

**OPÉRATION
THALATHINE
4-11 AVRIL 2008**

À L'ASSAUT DES PIRATES DU PONANT

AMIRAL
LAURENT MÉRER



éditions du
ROCHER

DOCUMENT

À L'ASSAUT DES PIRATES DU PONANT

Du même auteur

Aux éditions du Rocher :

Le Roman des marins, 2010, Prix Triskell « Ar Mor », 2011.

À paraître :

Moi, Osmane pirate somalien (édition nouvelle augmentée), avril 2012

Chez d'autres éditeurs :

Alindien, éditions Le Télégramme, 2006, Prix de l'Académie française 2006, Prix Éric Tabarly 2006 du meilleur livre de mer, Prix Encre de Marine 2006.

Préfet de la mer, éditions des Équateurs, 2007, Prix Place de Fontenoy 2008.

Moi, Osmane pirate somalien, éditions Koutoubia, 2009, Grand prix « Océan » de l'Association des Écrivains de langue française 2010.

AMIRAL LAURENT MÉRER

À l'assaut des pirates du Ponant

Opération « Thalathine »

(4-11 avril 2008)

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction réservés pour tous pays.

© Éditions du Rocher, 2012.

ISBN : 978-2-268-07271-5

ISBN pdf : 978-2-268-00063-3

*Un prince de caractère doit choisir l'homme qui convient,
le revêtir de responsabilités, et attendre le résultat.
Sun Tse, Les Treize Articles sur l'art militaire.*

Au lecteur

Le 4 avril 2008, le voilier de croisière Le Ponant est pris d'assaut par des pirates le long des côtes de Somalie. Les trente membres de l'équipage sont retenus en otages. Les forces navales françaises de l'océan Indien, aussitôt informées, montent dans l'heure une vaste opération aéromaritime. Moins de huit jours après, les otages sont libérés, une partie de la rançon récupérée et les pirates arrêtés. L'opération « Thalathine » – « trente » en langue arabe – est un formidable succès.

Ce livre est le récit heure par heure de l'opération : dans les lieux de pouvoir parisiens, à l'Élysée, à Matignon, à l'état-major des armées, au ministère des Affaires étrangères, dans les salles de presse, dans nos ambassades en Afrique, mais surtout à bord des bâtiments de la marine en océan Indien, à bord des avions, des hélicoptères, avec les commandos, c'est le récit d'un succès, une belle aventure humaine d'hommes et de femmes – l'assaut en hélicoptères a été mené par de toutes jeunes femmes – qui font honneur à notre pays. Un véritable « thriller » maritime.

Les épisodes les plus marquants de l'opération « Thalathine » ont été rapportés par la presse. L'originalité de cet ouvrage réside dans la mise en situation réelle des acteurs, du sommet de l'État jusqu'aux plus modestes de ses serviteurs, pour résoudre une crise internationale de grande ampleur alors que la vie de plusieurs dizaines de ressortissants est en jeu, à des milliers de kilomètres du territoire national.

Je n'ai pas participé moi-même à l'opération « Thalathine ». J'ai cependant vécu d'autres événements ou d'autres crises de la même intensité dramatique dans l'environnement des hommes

politiques, dans celui du chef d'état-major des armées, comme commandant de forces navales ou simple commandant d'unité.

Ce récit a été écrit sur la foi de multiples témoignages des principaux acteurs, mais aussi en s'inspirant de ces expériences. En complément, j'ai utilisé les informations fournies par la presse écrite, singulièrement les reportages ou récits essentiellement du Figaro et de Libération, la télévision et la radio qui ont abondamment couvert l'événement, les sites Internet, notamment « mer et marine » et le blog « secret défense », ainsi que les émissions spéciales consacrées à l'affaire. En parallèle, le livre du commandant Marchesseau ainsi que son témoignage personnel m'ont permis d'avoir une vision précise des faits qui se sont déroulés à bord du Ponant pendant les différentes phases de l'opération.

Je n'ai mentionné à dessein aucune technique ni aucun épisode – s'il y en a eu – dont la révélation serait susceptible de mettre en danger nos forces si elles devaient mener dans l'avenir des interventions de nature comparable, même si la presse ou certaines déclarations vite démenties y ont fait écho.

