

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/271840554>

Durer face à un littoral hostile dans une mer étroite : la logistique de la Marine nationale pendant la guerre du Kosovo (1998–1999)

Chapter · January 2014

CITATIONS

0

READS

151

1 author:



Dominique Guillemin

Ecole Pratique des Hautes Etudes

8 PUBLICATIONS 0 CITATIONS

SEE PROFILE

Durer face à un littoral hostile : la marine nationale dans la guerre du Kosovo, octobre 1998 – juin 1999

Actes du colloque « L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe, de l'époque moderne à nos jours », organisé les 16-17-18 mars 2011 au château de Vincennes (Service historique de la Défense) et à l'École Militaire (Centre d'Études Supérieures de la Marine). À paraître en 2012

Le 24 mars 1999 commençait la campagne de bombardement aérien à l'encontre de la République fédérale de Yougoslavie (RFY) : l'opération ALLIED FORCE. Sur le plan politique, cet événement signalait une tentative pour faire évoluer le concept stratégique de l'OTAN d'une alliance strictement défensive à une organisation de contrôle de crises (*crisis management*)¹. Sur le plan militaire, l'exclusion de l'option terrestre et l'usage massif de munitions de précision donnaient aux partisans de l'*air power* l'occasion qu'ils attendaient depuis la Guerre du Golfe de prouver la capacité des forces aériennes à emporter seules la décision : ici, en l'occurrence, forcer le gouvernement serbe à évacuer militairement le Kosovo².

De cette guerre, on a donc surtout retenu le déroulement de la campagne aérienne. Pourtant les forces navales y jouèrent un rôle bien supérieur au nombre d'avions qu'elles mettaient en ligne. Espace juridiquement libre, la mer est, en temps de crise, un lieu d'affirmation nuancée de la volonté politique par le biais de la diplomatie navale, mais elle peut devenir sans préavis une zone d'évolution au plus près des cibles terrestres quand il s'agit de faire usage de la force.

Dans le cas de la marine nationale, sa participation à la guerre du Kosovo est à replacer dans la tendance de fond de son engagement croissant dans les opérations extérieures. Parmi elles, des missions de rétablissement ou de maintien de la paix en Yougoslavie qu'elle mena, sans interruption de 1992 à 1997, depuis la mer Adriatique³. La

¹ Le concept stratégique de l'OTAN fut rénové lors du 15^e sommet de l'organisation qui se tint à Washington, du 23 au 25 avril 1999. On peut trouver les textes officiels qui régissent ses principes d'action sur le site de l'Alliance : <http://www.nato.int/docu/handbook/2001/index.htm>, consulté le 01.07.2011. Le chapitre VII du titre 2 traite en particulier de la gestion de crise : <http://www.nato.int/docu/handbook/2001/hb0703.htm>.

² Une efficacité revendiquée qui fut sujette à controverse, en particulier sur les points cruciaux du résultat réel des bombardements aériens et de leur rôle dans la décision finale de Belgrade de capituler. Cf. Milan VEGO, « Wake-up Call in Kosovo », *Proceedings*, vol. 125, octobre 2000, p. 66-70.

³ Citons sa participation à des opérations d'embargo (SHARP FENCE, 1992-1993, puis SHARP GUARD jusqu'en 1996), de soutien aux forces terrestres de l'ONU (missions BALBUZARD, 1993-1995), de maintien de

participation française à ALLIED FORCE, baptisée TRIDENT, bénéficia de cette expérience opérationnelle accumulée en matière de projection de force mais présenta aussi un défi que la marine nationale n'avait pas eu à relever depuis l'affaire de Suez, en 1956. Il ne s'agit plus de frapper ponctuellement – ou le plus souvent de menacer de le faire – mais bien de s'engager dans de véritables opérations de guerre dont la durée ne peut être anticipée avec certitude. Ce faisant, le soutien logistique et l'hétérogénéité des moyens pouvaient constituer des obstacles au déploiement des capacités indispensables pour permettre à la France de peser dans la coalition, et pour les maintenir sur zone jusqu'à la conclusion de l'épreuve de force.

Trois temps de l'action navale française permettent d'identifier les aspects qui fondent cette capacité à agir durablement de la mer vers le littoral : d'abord le maintien d'une posture de vigilance en période de crise (d'octobre 1998 à janvier 1999), puis la mise en place et le soutien d'un dispositif naval dans un contexte dégradé (de février à mars 1999), enfin, la capacité à durer en opérations pendant le conflit lui-même (d'avril à juin 1999).

Le maintien d'une posture vigilante en période de crise (octobre 1998-janvier 1999).

Les causes de la guerre du Kosovo ne relèvent pas de notre propos⁴. Il convient simplement de rappeler que l'année 1998 fut un temps de mobilisation et d'escalade pour les différentes parties en présence. Favorable à une insurrection, l'UCK⁵ prit l'ascendant dans la population albanaise, laquelle subissait la répression des forces de sécurité serbes. Dans le même temps, l'OTAN et des nations partenaires conduisaient des manœuvres en Albanie ou en Macédoine sur des thèmes préfigurant l'intervention au Kosovo⁶.

C'est dans ce contexte tendu que la *Task Force 470* (TF 470), constituée autour du porte-avions *Foch*, est mise en alerte alors qu'elle conduit l'exercice PÉAN 98 en Méditerranée orientale⁷. Elle est placée sous le commandement du contre-amiral Alain Coldefy, alors adjoint du commandant de la Force d'action navale, le vice-amiral Alain Witrand⁸. L'opération TRIDENT 98 commence le 5 octobre avec le départ anticipé du *Foch* de

la paix et de contrôle de l'espace aérien (SALAMANDRE I, 1995-1996 et SALAMANDRE II, 1996-1998). Cette dernière mission accompagnait la normalisation de la situation en Bosnie après les accords de Dayton, puis se transforma en mission de surveillance du Kosovo le 30 octobre 1998, faisant le lien avec l'opération TRIDENT.

⁴ Pour une présentation du contexte et des enjeux, voir Bernard ADAM, *La guerre du Kosovo : éclairages et commentaires*, Complexe, Bruxelles, 1999, 179 p.

⁵ *Ushtria Çlirimtare e Kosovës*, ou Armée de libération du Kosovo.

⁶ L'exercice COOPERATIVE ASSEMBLY fut mené en Albanie du 17 au 22 août 1998 par des forces interarmées de quinze pays. Il rassembla 1 700 hommes, dont 150 soldats français (une compagnie de génie, deux chasseurs-bombardiers JAGUAR et un ravitailleur C135), avec pour objectif de développer leur interopérabilité. L'exercice COOPERATIVE BEST EFFORT, mené en République de Macédoine, du 11 au 19 septembre 1998, rassemblait 700 militaires de 14 pays différents. Ils s'entraînèrent en milieu montagneux sur un scénario d'une opération de soutien de la paix mandatée par l'ONU et conduite par l'OTAN.

