

**OPÉRATION
THALATHINE
4-11 AVRIL 2008**

À L'ASSAUT DES PIRATES DU PONANT

AMIRAL
LAURENT MÉRER



éditions du
ROCHER

D O C U M E N T

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.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

duré que quelques minutes. Il est 13 h 15 D dans le golfe d'Aden – 11 h 15 B à Paris –, *Le Ponant* est passé aux mains des pirates.

1. Mille, ou mille marin, ou mille nautique, ou nautique : 1 852 mètres. On emploie couramment l'appellation de « nautique ». Un nœud = un nautique/heure.

2. Contrôle naval volontaire : procédure mise en place dans la zone nord de l'océan Indien par les autorités maritimes françaises après les attentats du 11 septembre 2001, dans le cadre les opérations de lutte contre le terrorisme maritime.

3. *Alindien* : acronyme de *Amiral commandant l'océan Indien*.

4. AIS (*Automatic identification system*) : système automatisé d'échanges de messages entre navires permettant une identification réciproque.

5. Puntland : région nord-est de la Somalie, dont les chefs se sont déclarés autonomes en 1998.

6. SSAS : *ship security alert system*, en français « système d'alerte de sécurité du navire ». Le système activé signale aux autorités compétentes à terre que la sûreté du navire est menacée ou a été compromise.

Chapitre I

Vendredi 4 avril

1. CROSS (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage) Gris-Nez, 11 h 30 B.

Sur les hautes falaises crayeuses qui surplombent l'entrée du détroit du Pas de Calais, on est loin de l'océan Indien. Comme souvent en cette saison, le temps est bouché, alors que des dizaines de navires sont engagés dans le chenal. Dans la salle de veille, l'ambiance est à la concentration, car le centre opérationnel de surveillance et de sauvetage du cap Gris-Nez, plus connu des navigateurs sous le nom de CROSS Gris-Nez, est chargé de les surveiller, de les informer des risques de collision et d'organiser les opérations de secours et de sauvetage en cas d'accident ou de naufrage. Loin des pirates.

Pourtant, le chef de quart vient tout juste de recevoir un appel téléphonique de l'officier de sécurité de la compagnie maritime CMA/CGM, à Marseille. L'un de ses navires, *Le Ponant*, aurait été victime d'une attaque de pirates dans le golfe d'Aden. La compagnie a reçu le message automatique d'alerte quelques minutes auparavant, via le système de communication satellitaire¹. L'officier n'a pas davantage d'éléments et il tente de recouper l'information avant de la transmettre à sa direction, car les fausses alertes ne sont pas rares. C'est pourquoi il a contacté Gris-Nez, qui assure aussi pour la France la centralisation des alertes émises par les navires de commerce.

À peine quelques secondes plus tard, le même message tombe sur les écrans de veille du CROSS. Marseille a été servie avant Gris-Nez ; curiosité des transmissions ou de la

propagation. C'est donc étonnamment aux deux extrémités de la France que l'information arrive ce vendredi 4 avril.

Avant de la diffuser aux autorités gouvernementales, comme il en a la responsabilité, le directeur du CROSS, l'administrateur en chef des affaires maritimes Pascal Savouret, immédiatement informé par le chef de quart, procède à un nouveau recoupement. Il faut aller vite, mais il ne faut donner que des informations solides. Savouret connaît bien les opérations maritimes pour avoir lui-même servi pendant plusieurs années sur divers bâtiments de la flotte.

Il appelle *Alindien*, qui a reçu quelques secondes auparavant la communication téléphonique directe de Marchesseau. Il n'a plus aucun doute. Il confirme l'information à la compagnie CMA/CGM et initie à son tour la procédure gouvernementale en prévenant le secrétaire général de la mer. Il est environ 12 h 00 B ; par divers circuits, l'information va se répandre à Paris dans les sphères militaires et gouvernementales comme une traînée de poudre, de même qu'à Marseille au siège de la compagnie.

2. Océan Indien, à bord du *Var*, 13 h 20 D.

Le *Var* fait route vers Bombay, en provenance de Diego-Suarez, au nord de Madagascar, où il était en escale à l'occasion des fêtes de Pâques. Il cingle à environ 600 nautiques des côtes africaines, entre la Somalie et les îles Maldives, il est 13 h 20 et la mer est belle. L'heure en service à bord est l'heure « D ». Le maître principal Dréo assure la permanence au PC de l'amiral. Cette période de la journée est plutôt calme. Dréo en profite pour préparer le briefing de l'après-midi lorsque la sonnerie du téléphone satellite retentit. Il n'a pas le temps de parler. « Ici le commandant du *Ponant*, annonce son correspondant, nous sommes attaqués par des pirates dans le golfe d'Aden, voilà

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

C'est de nouveau Lozier, son chef d'état-major, qui lui apporte les derniers éléments : l'hélicoptère *OSPREY* a retrouvé *Le Ponant* il y a maintenant plus d'une heure. Le bâtiment suit des routes erratiques, deux skiffs amarrés sur l'arrière. L'hélico a distingué plusieurs membres de l'équipage assis sur le pont et gardés par les assaillants. Au retour de l'appareil sur la frégate, l'exploitation des photos a permis de dénombrer dix pirates en possession d'au moins un RPG et six AK 47. Du lourd ! Le *Charlottetown* sera au contact d'ici une heure et le *Bouan* une heure après. En attendant, l'hélicoptère a redécollé vers *Le Ponant* et ne le lâche pas. Pour le moment, aucune liaison radio n'a pu être établie localement avec le voilier, demeurant sourd aux appels.

L'espace d'une minute, Valin enrage de ne pas être au milieu de son état-major pour diriger la manœuvre. Mais il n'est pas du genre à avoir des états d'âme. C'est d'abord un pragmatique, et il est foncièrement optimiste. Dès que l'amiral Forissier a raccompagné son hôte, Valin l'informe de la situation. Dans une affaire de cette nature, le chef d'état-major de la marine n'est pas lui-même sur le devant de la scène, mais il a besoin d'être régulièrement renseigné afin de pouvoir se préparer à apporter les soutiens qui s'avéreraient nécessaires si l'affaire prenait de l'ampleur.

Le vice-amiral Gérard Valin n'a pris son commandement que deux mois auparavant, et il mesure sa chance, car le poste est à la fois prestigieux et passionnant. La plupart des chefs d'état-major des armées, de la marine, des inspecteurs généraux ou des préfets maritimes des quinze dernières années ont occupé la fonction. Gérard Valin n'a pas été nommé *Alindien* par hasard.

Il est à l'origine pilote d'avion de patrouille maritime, il a commandé une flottille d'*Atlantique 2*, et c'est un expert des opérations aéronavales, mais il est resté marin dans l'âme et a

récemment commandé à la mer une frégate. Depuis plusieurs années, il a acquis une vaste expérience des états-majors et des organismes centraux où sa puissance de travail est célèbre et redoutée. Dans les discussions interarmées, Gérard Valin est un contradicteur implacable car il connaît les dossiers sur le bout des doigts.