L'élaboration des décisions politiques ou politico-militaires prises autour du président de la République ou du Premier ministre relève, comme il convient, du secret. Les détails en seront connus lorsque les archives seront ouvertes. Elles appartiennent à l'histoire. Je n'ai utilisé pour traiter de ces séquences que des informations rendues publiques par ailleurs. Je n'ai conservé que celles qui m'ont paru vraisemblables et conformes à la pratique habituelle. Je ne peux en garantir la stricte exactitude. Au demeurant, ce sont les processus et les méthodes qui sont intéressants, plus que les détails d'élaboration eux-mêmes.

J'ai été parfois amené, pour la fluidité et la bonne compréhension du récit, à regrouper certains épisodes, à introduire des liaisons ou des dialogues, à imaginer des sentiments ou des impressions. Ils sont vraisemblables même si je ne peux en affirmer la réalité.

J'ai constaté que les souvenirs des acteurs étaient parfois imprécis, parfois contradictoires. Quand je ne pouvais recouper, j'ai retenu ce qui me paraissait le plus cohérent.

Ainsi va la vérité, elle a diverses facettes.

Plusieurs acteurs de cette opération apparaissent sous leur propre nom chaque fois que j'ai pu les connaître ou que leur identité m'a été indiquée. Beaucoup sont anonymes. Je n'ai nommé à dessein aucun des commandos, par mesure de sécurité, comme c'est la règle.

Que tous trouvent dans ce livre un hommage à leur action remarquable au service de notre pays.

Avertissement

Les militaires et les marins, comme beaucoup de professionnels, utilisent couramment dans leur vocabulaire écrit ou parlé quantité de sigles, acronymes et abréviations qui peuvent rendre un texte ou récit rapidement incompréhensible pour un lecteur ou auditeur étranger au milieu.

Ainsi parle-t-on couramment du CEMA pour désigner le chef d'état-major des armées, du CPCO pour le centre de planification et de conduite des opérations, de FFDj pour les forces françaises de Djibouti, etc.

De même, les grands commandements de la marine et leurs titulaires sont désignés par des acronymes. *Alindien*, par exemple, largement cité dans ce récit, représente à la fois l'amiral commandant la zone maritime de l'océan *Indien* (al-indien), mais aussi son état-major. On le note en italique.

S'agissant du récit d'une opération militaire, j'ai utilisé ce langage pour en garder la tonalité. J'en ai rappelé la signification chaque fois que nécessaire au fil du texte pour la bonne compréhension du lecteur, mais pas systématiquement, afin d'éviter des lourdeurs.

J'ai employé peu de vocabulaire maritime ou aéronautique sauf lorsqu'il était assurément connu du public, ou qu'il n'avait pas de synonyme courant (épissoir, estrope...); j'ai alors précisé le terme dans une note. C'est en particulier le cas des unités de mesure de distance, de vitesse et d'altitude: le « nautique » (ou « mille nautique », ou « mille marin », ou « mille », qui mesure 1 852 mètres), le nœud (vitesse d'un mobile parcourant un nautique par heure), et le pied (altitude de 0,3048 mètre).

L'appellation des navires suscite toujours l'interrogation. Dans la marine nationale, les noms de navire ne comprennent jamais d'article. Ainsi on dira : la frégate *Courbet* ou le *Courbet*, tandis que le nom d'un bâtiment de la marine marchande comporte généralement un article : le voilier *Le Ponant*, ou *Le Ponant*. L'emploi de l'italique permet de marquer la nuance.

Selon l'usage, les indicatifs opérationnels des bâtiments, hélicoptères ou avions sont notés en majuscule et en italique pour éviter les confusions (*VEGA UNIFORM, GRIFFON 2*), tandis que les types d'appareils sont en minuscules, mais toujours en italique (une *Gazelle*, une *Alouette*...).

Les heures indiquées dans le récit sont les « heures en service » à bord des unités, bâtiments ou aéronefs, ainsi que les heures des lieux géographiques où se situent les événements. Pour plus de clarté, le fuseau horaire est chaque fois mentionné dans le texte : B pour Paris et la métropole, C à Djibouti et pour la plupart des navires en océan Indien, D à bord du *Ponant*, E du *Commandant Bouan* en début d'opérations. Rappelons que le fuseau de Greenwich est le fuseau « Z » (0), les fuseaux étant nommés « Alfa » (+1 heure), « Bravo » (+2 heures), « Charlie » (+3 heures), « Delta » (+4 heures)...

Ainsi lorsqu'il est 13 h 15 D à bord du *Ponant* – heure de l'assaut des pirates –, il est 11 h 15 B à Paris et 12 h 15 C à Djibouti.