⁷ La TF 470 est alors composée du porte-avions *Foch*, de la frégate anti-aérienne (FAA) *Cassard*, des frégates anti-sous-marine (FASM) *La Motte-Picquet* et *Montcalm*, des avisos *Enseigne de vaisseau Jacoubet* et *Commandant Blaison*, du bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Marne* et du sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Casabianca*. Un des objectifs de PÉAN 98 était l'entraînement aux opérations intégrées du couple porte-avions - sous-marin nucléaire d'attaque dont l'importance fut cruciale lors de l'opération TRIDENT. Cf. Anonyme, « Le *Casabianca* en alerte », *Cols Bleus*, n°2473, 6 février 1999, p. 24.

⁸ Le poste d'adjoint du commandant de la Force d'action navale était désigné pour prendre le commandement tactique des forces navales dans le cadre d'une opération. Il innovait dans la marine nationale en définissant pour la première un commandement unique des forces à la mer.

Beyrouth (voir carte 1). Le groupe aéronaval (GAN) poursuit les exercices prévus tout en se préparant à rejoindre le théâtre de la crise avec un préavis de soixante-douze heures⁹. C'est en escale à Antalya, le 12 octobre, qu'il reçoit l'ordre de se rapprocher de la mer Adriatique, mais sans avoir la permission d'y entrer¹⁰.

Le lendemain, le négociateur américain Richard Holbrooke et le président de la République de Yougoslavie, Slobodan Milosevic, conviennent d'un cessez-le-feu au Kosovo, assorti d'un retour des forces serbes à leur niveau d'avant les troubles. Cette décision est officialisée le 16 octobre par la signature d'un accord avec l'OSCE qui prévoit également la constitution d'une Mission de vérification du Kosovo (MVK) comprenant deux mille civils non armés – dont cent vingt-deux Français¹¹. C'est en soutien à cette mission d'observation qu'est organisée conjointement l'opération JOINT GUARANTOR, soit la mise en place en Macédoine, à la frontière sud de la province du Kosovo, d'une force internationale dite « d'extraction » prête à couvrir l'évacuation de la MVK¹². L'activité ostensible des forces navales au large des côtes yougoslaves change alors de sens pour devenir la démonstration de la volonté de Paris d'obliger Belgrade à respecter ses engagements¹³.

Ainsi, la TF 470 reçoit d'abord l'ordre, le 14 octobre, d'entrer en mer Ionienne et de renforcer sa coopération avec les alliés¹⁴. Puis, le 18, celui de s'avancer en Adriatique, face aux côtes monténégrines. Ce positionnement français « au plus près » présente un double intérêt, militaire et politique. Du point de vue opérationnel, il permet d'intégrer les forces navales françaises dans un créneau spécifique au sein du dispositif de l'Alliance atlantique tout en réglant la question du partage des eaux avec la TF 60 (le groupe du porte-avions américain *Eisenhower*) qui reste en Ionienne. L'aéronavale française entre également en liaison avec le *Combined Air Operations Center* (CAOC) de Vicence, en Italie, chargé de la planification des missions aériennes¹⁵. D'un point de vue diplomatique, c'est un signe fort envoyé à Belgrade, souligné encore par la visite le 23 octobre du ministre de la Défense, Alain Richard, qui déclare à bord du *Foch* que « la France ne fait pas seulement des déclarations politiques [mais met en œuvre] des moyens de puissance adaptés au choix de son engagement¹⁶ »

⁹ Seule la TF 470.01.01 est concernée par cette prise d'alerte soit, outre le *Foch*, la *FAA Cassard* et le *BCR Marne*. On notera l'absence du *SNA Casabianca*. Messages n°02514 DEF/COTA/CEL/YOU/CD et n°0132 CD 0711 CECMED/EMPL/PROG/CD, le 06.11.98. Service historique de la Défense, archives du Département Marine, Vincennes (*passim* SHD/MV), 259Y carton TRD5.

¹⁰ Anonyme, « Kosovo : le *Foch* en alerte », *Cols Bleus*, n°2458, 17 octobre 1998, p. 21.

¹¹ L'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, chargée depuis 1973 de favoriser le dialogue entre l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est. Le 24 octobre, l'ONU vota la résolution 1203 en soutien du processus engagé par l'OSCE.

¹² La force internationale d'extraction comprend initialement 1 800 hommes, dont 875 soldats français. En France, cette opération prend le nom de TRIDENT/FE. Elle est à l'origine de la constitution de la *Kosovo Force* (KFOR) chargée d'occuper le Kosovo à partir de juin 1999. Les missions de reconnaissance aérienne chargées de contrôler le désengagement militaire serbe prennent le nom d'EAGLE EYES, ou TRIDENT/EE pour la France. Enfin, une opération de secours humanitaire aux camps de réfugiés Albanais du Kosovo est organisée d'avril à août 1999 sous le nom d'ALLIED HARBOUR (TRIDENT HUMANITAIRE pour la France). En plus des missions de la marine nationale en Adriatique, TRIDENT désigne donc en France l'ensemble des déploiements liés à ce conflit : la MVK, TRIDENT/FE, TRIDENT/EE, et TRIDENT HUMANITAIRE.