Il ne lui a pas fallu deux mois pour entrer dans la peau du personnage et il est déjà familier de toutes les problématiques de l'océan Indien, des subtilités de la lutte contre le terrorisme, de la montée en puissance inquiétante de la piraterie, du foisonnement des relations avec les multiples partenaires. Il a noué des liens chaleureux avec l'amiral américain Kevin Cosgriff, le patron de la cinquième flotte installé à Bahreïn, incontournable dans la zone. Les deux hommes se connaissent et s'apprécient, ils se téléphonent régulièrement pour échanger leurs appréciations. Avant de quitter l'état-major de la marine, Valin l'appelle de son portable sur son numéro personnel. À cette heure – il est alors 15 h 30 à Bahreïn –, il trouve Cosgriff à son bureau, mais la conversation est prudente car la liaison n'est pas protégée.

« Bonjour Kevin, c'est Gérard ; je pense que tu es au courant de ce qui se passe au large de la Somalie ?

– Oui, je sais.

– Tout d'abord merci pour le concours de la *CTF 150* qui, comme d'habitude, a fait preuve d'une réactivité et d'un professionnalisme remarquables. Tu comprends bien que je vais devoir traiter cette affaire dans un cadre national et donc te reprendre le *Bouan* sous contrôle national; j'espère qu'il ne te manquera pas trop.

– Bien sûr Gérard, pas de problème, je comprends parfaitement. Si tu as besoin de quoi que ce soit, tu n'hésites pas à me le demander ; j'ai en ce moment pas mal de bâtiments

dans la zone et particulièrement le groupe *Tarawa* qui n'est pas loin.

– Merci pour ta proposition, Kevin ; je savais que je pouvais compter sur toi, mais pour l'instant je n'ai pas de besoin particulier, on verra pour la *Tarawa*, j'en aurai peut-être besoin pour ses capacités médicales s'il y a du grabuge ; il faut que je te quitte ; je te tiens au courant du déroulement de la situation.

– Au revoir Gérard, bon courage et bonne chance. »

Les choses sont ainsi très rapidement calées entre les deux hommes. Le soutien américain est acquis et les susceptibilités qui pourraient survenir sont anticipées. Au-delà des divergences politiques entre les deux États dans les affaires du Moyen-Orient, notamment sur la question de l'Irak, les relations entre les deux marines sont excellentes et confiantes. Dans les coups durs, elles savent qu'elles peuvent compter l'une sur l'autre. Les Américains gardent vivement en mémoire l'aide rapide et efficace des Français après l'attaque de leur frégate *USS*¹¹ *Cole* dans le port d'Aden, le 12 octobre 2000, ainsi que la coopération immédiatement montée en mer Rouge et dans le golfe arabo-persique au lendemain des attentats du 11 septembre.

Valin rappelle Lozier pour l'informer de son contact direct avec Cosgriff ; il souhaite également faire le point des directives à donner au *Bouan*. Il ne veut pas laisser ses commandants au cœur de l'action sans ligne de conduite. La vie des otages est la priorité et aucune action pouvant mettre leur vie en jeu ne doit être entreprise dans les heures qui viennent. Il n'a pas de doute que cette attitude est la plus appropriée tant qu'une analyse politique n'est pas menée par les autorités gouvernementales.

Il raccroche pour laisser Lozier conduire localement les opérations avec le *Bouan* et les autres navires, en relation avec le

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

siège de la compagnie CMA/CGM, que les pirates vont certainement contacter sans délais pour transmettre leurs exigences.

Favier sait d'expérience qu'une partie importante va se jouer aussi là-bas.

Le véhicule fait le tour de la place des Invalides et s'engage dans la rue Saint-Dominique pour pénétrer dans la cour de l'état-major des armées. Il est 14 heures.

13. Océan Indien, milieu d'après-midi¹⁷.

L'A. n'est pas un bateau ordinaire. Si l'équipage de conduite fait partie de la marine nationale, « les autres » relèvent d'une maison plus discrète qui n'a pas son siège rue Royale, mais boulevard Mortier dans le XX^e arrondissement, la DGSE.

L'A. est un navire récent, de bonne taille, qu'on voit rarement dans les ports ou sur les côtes françaises. Son champ d'action est en général au loin, là où la France a besoin d'obtenir discrètement des informations ou d'agir dans le plus grand secret pour protéger ses intérêts ou ses ressortissants.

Le bâtiment est mentionné dans le très sérieux *Flottes de combat*, au titre de navire de l'État, mais il y a peu de détails sur ses caractéristiques. Tout juste sait-on qu'il est peint en blanc, qu'il porte de nombreuses antennes, dispose d'un hélicoptère et de pas mal d'autres installations que personne n'a jamais visitées.

Le 4 avril dans l'après-midi, l'A., qui navigue depuis un certain temps dans l'océan Indien, reçoit l'ordre de faire route vers la Somalie. Il n'en est pas très éloigné.

14. Paris, état-major des armées, 15 h 00 B.

Hubert de Brémond d'Ars active son monde. Il distribue les tâches à la petite équipe de soldats et de sous-officiers que le chef du quartier général, chargé du soutien au CPCO, lui a fournies en urgence. Plantons, secrétaires, transmetteurs, il a besoin de bras pour aménager et installer la salle de crise dans les meilleurs délais. Dans cet univers de pénombre où se mélangent les odeurs d'électronique et les bruits de ventilation, il n'est pas dépaysé. Les coursives éclairées de lumière artificielle, les couleurs jauneorangé, gris ou marron du central rappellent étrangement les entrailles d'un navire. Il y a même des posters pour tenter d'égayer l'atmosphère. Il ne manque que les kilomètres de tuyau, les vannes, les manettes et les nappes de câble suspendues à leur treillis métallique pour se sentir vraiment à bord. Ici, elles sont dissimulées dans les faux plafonds.

Il manque aussi le roulis...

Au sein du dispositif de conduite des opérations de l'état-major des armées, le capitaine de vaisseau Hubert de Brémond d'Ars occupe les fonctions de « conseiller mer » de l'amiral Teule, chef du CPCO. Il n'est pas directement impliqué, comme son camarade Isnard, dans la « cuisine » des opérations, et cette situation en amont lui donne le recul nécessaire pour réfléchir, organiser, suggérer et anticiper. Brémond d'Ars est un pragmatique, rodé aux opérations maritimes, aux questions interarmées et aux relations internationales. Avec Isnard, il est aussi l'un des rares officiers du CPCO à avoir une expérience des affaires de piraterie.

Au cours de l'année 2007, Brémond d'Ars s'est vu confier le montage de l'opération de protection des cargos du programme alimentaire mondial (PAM) contre les attaques des pirates. Ce programme a été mis en place par l'ONU pour ravitailler les populations démunies et affamées du Sud de la Somalie,

victimes des exactions, de la guerre des clans et des famines organisées. Plusieurs de ces cargos transportant des tonnes de vivres vers Mogadiscio ou les ports du Sud de la Somalie ont été attaqués et leurs équipages pris en otage au cours de leur transit depuis Djibouti, à travers le golfe d'Aden ou le long des côtes somaliennes.

