 de l'US Navy. C'est une extraordinaire performance passée elle aussi totalement inaperçue de la presse ordinaire.

Les missions aériennes ont été d'une difficulté exceptionnelle en raison du contournement des massifs montagneux imposé aux Mirage 2000 pour des motifs de sécurité dans l'éventualité d'une éjection accidentelle, et de la distance considérable, 650 milles marins en moyenne pour les Super Étendard depuis la zone attribuée au porte-avions français jusqu'aux objectifs assignés : quatre, cinq parfois six heures de vol, seul dans son *cockpit*, avec trois ou quatre ravitaillements en vol et des moments de grande tension.

Les autres plates-formes de mise en œuvre de l'aéronautique navale, compagnons du *Charles de Gaulle* étaient le *Théodore Roosevelt*, le *John F. Stennis*, tous deux de 100 000 tonnes et parmi les plus récents de la marine américaine et le *John F. Kennedy* de 80 000 tonnes sensiblement plus ancien. Les Italiens étaient également présents avec le *Giuseppe Garibaldi*, petit porte-aéronefs de 13 000 tonnes portant un panache d'avions à décollage court ou vertical et d'hélicoptères avec un maximum de 16 unités mixtes. Bien que le couple soit assez mal adapté aux opérations à très grande distance, en raison de la faible autonomie et de la capacité d'emport réduite des aéronefs, le fait qu'il soit là était significatif et appréciable.

Cette présence multiple, destinée au premier chef à augmenter les capacités d'attaque contre Al Qaïda a mis en évidence la compatibilité quasi instantanée des moyens de marines étrangères, mis en œuvre par des volontés purement nationales et non sous la bannière de l'OTAN, de l'ONU ou de l'Union européenne. Il est à la fois surprenant et réconfortant de constater, en particulier pour les marines américaine et française qu'après quelques jours de concertation entre les états-majors respectifs, les avions de guet aérien français aient pu assurer sans aucun problème le contrôle des avions de l'US Air Force ou de l'US Navy et que, par raison de symétrie, les Super-Étendard aient pu conduire des missions de reconnaissance ou d'assaut sous contrôle américain. Rappelons à cette occasion que ces deux marines sont les seules au monde capables de mettre en œuvre des avions lourds à partir de plates-formes équipées de catapultes et de brins d'arrêt.

Moins spectaculaire mais non négligeable est le constat de la capacité de ces plates-formes à faire voler et recueillir indifféremment les Hawkeye américains ou français et même, sur le *Charles de Gaulle* à recevoir à bord le C2A Greyhound, variante de l'E2C Hawkeye destinée au transport de personnel jusqu'à 32 passagers. L'accueil du F18 HORNET (25 tonnes dont 6 de bombes) sur notre porte-avions était à l'étude lorsque le *John F. Stennis* a quitté la zone d'opérations, renvoyant à plus tard la tentative d'échange.

Deux appréciations étrangères sur la performance française n'ont pas eu de retentissement en dehors de la Marine nationale : l'une, c'est l'exclamation tonitruante de l'Amiral Moore, commandant américain des opérations maritimes quand il a appris l'arrivée prochaine du Groupe aéronaval français avec son nouveau porte-avions nucléaire : « *This is huge boost !* » L'autre c'est le soin que le président des États-Unis, Georges W. Bush a pris pour exprimer personnellement au président de la République française ses remerciements et son admiration pour le travail accompli par le *Charles de Gaulle* et ses avions et d'une façon plus générale pour la présence des forces armées françaises aux côtés de celle des États-Unis d'Amérique.

De cela, aucune trace apparente dans les médias. N'existent-ils donc que pour médire, vitupérer et se plaindre à longueur d'année de tares et de défauts qu'ils grattent jour après jour comme une plaie encombrante, mais qu'ils ignorent et oublient dès que la santé du corps fait disparaître une blessure superficielle ?

Messieurs les journalistes, présentateurs de télévision, animateur de radio, nous avons le plaisir de vous faire savoir que le porte-avions nucléaire français *Charles de Gaulle* a participé durant six mois à une opération majeure de lutte contre le terrorisme international, sans perte de vie humaine, sans accident

d'aucune sorte, sans avarie, sans panne et donc sans aucune des raisons qui auraient pu justifier l'intérêt que vous ne lui portez plus.