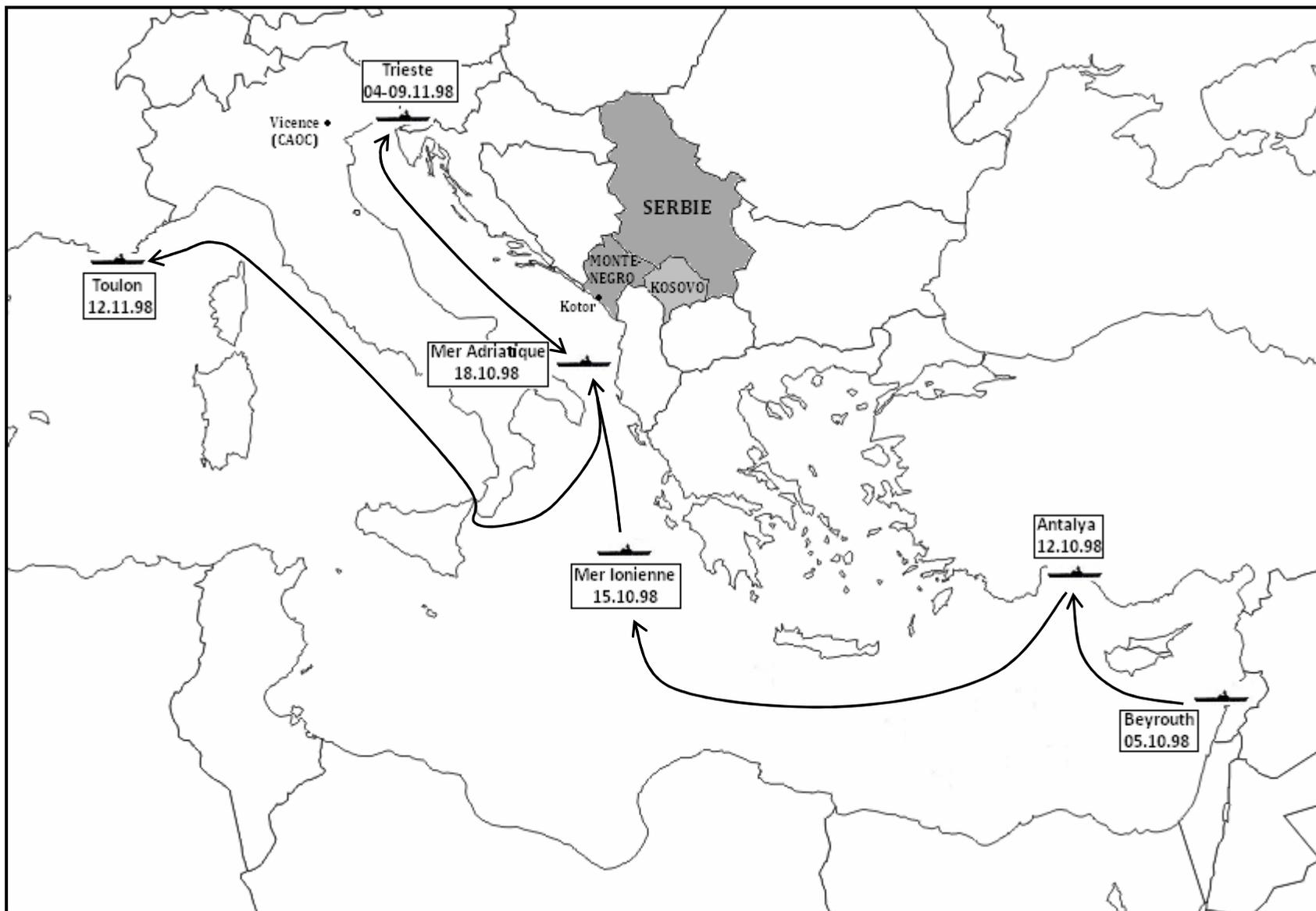
¹³ Cf. Jean-Dominique MERCHET, « Manœuvres au cas où sur le *Foch*. Le porte-avions français croise entre les côtes italiennes et albanaises », *Libération*, 17 octobre 1998. Consulté le 01.07.2011 : <http://www.liberation.fr/monde/0101257631-manoevres-au-cas-ou-sur-le-foch-le-porte-avions-francais-croise-entre-les-cotes-italienne-et-albanaise>.

¹⁴ Message n°02614 DEF/EMA/COIA/CEL/YOU, le 14.10.1998. SHD/MV, 259Y carton TRD5.

¹⁵ Le CAOC de Vicence est un des cinq centres de commandement et de contrôle d'opérations aériennes de l'OTAN en charge de la défense aérienne et des opérations en Italie et dans les Balkans.

¹⁶ Anonyme, « Le ministre de la Défense en visite sur le *Foch* », *Cols Bleus*, n°2460, 31 octobre 1998, p. 21.

Carte 1 : déplacements du groupe aéronaval lors des missions PÉAN 98 et TRIDENT 98



Le respect apparent de l'accord Holbrooke – Milosevic permet ensuite de relâcher la vigilance du GAN, autorisant une escale à Trieste du 4 au 9 novembre avant un retour à Toulon le 12. Il est ensuite placé en alerte à quatre-vingt-seize heures tout en menant des sorties de qualification et d'entraînement pour les pilotes de SUPER-ÉTENDARD, du 23 au 27 novembre¹⁷. Dans le même temps, la marine est chargée de projeter une partie de la composante française de la Force d'extraction qui rejoint la Macédoine via Thessalonique en une rotation du transport de chalands de débarquement *Ouragan*, du 6 au 17 décembre¹⁸.

Le périple du GAN en 1998 apporte son lot d'enseignements en prévision d'un prochain déploiement de longue durée pressenti dans l'Adriatique. Là où les précédentes opérations ont bénéficié d'un point d'entrée logistique sur zone, à Ancône, le manque de visibilité de TRIDENT 98 n'a pas permis d'en installer un¹⁹. Mais la proximité de Toulon, les facilités portuaires du théâtre et l'application des procédures OTAN permettent cependant un ravitaillement efficace alors même que le basculement – sans passer par le port-base – d'une situation d'entraînement à une posture opérationnelle nécessite une manœuvre logistique conséquente. Deux cent tonnes de fret et deux cent quatre-vingt quatre personnels sont ainsi acheminés en Italie par liaisons aériennes et routières, le BCR *Marne* prenant ensuite le relais. Ses capacités s'avèrent suffisantes pour soutenir la force en carburant et vivres durant le reste de la mission. De façon innovante, le bâtiment atelier polyvalent (BAP) *Jules Verne* est associé au soutien, à distance, en réparant des pièces détachées ou en fournissant des rechanges. Notons enfin que l'absence d'un sous-marin nucléaire d'attaque pour la couverture et l'éclairage du porte-avions se fait sentir, de même que l'importance capitale de la liaison 11 pour l'intégration au dispositif interallié, en particulier pour la frégate anti-aérienne qui sert de point d'entrée dans ce réseau²⁰.

Si le ravitaillement ne semble donc pas poser problème dans l'hypothèse d'un retour en Adriatique, un autre aspect de la logistique navale, la maintenance opérationnelle est un facteur dimensionnant. Chargée de l'entretien des matériels destinés à partir en opération, la maintenance opérationnelle conditionne en définitive les taux de disponibilité des bâtiments. Or, à la fin des années quatre-vingt dix, ceux-ci connaissent une période d'étiage, notamment pour ce qui concerne les frégates anti-aériennes et les sous-marins nucléaire d'attaque, alors même que la présence ou non de ces unités dans le groupe aéronaval conditionne l'emploi du porte-avions (voir tableau 1)²¹. De même, on peut penser qu'une dépense trop importante lors de TRIDENT 98 du potentiel du *Foch*, un bâtiment alors en fin de carrière, aurait pu compromettre sa capacité de redéploiement au moment opportun l'année suivante.

Ainsi, la maîtrise du rythme de la crise, d'une part, et des contraintes logistiques liées au maintien en condition opérationnelle, d'autre part, dictent les possibilités de mise en place effective d'une force navale et son soutien dans la durée.

¹⁷ Anonyme, « Le *Foch* reprend la mer », *Cols Bleus*, n°2464, 28 novembre 1998, p. 21.

¹⁸ Soit, 1 520 tonnes de fret, dont 127 véhicules et remorques et 136 personnels. Message n°00128 DEF/BTI/EM/COTIM/OPS/MAR/CD, le 25.11.98. SHD/MV, 259Y carton TRD5.

¹⁹ Dans la chaîne logistique d'une opération, il s'agit du point d'arrivée du fret sur le théâtre et le lieu de rupture de charge pour l'envoi aux unités destinataires.

²⁰ La liaison 11 est une des liaisons de données tactiques en usage dans les forces de l'OTAN qui permettent l'échange immédiat d'informations, et notamment le partage de l'information tactique, entre unités de surface, aériennes ou sous-marines.

²¹ Yves de FREVILLE, *Le maintien en condition opérationnelle de la flotte*, Rapport d'information de la Commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, Sénat, n°426, 2004-2005, 5 p.