En relation avec le ministère des Affaires étrangères, avec son compère le diplomate Thierry Caboche, et en coopération étroite avec notre ambassade à Nairobi, plaque tournante des échanges politiques et diplomatiques avec les différentes autorités ou factions somaliennes, Brémond d'Ars a monté ce qui allait devenir l'opération « Alcyon ».

Le 25 septembre 2007, le président Sarkozy a ainsi pu annoncer à la tribune de l'ONU que la France assurerait la sécurité des cargos du PAM à partir du 1^{er} novembre. Un cadre juridique négocié avec les représentants du Gouvernement fédéral de transition somalien, le GFT du président Yusuf, déclinait des différents aspects d'une éventuelle intervention, notamment l'entrée des bâtiments de la marine dans les eaux territoriales somaliennes ainsi que la question d'éventuels prisonniers. À travers un échange de lettres, nos représentants avaient obtenu de Yusuf que les prisonniers remis par la France aux autorités somaliennes ne subissent aucun mauvais traitement et ne soient en aucun cas condamnés à la peine de mort. La France avait besoin de ces garanties pour être en accord avec les prescriptions internationales relatives aux droits de l'homme.

Ainsi, dès la fin 2007, les militaires et les diplomates français – les premiers dans le monde occidental – avaient-ils dans leur escarcelle des dispositifs pour traiter des affaires de piraterie. Brémond d'Ars en était, pour la Défense, le principal acteur.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

Appartenant à la flottille 21 F basée à Nîmes-Garons, *ULYSSE CHARLIE* est présent à Djibouti depuis le début mars. Son séjour, prévu pour une quarantaine de jours, est sur le point de s'achever. Un équipage venant cette fois de la base bretonne de Lann-Bihoué avec un nouvel avion doit assurer la relève.

Depuis le début de l'opération antiterroriste « Enduring Freedom », lancée après les attentats du 11 septembre 2001, les avions de l'aéronavale française assurent régulièrement des missions de surveillance du trafic maritime dans le golfe d'Aden et le long des côtes de Somalie. En coopération avec les frégates, ils pistent les navires suspectés de transporter des armes ou d'autres cargaisons illicites. C'est au cours de l'une de ces patrouilles en janvier 2002 que l'un d'entre eux avait découvert le petit cargo syrien *Princess Sarah* aux mains des pirates et donné l'alerte. *Alindien* avait alors pu monter une opération pour libérer l'équipage, première intervention de la marine française contre les pirates, six ans auparavant.

Conçus principalement pour la lutte anti-sous-marine et la protection des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, les *Atlantique* se sont révélés au fil des années de véritables frégates du ciel, capables de remplir, au-dessus de la mer comme au-dessus de la terre et singulièrement dans les zones désertiques, les missions les plus variées. Ainsi sont-ils régulièrement déployés en Afrique, à partir de Dakar ou de Ndjamena pour surveiller les vastes espaces, servir de PC volant pour des opérations terrestres, ou guider les avions de chasse sur leurs objectifs. Depuis plusieurs mois, *Alindien* leur ordonne des reconnaissances de la côte somalienne pour repérer les différentes implantations des camps de pirates.

Tandis que l'après-midi avance, que les pilotes du 4/33 s'affairent toujours autour de leurs cartes, le chef de bord d'*ULYSSE CHARLIE* reçoit un nouvel appel d'*Alindien*

indiquant que *Le Ponant* a été repositionné par les bateaux présents sur zone, que la mission prévue pour ce jour devient sans objet, mais qu'il faut de nouveau se préparer pour un décollage au petit matin, confirmation en sera donnée dans la nuit, avec des directives complémentaires.

19. Golfe d'Aden, à bord du *Commandant Bouan*, 20 h 00 E.

La nuit est complètement noire, pas le moindre rayon de lune. Le vent reste modéré. Le *Bouan* s'est rapproché du *Ponant* d'abord jusqu'à 8 nautiques (environ 15 000 mètres) puis prudemment jusqu'à 3,5, sans feux. Le voilier est parfaitement visible, car il a gardé tout son éclairage de pont et l'illumination des mâts. Avec les reflets qui scintillent sur la mer, il est comme une boule lumineuse, entourée d'un halo. Les veilleurs du *Bouan* le suivent en permanence, et son commandant, qui n'a pas quitté la passerelle, y jette fréquemment un regard à travers ses jumelles, mais à cette distance, il est trop éloigné pour y distinguer une quelconque activité. *Le Ponant* fait route vers les eaux somaliennes à 9 nœuds. En gardant ce cap et cette allure, il devrait y pénétrer en milieu de nuit. S'il faut intervenir de vive force, il n'y a plus que quelques heures. Chacun à bord du *Bouan* en a conscience, Couble a informé son équipage sans détour de toutes les éventualités et la tension est palpable, mélange d'inquiétude devant l'inconnu, mais aussi fierté d'être là, en première ligne face aux pirates pour tenter de sauver des marins, des compatriotes retenus en otage.

La nuit est silencieuse. On n'entend pas un bruit, juste le ronronnement des moteurs diesels, et à mi-voix les commandements et les comptes rendus. L'abri de navigation est dans la pénombre, à peine éclairé par les modestes lumignons rouges des cadrans réglés à l'intensité minimum et les reflets

jaune-orangé des écrans radar. L'écho du *Ponant* surbrille à chaque tour d'antenne. Les marins se concentrent sur leur tâche. Les pirates sont à portée de main, à portée de canon...

Couple retourne les mots qu'il a entendus dans sa tête ; il faut les surprendre, lui a-t-on précisé au cours d'un nouvel appel. Il a fait le nécessaire, avec les moyens du bord. Les artilleurs ont peaufiné les derniers réglages. De son côté, le bosco a longé les 700 mètres d'aussières sur la plage arrière et préparé des flotteurs en bois avec le charpentier. Il est assis avec ses hommes sur un stock de bouts et de filets extraits du fond de la soute, qu'il a l'intention de jeter à l'eau, maillés sur les lignes pour densifier le barrage afin de mieux casser les hélices si la décision en est prise. Couteau en pendant au côté dans leur fourreau de cuir, épissoir²² à portée de main, les quatre manœuvriers préparent les estropes²³.

Comme pour une partie de pêche.

De son côté, au carré, le médecin-chef Cabalzou a poursuivi les aménagements avec son infirmier pour transformer la pièce en hôpital de campagne. Il a l'habitude. Heureusement il fait beau, simplement un peu de roulis mais sur l'avis, coutumier des mouvements plus brutaux, personne ne fait attention.

Les autres bâtiments alentour ont maintenant rallié leur poste en écran, selon les directives de Couple, suffisamment loin pour que les pirates ne se doutent de rien. L'*USS Tarawa*, l'*USS Bulkeley* et le *HMCS Charlottetown* sont à une quinzaine de nautiques. Deux bâtiments de la *TF 58* américaine, l'*USS Germantown* et l'*USS Cleveland*, détachés et placés en soutien associé, se maintiennent à distance. Le *Bouan* assure les fonctions d'« *on scene commander* » ou « commandant du lieu de l'action ». Couple se trouve à la tête d'une armada, jamais réunie sous les ordres d'un simple avis.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

des pirates et disposer d'informations fraîches pour des opérations ultérieures, mais rien de suspect n'éveille l'attention de l'équipage. En reprenant la direction du nord pour contourner le cap Gardafui, il aperçoit encore l'*USS Tarawa*, toujours en soutien dans les parages, ainsi que la frégate canadienne *HMSC Charlottetown*. Le contact est établi au passage avec les deux navires, et les échanges, comme toujours entre les marins engagés loin de chez eux dans des opérations délicates, sont chaleureux.