Tableau 1 : taux de disponibilité des principaux bâtiments sollicités lors de l'opération TRIDENT

Type de bâtiments	Nombre en service	Taux de disponibilité			Nombre disponible
		1997	1998	1999	
Frégates anti-aériennes et lance-missiles	4	78,9%	47,9%	34,1%	1 ½
Frégates anti-sous-marines	7	74,1%	81,8%	64,2%	4
Frégates légères furtives	4	87,2%	89,1%	57,8%	2
Sous-marins nucléaires d'attaque	6	69,9%	68,9%	49 %	3

La mise en place et le soutien d'une force navale dans un contexte dégradé (février-mars 1999).

Le massacre de Račak, perpétré le 15 janvier 1999, est l'événement déclencheur d'une nouvelle détérioration de la situation au Kosovo²². Du 6 au 23 février, les négociations reprennent à Rambouillet dans un climat de défiance général, accompagnées par la montée en puissance du dispositif de l'OTAN qui rappelle ainsi à la Serbie que son plan de frappes reste maintenu. Durant cette période, la marine nationale dépêche à nouveau le groupe aéronaval en Adriatique avec une triple mission :

« Se tenir prêt à mettre à la disposition de l'OTAN des moyens aériens alloués pour participer à d'éventuelles actions militaires contre la RFY, poursuivre la préparation et l'entraînement des moyens aériens à d'éventuelles actions militaires contre la RFY en coopération avec les forces de l'OTAN, s'inscrire dans la durée en privilégiant l'économie des moyens »²³.

Ainsi, dès le début du déploiement, la gestion économe des moyens est jugée cruciale pour tenir une posture qualifiée de « vigilance en temps de paix » jusqu'à la fin de la crise ou jusqu'au déclenchement de frappes aériennes coercitives. La directive opérationnelle adressée à la TF 470 précise d'ailleurs les économies à réaliser (heures de mer, carburants, coups de catapultes du porte-avions²⁴). De plus, pour trouver les navires indispensables, l'état-major de la marine doit redéfinir ses priorités par rapport à d'autres engagements planifiés, comme la première mission AGAPANTHE, prévue avec les Britanniques²⁵. Des problèmes de fuite de vapeur sur le groupe propulsif avant du *Foch* retardant l'appareillage du GAN de quarante-huit heures²⁶, il prend finalement la mer le 27 janvier pour arriver sur zone au matin du 29²⁷.

Dans la composition initiale de la force (voir tableau 2), on note l'absence de frégate anti-aérienne et de sous-marin nucléaire d'attaque. La frégate anti-aérienne *Cassard* ne rallie la force que le 14 février, et l'unique unité restante pour la remplacer, le *Jean Bart*, doit être relevée de sa mission de protection de Djibouti pour se préparer à rallier l'Adriatique²⁸. La disponibilité ou non d'un tel bâtiment permet d'illustrer l'impact potentiel des contraintes logistiques sur l'affichage politique de la présence militaire française. En effet, l'absence d'une frégate anti-aérienne nationale conduit à envisager un temps un renfort en coopération avec l'Italie, l'OTAN ou la VI^e Flotte américaine, chacun de ces choix ayant une signification politique bien différente²⁹. De la même façon, l'intégration réussie d'une frégate de la *Royal*

²² Dans ce village du Kosovo, 45 Albanais sont tués par la police serbe. Si l'OSCE et le Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie considèrent qu'il s'agit d'un crime de guerre, le gouvernement serbe défend la thèse d'un combat entre ses forces de sécurité et l'Armée de libération du Kosovo.

²³ Message n°0126 CD 2701 CECMED/EMPL/SURF, le 27.01.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

²⁴ Les porte-avions *Foch* et *Clemenceau* étaient équipés de deux catapultes à vapeur permettant de lancer des avions de 15 tonnes. Le « nombre de coups » tirés est un indicateur qui permet d'évaluer le potentiel restant de ce système avant les révisions dites « des 4 000 coups » ou « des 6 000 coups ».

²⁵ Une mission AGAPANTHE désigne un déploiement du GAN en océan Indien. Correspondance du chef d'état-major de la marine, l'amiral Jean-Charles Lefebvre et du contre-amiral de Chermont, adjoint EMM/OPL, à propos des priorités opérationnelles, le 28.01.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

²⁶ Message n°0040 CD 2501 ALFAN, le 25.01.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

²⁷ Message n°0088 CD 2501-181EMM/OPL/EMPL, le 25.01.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

²⁸ La reprise du conflit entre l'Éthiopie et l'Érythrée, le 6 mai 1998, obligea la France à renforcer sa présence navale à Djibouti pour y assurer la surveillance maritime et la défense de l'espace aérien. Pour la marine, la mission KHOR ANGAR engagea, du janvier 1999 à février 2001, un avion de patrouille maritime ATLANTIC, un aviso, et une frégate anti-aérienne.

²⁹ Message n°0158 CD 0202 CECMED/EMPLOI, le 02.02.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

Tableau 2 : composition de la TF 470 et relèves, janvier – mai 1999

Fin janvier – mi-février	Mi-février – avril	Mai
<p style="text-align: center;">Porte-avions <i>Foch</i></p> <p style="text-align: center;">-</p> <p style="text-align: center;">Frégate légère furtive <i>Surcouf</i></p> <p style="text-align: center;">Frégate anti-sous-marine <i>Montcalm</i></p> <p style="text-align: center;">Pétrolier-ravitailleur <i>Meuse</i></p> <p style="text-align: center;">-</p>	<p style="text-align: center;">Porte-avions <i>Foch</i></p> <p style="text-align: center;">Sous-marin nucléaire d'attaque <i>Améthyste</i></p> <p style="text-align: center;">Frégate anti-aérienne <i>Cassard</i></p> <p style="text-align: center;">Frégate anti-sous-marine <i>HMS Somerset</i></p> <p style="text-align: center;">Pétrolier-ravitailleur <i>Meuse</i></p> <p style="text-align: center;">Bâtiment-atelier polyvalent <i>Jules Verne</i></p>	<p style="text-align: center;">Porte-avions <i>Foch</i></p> <p style="text-align: center;">Sous-marin nucléaire d'attaque <i>Émeraude</i> puis <i>Saphir</i></p> <p style="text-align: center;">Frégate anti-aérienne <i>Jean Bart</i></p> <p style="text-align: center;">Frégate anti-sous-marine <i>HMS Grafton</i></p> <p style="text-align: center;">Pétrolier-ravitailleur <i>Meuse</i></p> <p style="text-align: center;">-</p>

Navy³⁰ est significatif du rapprochement franco-britannique quelques mois seulement après les accords de Saint-Malo³¹.

La dernière pièce manquante à la *Task Force* française est un sous-marin nucléaire d'attaque. Le seul disponible, l'*Améthyste*, a déjà quitté Toulon dans le cadre de l'exercice AGAPANTHE initialement prévu et s'apprête à franchir le canal de Suez quand il reçoit l'ordre de rallier l'Adriatique. Ce n'est donc qu'à la mi-février que le dispositif français trouve sa forme définitive.

Au final, la TF 470 déploie des capacités significatives lui donnant la stature nécessaire à des échanges interalliés au plus haut niveau, favorisant le renseignement tactique et permettant à la France de participer aux décisions de ciblage, c'est-à-dire au choix des cibles à bombarder³². Citons l'armement par guidage laser de ses SUPER-ÉTENDARDS modernisés (SEM), l'aptitude de sa frégate anti-aérienne à tenir une fonction Bluecrown³³ et les capacités d'interdiction et de renseignement électronique de son SNA, placé pour la première fois sous contrôle opérationnel du commandant du groupe aéronaval.

Les déficits significatifs restent l'absence de missiles de croisière – qui exclue la France des décisions de ciblage des TOMAHAWK – et l'absence volontaire d'intercepteurs embarqués après la décision prise par l'amiral Coldefy de se passer des CRUSADERS de la flottille 12F à partir du 1^{er} mars³⁴. Une absence peu risquée dans un contexte d'écrasante supériorité aérienne alliée et qui permettait de ne pas gaspiller de précieux coups de catapulte pour des intercepteurs marqués d'obsolescence.

D'un point de vue logistique, TRIDENT se démarque d'autres grands déploiements de la marine nationale par sa proximité avec le port-base qui autorisait un soutien en flux tendu, sans stockage sur zone. Sur de plus longues distances, il est nécessaire d'installer un point d'entrée sur le théâtre, une base qui sert de point de stockage aux fournitures de la flotte. Dans le cas de TRIDENT, la TF 470 est positionnée à 1 500 km de Toulon par voie maritime et à proximité de nombreuses facilités qui réduisent encore la durée des rotations (voir carte 2). Citons Augusta en Sicile, pour le ravitaillement en mazout (IF40), La Sude, en Crète, pour le carburacteur (TR5) et Bari pour le fret. Enfin, le port de Trieste permet des escales d'entretien de quelques jours sans sortir du théâtre d'opération. Le bilan logistique de l'opération pour les 119 jours de déploiement en Adriatique se monte à 43 000 tonnes de combustible, 2 283 palettes de fret divers et 234 bombes guidées laser livrées lors de 92 ravitaillements à la mer, au rythme d'un tous les trois ou quatre jours pour le seul *Foch*³⁵.

³⁰ La frégate HMS *Sommerset* fut intégrée à la TF 470 du 24 mars au 26 avril 1999, puis relevée par la frégate HMS *Grafton* du 26 avril au 29 mai 1999. Sur la participation britannique à la guerre du Kosovo, voir : *Kosovo, Lessons from the Crisis*, rapport du Ministry of Defense, 2000, 87 p. Consulté le 01.07.2011 : http://www.mod.uk/NR/rdonlyres/31AA374E-C3CB-40CC-BFC6-C8D6A73330F5/0/kosovo_lessons.pdf.

³¹ À l'issue du sommet de Saint-Malo, les 3 et 4 décembre 1998, le président Jacques Chirac et le premier ministre Tony Blair appellent à l'établissement de moyens militaires autonomes pour l'Union européenne. C'est le début de la politique européenne de sécurité et de défense inscrite dans les traités européens à partir du traité de Nice, signé le 26 février 2001.

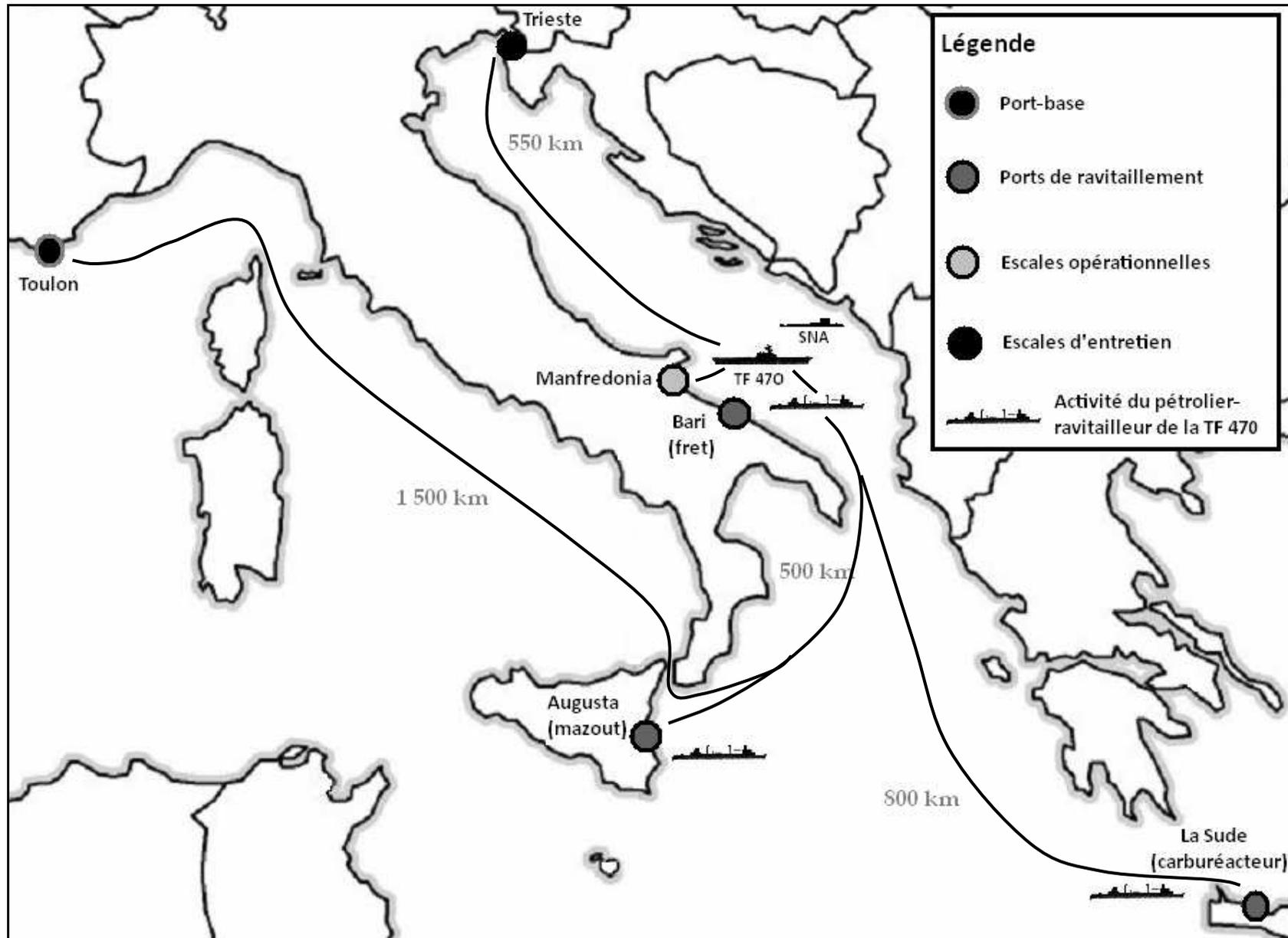
³² Message n°25 CD 2302 CTF 470, le 23.02.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

³³ Fonction équivalente à celle d'un contrôleur du ciel pour tous les mouvements amis dans l'espace aérien. Sur le rôle de la FAA, cf. l'article de l'équipage de la frégate *Cassard*, « Un corsaire dans l'ombre d'un maréchal », *Cols Bleus*, n° 2500, 25 septembre 1999, p. 6-7.