Il est 11 h 30 locale lorsque *ULYSSE CHARLIE* se présente à l'atterrissage après un transit sans histoire sur la bordure sud du golfe d'Aden au cours duquel on a aperçu Bossasso, Berbera, puis au loin la petite ville d'Arguesha, proche de la frontière. Il y a plus de huit heures que l'avion a quitté Djibouti.

Les hommes de l'équipage sont fatigués, mais la mission n'est pas terminée. Aussitôt l'avion posé et garé au parking, ils se hâtent de le ranger avant de gagner le « *shelter* », une sorte d'Algeco aménagé qui leur sert de PC, afin de procéder au débriefing, de rédiger les comptes rendus, d'habiller des photos, et de transmettre l'ensemble des documents. Ils rejoignent enfin le mess pour déjeuner.

Dès qu'ils les voient entrer dans la salle à manger, les aviateurs du 4/33 déjà installés à table se précipitent pour demander des nouvelles. Ils veulent des détails. De leur côté, les pilotes de *Mirage* sont toujours en alerte. Une intervention musclée est pour le moment toujours écartée, leur a dit le général Lefort lui-même au briefing de la matinée, mais la situation peut évoluer brutalement et ils veulent encore y croire.

Tandis que les conversations se prolongent, les techniciens du détachement qui ont pris le relais des volants auscultent l'avion, car une visite attentive est de règle après chaque mission. Le vol s'est déroulé sans ennui technique, et l'équipage

n'a signalé aucun incident, pourtant les mécaniciens découvrent une anomalie à l'entrée d'air du moteur droit, due à un mauvais fonctionnement du système d'antigivrage. Le chef du détachement est immédiatement prévenu. Il apparaît rapidement que l'avarie nécessite des pièces de rechange qu'il faut faire parvenir de métropole. L'avion est immobilisé au sol.

Tandis que les quatorze hommes ont regagné leurs quartiers pour dormir, la décision de détacher un deuxième aéronef est prise l'après-midi même par l'état-major de la marine après de nombreux échanges entre le chef du détachement et le commandement de l'aéronavale. L'état-major des armées approuve. Ce nouvel avion pourra convoier les pièces et sa présence contribuera à renforcer le dispositif autour du *Ponant*, permettant un vol quotidien. Il pourrait être là dès lundi.

Mais demain, quelle que soit la suite des événements, il n'y aura pas de vol.

22. À bord du *Bouan*, fin de matinée.

Pour Couble, comme pour ses marins, l'opération « Tarpon » a été longue et délicate, mais les dix-huit hommes d'Arta, les colis et les deux vedettes *Futura* ont été récupérés sans casse. L'avisos est plein comme un œuf et on se serre pour faire de la place aux nouveaux venus. Ils ne sont d'ailleurs pas exigeants, ils ont l'habitude des installations rudimentaires.

Pour l'heure, le *Bouan* file à bonne vitesse pour rejoindre *Le Ponant*, qu'*ULYSSE CHARLIE* leur a de nouveau confié. Cette allure vive convient bien à la mécanique, car après plusieurs heures de manœuvres à faible vitesse, les moteurs ont besoin d'un solide débrayage. Ce n'est pas le moment de risquer une avarie. Il a été indispensable de régler la question des poubelles qui s'accumulaient depuis plusieurs jours plage arrière, plus de

10 m³, et se résoudre à immerger les sacs qu'on rapporte d'habitude jusqu'à l'escale pour les déposer à terre. Impossible cette fois-ci. Les cuisiniers les ont lestés avec des gueuses, et tout a été filé dans le sillage. Les paquets ont rapidement disparu.

Couple est rassuré depuis que le CPCO l'a informé qu'une intervention musclée sur *Le Ponant* n'était plus d'actualité. Le coup de fil est parvenu à 23 h 00 E, puis les choses se sont précisées au cours de la nuit tandis que l'officier en second assurait la suppléance et qu'il pouvait prendre quelques heures de repos. Juste avant 1 h 00 E, le *Bouan* était repris sous commandement national et recevait l'autorisation d'entrer dans les eaux territoriales, tandis que la directive « Tarpon » tombait à 4 h 30 E.

Quelques heures à peine pour préparer le bateau... Personne à bord n'avait pratiqué une telle opération, sauf à s'y être entraîné dans la période de mise en condition opérationnelle, et de nouveau avec le concours des Forces françaises à Djibouti (FFDj) lors de l'arrivée dans les parages. Seul le capitaine d'armes avait plusieurs expériences, mais du côté des commandos.

La tentation est de trop se précipiter alors que la patience est de mise pour ramasser individuellement chaque homme et chaque colis.

Couple est satisfait : tout s'est bien passé malgré la longue séquence. Heureusement, le *C160* et l'*Atlantique* en surveillance avaient suffisamment de potentiels pour tourner dans le ciel pendant les opérations de ramassage. Son souci reste maintenant celui du niveau de ses soutes à gazole puisqu'il n'est plus qu'à 18 % de réserves. C'est un seuil anormalement bas pour un bâtiment de surface qui doit faire en sorte de ne jamais

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

Le commandant Bléjean a fait pousser les feux, et la *Jeanne* file à 15 nœuds vers le nord. Ce n'est pas une vitesse considérable, mais pour un bateau lancé quarante-sept ans auparavant et qui n'a pas cessé de naviguer depuis sur toutes les mers du monde, c'est une allure honorable.

La veille, une dépêche de l'AFP parvenue à bord en début d'après-midi a annoncé la prise d'otages du *Ponant* le long des côtes de la Somalie. Bléjean a tout de suite pensé que la *Jeanne* pouvait tenir son rôle dans cette affaire.

Il connaît bien les opérations piraterie puisque, avant de prendre son commandement, il a été le prédécesseur d'Isnard au CPCO. Il a suivi l'inquiétant développement du phénomène les deux années passées, et notamment l'attaque du *Danica White*. Avant l'intervention des Français⁵, les Américains avaient tiré sur les skiffs à la remorque du cargo pour tenter de l'empêcher de se diriger vers la côte somalienne, mais sans aucun succès. Cet échec avait contribué à donner confiance aux pirates qui en ont certainement déduit que les Occidentaux faisaient beaucoup de bruit, mais pas d'actions sérieuses.

Peu avant de quitter le CPCO pour le commandement de la *Jeanne*, Bléjean avait proposé l'organisation d'une réunion interministérielle au secrétariat général de la mer afin de sensibiliser les différents ministères à la montée en puissance de la piraterie et aux dangers qu'elle représente pour la navigation. Sans grand succès d'ailleurs, puisque aucun bâtiment français n'avait encore été impliqué.

Il estime maintenant que les pirates vont conduire *Le Ponant* vers l'un des camps où ils ont l'habitude de retenir les navires pendant les négociations et il fait infléchir la route vers cette zone. À 15 nœuds, la *Jeanne* pourrait y être dans la journée du 7 avril.

Le porte-hélicoptères a quitté Brest le 15 décembre et doit rentrer début juin pour un dernier carénage, avant d'entamer à l'automne 2008 son ultime campagne. Depuis cinq mois, il a mené sa mission de formation des officiers-élèves d'abord en Atlantique, avant de rejoindre l'océan Indien par le cap de Bonne-Espérance ; il poursuivra vers la Méditerranée via le canal de Suez.

Souvent au cours de sa longue carrière le bateau s'est trouvé engagé dans des opérations lointaines de nature militaire, des interventions humanitaires ou des sauvetages, auxquelles il a pu apporter une contribution significative grâce à ses hélicoptères, ses équipements, ses techniciens, ses médecins ou sa capacité de commandement. Il a mené dans les dernières années de nombreuses actions contre le narcotrafic et son intervention très rapide en Indonésie lors du tsunami de décembre 2004 a manifesté avec éclat et efficacité la solidarité de la France.

La *Jeanne* a l'habitude des situations mouvantes ou peu ordinaires. La semaine précédente, son passage de 24 heures à Mayotte, prévu le 29 mars dans le programme initial, a coïncidé avec des événements sensibles aux Comores : elle s'est trouvée sur place, au moment où une force comorienne soutenue par des éléments de l'Union africaine reprenait l'île voisine d'Anjouan, nouvel avatar d'une situation chaotique et souvent sanglante depuis l'indépendance, marquée par une vingtaine de coups d'État et les épisodes rocambolesques de Bob Denard et de ses mercenaires.

La fuite vers Mayotte du président autoproclamé d'Anjouan, M. Bakar, et sa demande bien embarrassante de refuge politique avaient créé de vives polémiques et un ressentiment antifrçais aussi bien aux Comores que sur Mayotte, au sein d'une importante population le plus souvent clandestine originaire d'Anjouan. La *Jeanne* s'est alors préparée à toutes les

éventualités, y compris une évacuation de ressortissants français sur l'une ou l'autre des îles comoriennes.

La tension s'est finalement apaisée, la présence de la *Jeanne* y a notablement contribué et elle a passé quelques heures au mouillage pour accueillir M. Yves Jégo, nouveau secrétaire d'État à l'Outre-Mer, qui effectuait son premier déplacement dans ce contexte agité. Elle a rejoint ensuite Antsiranana, la fameuse Diego-Suarez qui a gardé tout son cœur pour les marins français. L'accueil comme toujours y a été exceptionnellement chaleureux et les jeunes marins ont compris l'engouement de leurs anciens pour cette terre accueillante et francophile. C'est au moment où la *Jeanne* franchissait les passes que la dépêche de l'AFP est tombée, immédiatement portée au commandant.

Bléjean n'a pas beaucoup hésité. Il ne faut que trois jours à la *Jeanne* pour rejoindre les côtes de la Somalie. Il sait que plusieurs unités françaises appartenant à la *TF 150* ou engagées dans d'autres opérations aux côtés de nos alliés ou amis sont présentes dans le nord de l'océan Indien et qu'elles pourraient intervenir, mais il sait aussi que la *Jeanne* dispose de nombreux atouts complémentaires qui seraient utiles si une opération de vive force était envisagée ou se révélait nécessaire en cas de mise en danger de la vie des otages.

Il a aussitôt réuni ses commandants adjoints pour leur faire part de la situation, s'est assuré que le chef mécanicien, le capitaine de frégate Legay, n'avait pas de préoccupation majeure avec sa machine, et a ordonné de modifier la route de quelques degrés vers l'est. Si l'affaire devait se dégonfler dans les vingt-quatre heures, il serait toujours temps de repartir vers l'ouest pour rejoindre le *Georges Leygues* à son appareillage de Dar es Salam et reprendre le programme de formation et d'entraînement en sa compagnie. À ce moment, Bléjean n'a pas estimé utile d'informer l'équipage de ces modifications. Il sait que les

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

Sur le *Var*, comme sur le *Bouan*, les dispositions sont prises pour le ravitaillement à la mer. À bord du pétrolier, le PC cargaison est armé, les portiques disposés et les palettes de vivres alignées, prêtes à être roulées sous le câble, au point de transfert. Le *Bouan* quitte sa faction à proximité du voilier et rejoint le *Var*. C'est l'affaire d'une dizaine de minutes. L'*Alouette* qui vient de décoller de la plateforme arrière du pétrolier va prendre le relais de l'avisos pour surveiller le voilier.

Les deux navires sont maintenant en route parallèle à 30 mètres de distance. Coup de sifflet, fusil lance-amarres, mouvements de pavillons. Le gréement de transfert est passé, puis la manche de gazole qui s'emboîte avec le clic caractéristique dans le cône réceptacle...Routine.

La séquence est bien rodée. Elle dure moins d'une heure. Le *Bouan* est maintenant au plein complet, avec 15 jours supplémentaires de vivres. Couble va pouvoir souffler. Lozier l'aperçoit sur son aileron, surveillant la fin de la manœuvre. Les deux officiers échangent un signe amical de la main au moment où les bateaux se séparent dans une gerbe d'écume. Coup de sirène.

Pendant toute l'opération, l'*Alouette* a tourné autour du *Ponant*. Elle s'en est même rapprochée au maximum sans constater de gestes hostiles ou de manipulation d'armes, comme avait pu le faire l'*Atlantique* la veille. Peut-être les pirates s'habituent-ils à la présence des unités françaises. Le pilote confirme la présence des filles que les veilleurs du *Bouan* avaient identifiées en fin d'après-midi et fait une belle moisson de photos, les premières prises par un hélicoptère français après celles de l'*OSPREY* du *Charlottetown* et les films d'*ULYSSE CHARLIE*.

Aussitôt parvenues à bord, une fois l'hélicoptère posé, les cassettes sont confiées à la cellule de renseignement d'*Alindien*.

Cette modeste équipe placée sous la direction du capitaine de corvette Xavier Aillaud comprend aussi le capitaine Gautier-Boutolle, de l'armée de l'air, et le maître Gaëlle Rollet, interprète photo. C'est elle qui prépare les briefings quotidiens présentés à l'amiral ; les données finement analysées sont ensuite transmises à Paris à l'état-major des armées pour le général Georgelin. Complétées et enrichies des interceptions radioélectriques, elles permettent de réaliser une image significative de la situation, également acheminée vers les cellules de crise de l'EMA et à l'Élysée.

Le *Bouan* a maintenant regagné sa station à quelques nautiques du voilier. Lozier est toujours à la passerelle du *Var* avec le commandant. Ils évoquent l'arrivée de l'amiral Gillier prévue pour le lendemain matin et son installation à bord. L'avion doit décoller de Djibouti dans la nuit pour un parachutage aux premières lueurs de l'aube.