³⁴ Message n°0207 CD 2602 CECMED/EMPL, le 26.02.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

³⁵ Daniel FAUJOUR (CC), « La logistique marine. Expériences et perspectives stratégique », *La Revue Maritime*, n°457, octobre 2000, p. 11-18.

Carte 2 : le théâtre des opérations logistiques de la TF 470



La présence du bâtiment atelier polyvalent *Jules Verne*, à partir du 18 février, constitue un facteur d'économie en épargnant des retours à Toulon. Mais sa présence n'est pas jugée indispensable puisqu'il repart fin mars vers sa destination initiale, l'océan Indien. Dans ce contexte, la gestion du potentiel des unités s'avère plus importante que les flux logistiques pour déterminer la capacité à durer de la TF 470. L'activité du groupe aérien est conduite de façon à maintenir le rythme opérationnel le plus longtemps possible en assurant l'économie maximale des moyens, soit entre vingt et vingt-cinq coups de catapulte par jour³⁶. D'autres dispositions économisent le potentiel des unités, telles les escales opérationnelles – soit des prises d'alerte en rade à Manfredonia – pour réduire la consommation d'heures de mer, ou la tenue de journées sans vol ou de journées de maintenance tous les sept à dix jours. Une escale de rechargement à quai est organisée à Trieste. D'abord prévue du 23 au 27 février, elle est reportée au 2 à 8 mars du fait de l'échec final des négociations de Rambouillet³⁷, tout en maintenant le GAN en alerte à quarante-huit heures d'une opération³⁸.

Le 24 mars 1999, à 19h00 GMT, commence l'opération ALLIED FORCE. Pour le groupe aéronaval français, il s'agit maintenant de faire la preuve de sa capacité à participer aux opérations de guerre jusqu'à l'issue de la crise.

Tenir jusqu'à l'issue de la crise, une question de crédibilité (avril-juin 1999)

Avant même les premiers bombardements français, qui commencent tardivement, le 5 avril³⁹, une estimation par l'état-major de la marine du surcoût de l'opération TRIDENT identifie les goulets d'étranglement susceptibles de l'interrompre⁴⁰ : la consommation du potentiel d'heures de mer des bâtiments – ce qui pose la question des relèves –, le stock de bombes guidées, l'endurance des pilotes, et naturellement l'état du *Foch*, à commencer par le potentiel de ses catapultes.

En ce qui concerne les heures de mer, les bâtiments participant à TRIDENT à la date du 31 mars ont déjà consommés plus de 100% de leur potentiel trimestriel. Le *Foch*, unique porte-avions de la marine nationale depuis le retrait de service du *Clemenceau* en 1997, atteint même 180% de son potentiel utilisé. De tels dépassements occasionnent un surcoût financier et surtout obèrent l'éventuel redéploiement de ces unités après la mi-juillet, éventuellement jusqu'à la fin de l'année 1999⁴¹. Une seconde escale opérationnelle à Trieste est autorisée, du 22 au 26 avril, pour permettre au *Foch* de souffler⁴². La relève de la frégate anti-aérienne reste problématique, et celle du SNA demande l'engagement pendant un temps de tout le potentiel disponible. Pour ces deux types de bâtiment, TRIDENT est la seule priorité opérationnelle envisagée durant cette période. Ainsi, une mission du SNA *Casabianca*, prévue en juin dans le Grand Nord au profit de la Force océanique stratégique, est annulée pour conserver ce sous-marin en Méditerranée⁴³. À la mi-mai, l'*Émeraude* prend la garde des bouches de Kotor⁴⁴ et le *Jean Bart* remplace le *Cassard* auprès du *Foch*⁴⁵.

³⁶ Entretien de l'auteur avec l'amiral Coldefy, le 6 mars 2011.

³⁷ Messages n°00633 DEF/COIA/CEL/YOU/CD, le 21.02.99 et n°0207 CD 2602 CECMED/EMPL, le 26.02.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

³⁸ Message n°00715 DEF/COIA/CEL/YOU/CD, le 01.03.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

³⁹ Message n°35 DR 1004 CTF 470 N352, le 10.04.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

⁴⁰ Fiche n°101 DEF/EMM/OPL/EMPL/CDSF, le 02.04.99, en réponse aux questions posées le 31 mars par le Centre opérationnel interarmées (COIA). SHD/MV, 259Y carton TRD3.

⁴¹ Fiche « Coût de l'opération TRIDENT », EMM/PLAN/FINANCES, le 31.03.99. SHD/MV, carton 259Y TRD3.

⁴² Message n°1016 DEF/COIA/CEL/YOU/CD, 17.04.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

⁴³ Billet rapide EMM/OPL/EMPL, le 19.05.99. SHD/MV, 259Y carton TRD4.

L'endurance de ce dernier dépend également du souffle de son groupe aérien. La première question posée est celle du rechargement de son stock de bombes guidées, dépensées au rythme de deux patrouilles de deux appareils par jour (soit huit bombes). À régime constant, sans tenir compte des arrêts pour conditions météorologiques ou tactiques, cette dépense autorise une autonomie du GAN de quarante-cinq jours (mi-mai), ou soixante-dix jours après rechargement (mi-juin)⁴⁶. Une solution technique improvisée par Dassault permet l'appontage des SEM avec leur charge de guerre à partir du 20 avril, économisant ainsi le largage en mer des bombes non tirées sur objectif⁴⁷. La question de la relève des pilotes se pose aussi rapidement du fait de la longueur inédite des missions qui met leur endurance à rude épreuve : six heures de vol avec deux ravitaillements. Ces patrouilles de combat prolongées, effectuées au plus près des cibles, permettent une excellente réactivité vis-à-vis des requêtes d'opportunité du CAOC de Vicence⁴⁸. La relève des personnels de la 11^e Flottille (11F) par ceux de la 17^e Flottille (17F) ne peut cependant se faire prématurément sous peine de se priver des pilotes les plus expérimentés au moment où ils capitalisent l'expérience acquise⁴⁹. Un renfort de pilotes de la 17F permet de progresser vers le ratio souhaité de 1,5 pilotes par avion et de les familiariser avec les opérations en cours, en prévision d'une relève complète des flottilles par tuilage⁵⁰. Quand aux SEM eux-mêmes, dix-sept sont employés au plus fort des opérations, mais il est jugé que le nombre de seize appareil, soit les deux tiers du parc en ligne, est le seuil à respecter pour permettre à la fois des relèves et le maintien de l'entraînement des pilotes à terre⁵¹. Il est à noter toutefois que le rythme d'activité des SEM aurait pu être augmenté jusqu'à 25% sans remettre en cause leur disponibilité⁵². En définitive, c'est donc le potentiel des catapultes du porte-avions qui constitue la contrainte la plus importante pour maintenir le GAN en opération, avec une estimation du délai d'échéance de leur visite d'entretien de quatre mille coups à la fin juin⁵³. Ce point particulièrement sensible est donc le domaine réservé du commandant de la TF 470 qui estime, pour sa part, pouvoir tenir au maximum jusqu'à la mi-juillet au rythme de vingt coups par jour⁵⁴.

À la mi-avril, la prolongation inattendue des opérations oblige à repenser le déploiement du groupe aéronaval dans la longue durée. Les premières semaines de frappes ont été pensées comme une opération courte et limitée aux unités serbes au Kosovo, mais la résistance inattendue de Belgrade oblige ALLIED FORCE à s'étendre à l'ensemble de la Serbie en prenant pour cible les infrastructures du pays. Il faut donc faire l'hypothèse de la poursuite des frappes au-delà de l'été et mieux prendre en compte la période d'entretien de huit

⁴⁴ Gabriel JAUFFRET, « L'Améthyste est de retour », *Cols Bleus*, n°2490, le 19 juin 1999, p. 23.

⁴⁵ Bernard VELLY (CC), « 24 heures en Adriatique à bord du *Jean Bart* », *La Revue Maritime*, n°454, décembre 1999, p. 17-22.

⁴⁶ 500 kits Paveway pour bombes de 250 kg et 500 autres pour bombes de 125 kg sont commandés mi-avril. Fiche n°101 DEF/EMM/OPL/EMPL/CDSF, le 02.04.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

⁴⁷ Les contraintes physiques très importantes de l'appontage (de 280 km/h à l'arrêt en 50 m) rendent périlleux le retour des appareils avec leur charge militaire. L'usure supplémentaire produite sur la cellule de l'avion et la question de la stabilité des explosifs font généralement préférer le largage en mer des bombes inutilisées. Mais outre le coût de cette procédure (200 000 franc par bombe), la question de la « pollution » de l'Adriatique par les explosifs de l'Alliance Atlantique fut soulevée par l'Italie. Cf. Jean-Dominique MERCHET, « L'aéronavale ne largue plus ses bombes en Adriatique. L'Italie s'inquiète de l'état de l'Adriatique », *Libération*, le 22 mai 1999. Consulté le 01.07.2011 : <http://www.liberation.fr/monde/0101282949-guerre-au-kosovo-l-aeronavale-ne-largue-plus-ses-bombes-en-mer-l-italie-s-inquiete-de-l-etat-de-l-adriatique>.

⁴⁸ Entretien de l'auteur avec l'amiral Coldefy, le 6 mars 2011.

⁴⁹ Message n°35 DR 1004 CTF 470 N352, le 10.04.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

⁵⁰ Télécopie ALAVIA/CEM/CD, le 23.04.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² *Ibid.*

⁵³ Fiche n°118 DEF/EMM/OPL/STN/CD, le 20.04.99. SHD/MV, 259Y carton TRD2.

⁵⁴ Entretien de l'auteur avec l'amiral Coldefy, le 6 mars 2011.

semaines nécessaire, tôt ou tard, à la révision des catapultes du *Foch* et au retubage d'une de ses chaudières⁵⁵. La perspective de désengagement du GAN est alors pensée comme une longue pause opérationnelle, un retour du porte-avions à Toulon début juin devant lui permet de reprendre son créneau en Adriatique début août. On parle alors d'une opération TRIDENT 2.

Le retrait du *Foch* entraîne l'éclatement du dispositif naval français. Des réflexions sont alors menées par l'état-major de la marine pour conserver en opération les deux éléments offensifs de la *Task Force* que sont le groupe aérien et le sous-marin nucléaire d'attaque⁵⁶. Pour le premier, l'hypothèse d'un desserrement sur une base terrestre est envisagée, ce qui aurait été une première pour l'aviation d'assaut de la marine depuis la guerre d'Algérie. Chargé de proposer une action « compensatrice » de la baisse d'un engagement aérien français, le Centre opérationnel interarmées (COIA) envisage de baser à terre un détachement de SEM, soit sur une base italienne, soit en Corse, à Solenzara. Le renforcement du détachement de l'armée de l'air en Italie par huit appareils est aussi considéré, mais ceux-ci ne disposeraient pas de la capacité de tir d'armements guidés laser des Mirage 2000D déjà présents et des SEM⁵⁷. L'avis négatif de la marine sur un tel desserrement est éclairé par deux documents de travail rédigés, l'un par le commandant de l'aviation embarquée et l'autre par la division « opérations-logistique » de l'EMM⁵⁸. Ils établissent que le format envisagé d'un détachement de huit SEM sur une durée de cinq semaines présenterait un affichage et un rendement assez faible : trois patrouilles de deux appareils (soit 0,75 sorties / appareil / jour) pour un coût logistique et humain important (160 à 190 hommes mobilisés au total, dont 12 à 18 pilotes et 13 spécialistes de la cellule de renseignement, parmi lesquels 10 sont irremplaçables). Au point qu'il est jugé que cet engagement pourrait remettre en cause la reprise d'activité de l'aéronavale depuis le porte-avions prévue pour l'été. Par ailleurs, l'effet recherché pourrait être contre-productif en termes d'intégration dans le dispositif allié, de relations avec l'armée de l'air, et de démonstration des capacités de l'aéronavale. Ainsi, un échec en terme de rendement attirerait sur la marine le reproche de déstabiliser les opérations aériennes, tandis qu'une réussite aurait été portée au crédit de l'aviation basée à terre, relativisant la plus-value apportée par le porte-avions. Enfin, il faut profiter de l'entretien du *Foch* pour épargner le personnel, car ce sont les mêmes hommes qui devront repartir en mer au mois d'août. Un dernier argument en faveur de la non dissociation des composantes de l'aéronavale est celui du maintien de la cohésion très forte constituée autour de la mission entre l'équipage du porte-avions et les pilotes. Un point de vue que l'amiral Coldefy défend sans ambages : « Tout le monde est tendu pour réussir un appareillage fin juillet. Mais si c'est pour "récupérer à bord" des SEM qui auront fait la "soudure"... bonjour les dégâts⁵⁹ ! ».

La question de la présence du SNA est tout aussi importante, car elle engage les conditions de retour du groupe aéronaval. Il faut préserver cette position avancée jusqu'au retour du *Foch* pour lui « réserver » ainsi sa place au nom de la coordination nécessaire du couple sous-marin - porte-avions. Or, les places sont chères devant les bouches de Kotor et pour y conserver un sous-marin français il faut donner des garanties de sa bonne intégration dans le dispositif interallié. Comme aucune solution nationale n'est suffisamment crédible en l'absence du porte-avions, l'état-major de la marine accepte que le *Saphir* passe momentanément sous le contrôle opérationnel de l'OTAN, en attendant le retour du GAN sur

⁵⁵ Fiche n°1/99 FAN/ACT/CD, le 23.04.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

⁵⁶ Fiche n°124 DEF/EMM/OPL/EMPL/CD, le 07.05.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

⁵⁷ Fiche DEF/EMA/COIA/COT/CD, date manquante. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

⁵⁸ Télécopie n°7, ALAVIA/ENT/ACT/CD, le 08.05.99 et fiche EMM/OPL/EMPL, le 09.05.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

⁵⁹ Télécopie d'une lettre de l'amiral Coldefy, le 08.05.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

le théâtre, prévu pour le 1^{er} août⁶⁰. La décision est finalement prise de maintenir le dispositif naval français en l'état jusqu'au 31 mai, date de retrait de la TF 470⁶¹. C'est donc *in-extremis* que le *Foch* arrive à Toulon le 3 juin, non pas en vieux combattant épuisé, mais en vainqueur au finish puisque ce même jour le gouvernement serbe accepte le plan de paix proposé par l'OTAN et la Russie⁶².