Le maître d'hôtel a monté du café. Lozier tient sa tasse et remue la cuillère en prenant son temps. Un rayon de soleil illumine l'élégante cafetière à manche d'ébène à travers les vitres de l'abri. Mais les deux officiers n'ont guère le temps de savourer la beauté de l'instant.

Ils sont silencieux, chacun dans ses pensées. Lozier est satisfait de sa petite équipe. Depuis le début de l'affaire, elle tient le coup. Voilà maintenant plus de neuf mois qu'elle est constituée autour de lui et qu'elle a été soumise à rude épreuve, car les opérations se sont enchaînées sans guère de répit. Une expérience exigeante – ils sont tous là pour un an, une longue année loin des leurs – mais d'une richesse exceptionnelle. Dans la coursive état-major où lui-même est installé, l'ambiance est chaleureuse. Une vraie bande. Entre marins, terriens et aviateurs, la greffe a pris. Les terriens et autres aéronautes se sont adaptés à cette existence étrange des marins, où le lieu de travail est en

même temps lieu de vie, en permanence sous tension, souvent chahutée par la houle ou les vagues. La chambre est aussi bureau, parfois même salle de réunion. Loin de leur famille et de leurs amis, les officiers, officiers mariniens et sous-officiers de l'état-major sont là vingt-quatre heures sur vingt-quatre, toujours disponibles, les trajets ne dépassent pas quelques mètres.

Lozier de son côté n'a guère eu de mal à s'adapter. Pour un sous-marinier habitué à la promiscuité, le *Var* fait plutôt figure de palace.

Le Ponant qu'on suit toujours au radar n'est qu'à 2 nautiques du fameux Ras-el-Cheil et il continue sa route. Ce n'est donc pas là qu'il embarquera un interprète, mais probablement plus au sud.

29. Paris, palais de l'Élysée.

Personne ne sait précisément ce qui se passe lors de la réunion tenue à l'Élysée dimanche 6 avril dans la journée. Les délibérations, comme c'est l'usage autour du président de la République, sont secrètes. Les archives, le moment venu, témoigneront pour l'histoire, car ces échanges donnent toujours lieu à un compte rendu. On constate simplement que cet épisode sera déterminant pour la conduite de la crise des otages du *Ponant*.

Selon certains échos, la réunion devait avoir pour objet une autre affaire d'otages puisqu'elle doit traiter du sort d'Ingrid Betancourt toujours retenue par les Farc dans la jungle colombienne. Depuis plusieurs années, la France s'est beaucoup impliquée dans la libération d'Ingrid Betancourt, qui jouit dans notre pays d'une grande notoriété ; ses enfants et son premier mari sont de nationalité française et elle-même a souvent

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

Flepp. Puis le pilote : « *Esterel* en avant lente. »

Le *Siroco* appareille.

Tout juste rentré d'une tournée en Méditerranée orientale qui l'a mené jusqu'en Libye, le *Siroco* est de nouveau sur la brèche. Weekend, bien sûr, vacances de Pâques, bien sûr... Les marins ont l'habitude. Le capitaine d'armes a fait le nécessaire pour récupérer les deux cent cinquante hommes et femmes de l'équipage dispersés depuis vendredi. Ravitaillement des rechanges, des vivres, lots aéronautiques, antenne médicale et chirurgicale renforcée, matériel lourd pour les commandos et les forces spéciales. De quoi tenir plusieurs semaines, car les choses peuvent durer.

Le commandant de la force d'action navale, le vice-amiral d'escadre Philippe Sautter, grand patron de la flotte de surface, a donné ses directives samedi matin après analyse de la situation avec son état-major toulonnais. La *Jeanne d'Arc* ne pourra pas prolonger exagérément son séjour en océan Indien. Elle doit poursuivre sa mission de formation des officiers-élèves. Elle dispose en outre d'un équipage nombreux qu'il est inutile de mobiliser longtemps encore après cinq mois de mer si la prise d'otages s'éternise. Certaines ont traîné pendant plus de cinq mois.

Sans attendre, les dispositions sont prises à Toulon pour permettre l'appareillage du *Siroco* au plus vite. L'état-major des armées valide l'option et la décision est confirmée dimanche.

Le *Siroco*, comme son *sister-ship* la *Foudre*, est adapté à la mission. Grand bâtiment amphibie capable de mettre en œuvre à la fois des hélicoptères – de la marine, de l'armée de terre ou de l'armée de l'air – grâce à son long pont d'envol, et des engins de débarquement à partir du radier immergeable qui ouvre directement sur la mer par sa porte arrière, le *Siroco* dispose aussi de vastes installations de commandement pour diriger une

opération interarmées, et d'un hôpital de 500 m² avec blocs opératoires et salle de traitement des grands brûlés. Il peut embarquer cinq cents soldats avec véhicules et leur état-major. Il a une grande autonomie et peut tenir plusieurs semaines au large sans mobiliser de ravitailleur.

Le commandant, casquette vissée sur le crâne, est accoudé au pavois sur l'aileron de passerelle. Il surveille d'un œil la manœuvre de l'*Esterel* qui tire maintenant de toute sa puissance car le vent s'est déjà levé, de l'autre le plan d'eau où il va s'éviter pour mettre cap vers les passes. Martin Flepp n'est pas mécontent de cet appareillage inopiné vers l'océan Indien. Une mission claire et concrète qui plaît à ses marins. Ils n'ont pas ménagé leurs efforts pour embarquer le matériel et redisposer le navire au cours du week-end. Sauver des collègues d'une mauvaise passe, une belle aventure !

Lui-même est à son affaire pour une telle opération. Il a déjà commandé plusieurs bâtiments, mais il est aussi nageur de combat. Il a passé deux années chez les *Seals*¹, les fameuses forces spéciales de l'*US Navy*, commandé le commando *Hubert* et secondé Gillier en Afghanistan. Il est du sérail...

Aussi, Flepp est satisfait d'avoir pu embarquer un *Super Frelon* de la flottille 33 *F* dans les flancs du *Siroco*. Une première depuis longtemps. Cet antique hélicoptère, que les mécaniciens d'aéronautique de la marine s'acharnent encore à faire voler malgré les années, a de belles capacités pour des opérations de contre-terrorisme maritime, et les équipages de la 33 *F* y sont spécialement entraînés ; on ne fait guère mieux. Il pourra être utile pour diriger l'assaut d'un dispositif plutôt hétéroclite de *Puma*, d'*Alouette* et de *Panther*.

Un peu en retrait, soucieux de ne pas gêner la manœuvre et les marins qui s'activent sur la passerelle, Bouzid Messili ne

manque rien du spectacle de l'appareillage. Une expérience nouvelle pour lui. Seul son insigne de casquette le distingue des autres membres de l'équipage. Jamais un aumônier musulman² n'avait embarqué pour une mission opérationnelle.

Le commandant Flepp a rencontré Bouzid Messili, aumônier régional de la marine, quelques mois auparavant et l'a sollicité pour l'aider à dénouer des situations difficiles entre les jeunes marins musulmans de son équipage. Ils sont une vingtaine à bord. Les deux hommes ont sympathisé. Bouzid Messili, qui conserve parallèlement des fonctions d'imam dans la région lyonnaise, y a laissé sa femme et ses trois enfants : il est célibataire géographique à Toulon et Martin Flepp lui a proposé d'embarquer. Le *Siroco* est sous bonne garde puisque le père Charolais, aumônier catholique, est aussi du voyage.

Avec le passage du canal de Suez, la descente de la mer Rouge et une rapide escale à Djibouti, il faut compter une dizaine de jours de transit pour rejoindre le théâtre d'opérations. Là-bas, le *Siroco* embarquera l'état-major de l'amiral Gillier, les gendarmes et les commandos, et on pourra libérer les autres bâtiments.

Le lourd navire se dégage du quai dans un brassément d'eau et de vase, s'évite avec l'aide des remorqueurs, franchit les passes et met le cap au sud-est en direction de l'Orient.

1. Seals : « *Sea, air and land* » (« mer, air et terre »). Fameuses unités spéciales de la marine américaine créées pendant la Seconde Guerre mondiale. Elles sont employées dans les opérations de reconnaissance, de préparation de terrain avant débarquement, de contre-terrorisme, de capture de chef de guerre, ou toute autre forme de guerre non conventionnelle.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

sur leur corde, tandis qu'un homme s'approche avec un seau pour traire. Les pirates ont conservé leurs habitudes... La nouvelle se répand sur les ondes, relâchant momentanément la tension qui s'est renforcée depuis le naufrage.

Dans les locaux de l'état-major qui occupent la partie haute du château, sous la passerelle, l'amiral Gillier, désormais au plus près du lieu de l'action tant que le *Jean Bart* n'a pas rallié, a pris ses marques. Les officiers d'*Alindien* lui prêtent volontiers leur concours. Le colonel de Medlege, J5⁵ de l'état-major et marsouin⁶, très à son aise parmi les marins, met tout son savoir-faire dans l'élaboration des différents plans, tandis que le commissaire en chef Logette apporte son expertise juridique de « *legal advisor* »⁷, tant les aspects légaux sont importants dans une opération de cette nature, conduite avec des moyens militaires, mais dans le respect des procédures nationales comme des conventions internationales. La France n'est pas en guerre contre la Somalie, et les preneurs d'otages sont des civils. Toutes les actions envisagées doivent l'être en se conformant scrupuleusement aux règles du droit. Logette veille au grain.

Comme il fallait s'y attendre, la demande des médias est soutenue. La modeste cellule de communication d'*Alindien*, faute de place – elle ne dispose même pas d'un local en propre –, est fortement sollicitée : détails opérationnels, interviews, images... Aucun journaliste n'est embarqué à bord du *Var* ni sur les autres bâtiments de la force, et pour cause, tous les navires engagés arrivent directement d'opérations. Seuls deux militaires de l'Établissement de communication et de production audiovisuelle de la défense, l'ECPAD, dont l'amiral Gillier a demandé la venue pour faire des images, sont en transit sur le

Jean Bart. L'enseigne de vaisseau Clémence Viel assure une liaison permanente avec le capitaine de vaisseau Prazuck, à Paris, mais l'amiral est très attentif à ne laisser filtrer aucune information susceptible de profiter aux pirates. Ils écoutent la radio, lisent les journaux et regardent la télévision. Leurs propos à travers les interceptions le prouvent. Inutile de leur faciliter la tâche.

Grande activité sur le pont. Le *Var*, comme les autres pétroliers ravitailleurs de la marine, dispose sous les portiques de larges passavants débouchant à l'arrière sur la plateforme hélicoptère et se prolongeant vers l'avant jusqu'au château ; ils permettent la circulation et l'entreposage en bon ordre des palettes, des caisses ou des objets à transférer lors des opérations de ravitaillement à la mer, les uns suspendus à un câble tendu entre les deux navires, les autres en sling⁸ sous les hélicoptères.

Fin d'après-midi. Les commandos « tarponés » le matin même ont stocké à l'abri des pavois le matériel parachuté avec eux et récupéré colis par colis. Tout a été ouvert et déconditionné, les pièces vérifiées et remontées en bon ordre. Il n'y a pas de temps à perdre s'il faut intervenir dans la soirée. La nuit tombe rapidement. À l'ouest, des lueurs rougeoyantes embrasent encore le ciel, mais on ne voit pas la ligne de côte, elle est trop loin. Il n'y a pas un nuage. Sirius, légèrement bleutée, basse sur l'horizon, apparaît, puis Rigel, bleue aussi, et Bételgeuse, à peine rouge. Toute la constellation d'Orion est maintenant visible, majestueuse. La brise du soir soulage l'atmosphère, mais la tôle grise, chauffée à blanc dans la journée, est encore brûlante. Dans la pénombre, les hommes en treillis poursuivent leurs préparatifs. Soudain, la plateforme

s'incline sur tribord. Mouvement souple du lourd bateau. À l'arrière, la ligne écumeuse du sillage qui ressort sur l'eau noire marque un début de courbe. Le mouvement se prolonge. Le *Var* incurve sa route vers la terre. Les commandos ont compris et redoublent les préparatifs sous le regard brillant du céleste chasseur⁹. La nuit leur sera-t-elle favorable ?

1. Cité par *Mer et marine*.
2. L'observation attentive du globe permettait d'y distinguer sur la carte de France les noms de Jarnac, Château-Chinon, Cluny, Solutré et Latché...
3. Pour la chronologie des négociations sur la rançon, voir Annexe.
4. Drôme : l'ensemble des embarcations du bateau.
5. J5 : voir note 8 (I-4), p. 32.
6. Marsouin : soldat des troupes de marine.
7. Dans les opérations complexes qui mêlent intimement les actions civiles et militaires, les commandants d'opérations sont conseillés par des juristes, « *legal advisor* » dans la terminologie alliée.
8. En sling : suspendu.
9. Orion : chasseur légendaire de la mythologie grecque qui a donné son nom à la constellation la plus remarquable du ciel.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

rejoindre leur machine saisinée sur le pont pour un décollage inopiné ; ils finissent par ouvrir et l'accueillent avec surprise, encore à moitié endormis. Poulain s'explique. Les deux garçons peinent à retrouver leurs gestes, et encore maladroits, l'aident à enfiler les gilets et à ajuster le réglage. Revenue à son poste, elle n'a pas sommeil et son esprit vagabonde. Trop d'événements, trop d'émotions. Elle est macaronée depuis moins de six mois, et voilà que demain elle se trouvera peut-être en face de RPG et de kalachnikovs. Est-elle prête ? Des images défilent, comme dans un film. Des hommes, en bas, dans le sable et la poussière, à côté de leurs véhicules, le visage protégé par un ample cheich. Elle devine leurs armes. Elle n'a pas de crainte. Elle a déjà réfléchi. Elle n'a pas choisi ce métier par hasard. Elle aurait pu prendre une autre voie. Dans le fond, elle est fière. Ce qu'elle redoute, c'est de ne pas être à la hauteur. Se concentrer sur les gestes. Faire ce qu'elle a fait cent fois à l'entraînement. Mais subitement le doute s'insinue. Renoncer ? Non, elle ne cédera sa place pour rien au monde. Elle a de la chance. Les images et les impressions continuent de se bousculer. Pourquoi ne pas les saisir ? Elle hésite puis sort son bloc du tiroir de la tablette et couche ces divagations sur le papier, les élans comme les peurs, avec le drôle de sentiment de sacrifier à un énorme cliché. Mais elle veut laisser quelque chose. Elle le fait avec des mots qu'on emploie rarement, par pudeur. Les garçons de leur côté écrivent-ils ? Qu'importe. Elle cache la lettre et la range dans ses affaires. On la trouvera forcément. Sa famille saura qu'elle a pensé à eux. Elle se sent bien.