Quelles leçons peut-on tirer de la participation française à ALLIED FORCE en ce qui concerne les capacités opérationnelles de la marine nationale ? Son bilan opérationnel, tout d'abord, constitue le meilleur plaidoyer pour la valeur de l'aviation embarquée. Déployé rapidement et librement, le groupe-aéronaval se montra capable d'agir et de monter en puissance pendant toute la durée la crise. La TF 470 tint ainsi une place de premier rang au sein des coalisés lors de la campagne aérienne, catapultant 2 200 appareils qui accomplirent 877 missions aériennes dont 412 missions offensives (4% des missions d'assaut, sur un total de 12,8% réalisé par l'ensemble des avions français), avec le meilleur taux de coups au but de l'Alliance Atlantique (73%)⁶³. Le rendement de l'aéronavale française est d'autant plus remarquable qu'elle n'avait pas participé aux combats la Guerre du Golfe en 1991, manquant l'occasion d'une première expérience d'un conflit de haute intensité.

L'opération TRIDENT marqua également une étape importante dans l'histoire de l'aéronavale française. Elle constitue à la fois le point d'orgue d'un groupe aéronaval finissant, constitué de matériels hétérogènes en termes d'âge et de capacités, et un tournant de l'activité opérationnelle de la marine nationale. Car les opérations de diplomatie navale, plus ou moins coercitives, menées jusqu'alors sous mandat national, firent place, au tournant du millénaire, à des opérations de combat menées en coalition. Ainsi, les missions HÉRACLES⁶⁴ ou AGAPANTHE conduites par un groupe aéronaval rénové (porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*, avion RAFALE, et plus récemment frégates de défense aérienne de classe *Forbin*). Lors d'AGAPANTHE 2010⁶⁵, par exemple, le GAN déploya une activité aérienne aussi intensive que pendant TRIDENT (2 036 catapultages), pendant un laps de temps similaire (116 jours) mais à la distance beaucoup plus lointaine de 8 000 km.

Dans le cas de la campagne du Kosovo en 1999, l'éloignement réduit du théâtre des opérations simplifia une partie des contraintes du soutien logistique, mais c'est la gestion fine du potentiel matériel et humain disponible qui permit de durer, le temps nécessaire et avec

⁶⁰ Fiche n°125 DEF/EMM/OPL/EMPL/CD, le 07.05.99. SHD/MV, 259Y carton TRD3.

⁶¹ Message n°0347 CD 2105 CECMED/EMPL/PROG, le 21.05.99. SHD/MV, 259Y carton TRD4.

⁶² Une coïncidence heureuse relevée par l'amiral Coldefy : « (...) Je retiens d'abord et surtout l'effort soutenu des hommes et des femmes qui rentrent à Toulon le jour même où la paix apparaît enfin possible ». Anonyme, *Cols Bleus*, n°2500, 25 septembre 1999, p. 9.

⁶³ Xavier de VILLEPIN, *Les premiers enseignements de l'opération « force Alliée » en Yougoslavie : quels enjeux diplomatiques et militaires ?*, rapport d'information de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des forces armées du Sénat, n°464, 1998-1999, le 30 juin 1999, 10 p. Consulté le 01.07.2011 : <http://www.senat.fr/rap/r98-464/r98-464.html>.

Et André BOYER, *L'avenir du groupe aéronaval*, rapport d'information de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des forces armées du Sénat n°358, 1999-2000, le 25 mai 2000, p. 17-20. Consulté le 01.07.2011 : <http://www.senat.fr/rap/r99-358/r99-3580.html>.

⁶⁴ Participation française à l'intervention américaine en Irak ENDURING FREEDOM. Du 18 décembre 2001 au 20 juin 2002, la marine déploya en océan Indien la TF 473 : porte-avion nucléaire *Charles de Gaulle*, frégates anti-sous-marines *Lamotte-Piquet* et *Jean de Vienne*, frégate anti-aérienne *Jean Bart*, pétrolier-ravitailleur *Meuse* et *SNA Rubis*.

⁶⁵ Envoi de la TF 473 dans l'océan Indien, d'octobre 2010 à février 2011, pour exercices et appui aux opérations en Afghanistan : porte-avion nucléaire *Charles de Gaulle*, frégate anti-sous-marine *Tourville*, frégate de défense aérienne *Forbin*, pétrolier-ravitailleur *Meuse* et *SNA Améthyste*. Il s'agit de la cinquième mission de ce type depuis 2001.

l'intensité souhaitée. Sur le plan de la maintenance opérationnelle, la création, en juin 2000, du Service de Soutien de la Flotte (SSF) ainsi que le changement de statut de l'ex-Direction des chantiers navals (DCN, depuis DCNS), en 2003, permirent de relever les faibles taux de disponibilité de l'époque pour attendre à partir de 2007 un taux global supérieur à 70%, objectif fixé par l'état-major de la marine⁶⁶. Une nécessité d'autant plus grande pour la flotte qu'elle tend à disposer de moins de coques.

Ainsi, l'intensité, la durée et l'allonge des missions sont les variables qui conditionnent le volume de l'engagement opérationnel de la marine nationale. Elles engagent les réflexions à mener en termes de capacités, de nombre de coques, et de logistique navale, par exemple en matière de renouvellement des pétroliers-ravitailleurs de la flotte⁶⁷.

Dominique Guillemin

Service historique de la Défense

⁶⁶ Yves de FREVILLE, *op. cit.*, et l'entretien avec l'ingénieur général de l'armement Jean-Michel LABRANDE (Directeur central du Service de Soutien de la Flotte), « Le SSF : dix ans déjà », *Soutien Logistique Défense*, n°3, automne 2010, p. 7-14. Consulté le 01.07.2011 : <http://www.sldmag.com/fr/archives/article/33/le-ssf-dix-ans-deja>.

⁶⁷ Quatre grands bâtiments seraient nécessaires au renouvellement de la flotte logistique. Le projet *Brave* de DCNS permet de dégager les grands traits de cette future classe : plus lourds que les anciens pétroliers-ravitailleurs de type *Meuse* (30 000 tonnes au lieu de 18 000), ils seraient polyvalents et capables de reprendre à leur compte les missions des bâtiments de commandement et de soutien, du bâtiment de soutien mobile *Loire* et du bâtiment-atelier polyvalent *Jules Verne*, rayés des listes de la flotte. Consulté le 01.07.2011 : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=114066>.