Elle éteint la petite lampe. Le poste est dans la pénombre, à peine éclairé par les fanaux de sécurité. À côté ses collègues dorment. Elle ouvre son caisson et fouille dans le tiroir et sur les étagères. Un Opinel, une lampe torche, de la ficelle... Des petits riens qui sont là et ne servent jamais... Elle décroche la

combinaison qu'elle mettra demain matin et y fourre les trésors. Avec un minuscule ours en peluche porte-bonheur offert par un ami légionnaire qu'elle sort de son petit sac à dos. Tout est prêt. Elle s'endort comme un bébé, bercée par le ronronnement de la machine au loin, et le souffle des ventilateurs. La *Jeanne* file sur la mer sombre.

Le chef lui aussi est resté toute la nuit au PC machines. Pas d'incident notable, pas la moindre chute de pression, la vieille bécane tient le coup, c'est de bon augure pour la suite. Lorsque la passerelle ordonne la diminution d'allure, il respire. Mission accomplie, pour le moment. La *Jeanne* occupera son poste.

À 6 heures, il suffit de quelques minutes pour ramasser le *Panther* du *Jean Bart*, qui dépose le tireur d'élite du commando *Hubert* et les deux cameramen militaires. Le vent est bien orienté il n'y a pas à changer de cap pour l'appontage de l'hélicoptère. La journée s'annonce belle.

Le commandant Bléjean a fait avancer le branle-bas, et aussitôt après la sonnerie de la « marche »³, prend le micro de la passerelle pour expliquer la situation à tout l'équipage par la diffusion générale, et préciser le rôle de la *Jeanne* dans les événements de la journée.

« Ici le commandant... » C'est un peu solennel, mais la voix est posée. « Dès le début des opérations, annonce-t-il, on rappellera aux postes de combat. » Il donne des précisions sur la mission des hélicoptères et le dispositif médical.

Dans les carrés et les postes, comme à la cafétéria où les marins ont commencé à se rendre pour le petit déjeuner, les hommes et les femmes écoutent attentivement. Le commandant s'exprime souvent de cette manière pour impliquer l'équipage

dans les moments importants de la vie du bord, mais aujourd'hui les choses sont différentes. Il n'y a pas le brouhaha habituel. À la rampe, les gestes sont mesurés, un jeune cuisinier retient sa louche en suspens au-dessus de la grande gamelle d'aluminium.

Le capitaine Humbert est assis à la longue table du carré avec ses camarades marins. Il y a là les détecteurs, les mécaniciens, les officiers instructeurs de l'école. Pas beaucoup de commentaires après la communication. Il sent simplement le regard de ses voisins se tourner discrètement vers lui au moment où le commandant détaille le rôle des hélicoptères. Envie certainement, crainte et admiration peut-être. « Être sans en être » ; il a connu plusieurs fois dans sa carrière cette légère frustration. Cette fois-ci, « il en est ».

La *Jeanne* reste positionnée au-delà des eaux territoriales, hors de vue du *Ponant* pour ne pas dévoiler sa présence en brouillant le paysage des pirates. Le *Jean Bart* en revanche rentre dans le jeu et remplace le *Bouan*. L'avisos aura tenu son poste pendant six jours auprès du voilier, assurant une présence à la fois rassurante pour les otages et dissuasive pour les pirates. À ce stade de la négociation, l'arrivée du *Jean Bart*, à la silhouette singulièrement plus imposante que celle de l'avisos, mettra une pression sensiblement plus forte sur les pirates. Cette permutation permettra aussi à l'amiral Gillier de surveiller les opérations à la vue, depuis la frégate.

Le commandant Bléjean est demeuré en passerelle, d'où il suit à la VHF le déroulement du protocole de versement de la rançon. Il s'agit pour les négociateurs de s'assurer que la restitution des otages s'effectue conformément à ce qui est convenu et reste sous contrôle du dispositif militaire. Les choses

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

déchiquetés, les étendues désertiques où l'ombre de l'avion qui file sur le sable disparaît dans le creux d'un oued asséché, les rares villages disséminés dans un paysage de gris, de jaune et de noir, les maigres troupeaux, les pistes vers nulle part rappellent étonnamment le Tchad.

WALLABY HOTEL a reçu confirmation de la mission pendant le vol. L'échange des otages est bien prévu pour le courant de la matinée. À ce moment de la séquence où les pirates seront certainement nerveux, la consigne est de demeurer discret pour que rien ne vienne entacher la mise en place du protocole. Les pirates doivent rester en confiance.

En arrivant à proximité de la côte, le lieutenant de vaisseau Aumeunier n'a pas de difficulté à retrouver le paysage, déjà reconnu lors de la mission du 9 avec l'avion de la 21 F. L'étendue grisâtre agrémentée de reflets parfois rosés jusqu'à la ligne de côte, la tache plus sombre du village de Garaacad, à 200 ou 300 mètres en retrait du rivage, avec ses habitations dispersées dans tous les sens, posées au hasard sur le sable. Ce matin, on n'y distingue pas d'agitation particulière. Dans l'intérieur, des ensembles inattendus attirent plutôt le regard. Un groupe de maisons bien ordonnées au carré, cubiques, blanches, comme un lotissement. À l'écart, au milieu de rien, des constructions plus vastes et entourées de murs, isolées.

Une piste, rayure claire sur l'étendue désertique, file vers l'est en une succession de Z et disparaît dans le lointain.

Sur l'eau bleue, *Le Ponant* est mouillé à un nautique environ du rivage. Il est élégant avec son étrave effilée, ses trois mâts pointant vers le ciel, les voiles carguées sur les bômes, comme un oiseau de mer aux ailes repliées qui se serait posé pour reprendre son souffle. Comment imaginer qu'un drame se joue en bas, dans ses flancs. La ligne de côte, marquée de petites baies à peine fermées et de modestes échancrures, colorée du

trait blanc des vagues se brisant sur le sable, s'étend de part et d'autre à perte de vue. Ici et là, les campements de pêcheurs, en bordure de la plage. Le *Commandant Bouan* n'est qu'à quelques centaines de mètres du voilier. Sur l'écran du radar de l'avion, Aumeunier identifie facilement la frégate *Jean Bart*, en route vers la côte, et plus loin encore, au-delà des eaux territoriales, la *Jeanne d'Arc* et le *Var*.

Curieusement, aucun skiff n'est amarré à l'arrière du *Ponant*. Un boutre attend au mouillage. Au sud, plusieurs petites embarcations longent la plage. Vu du ciel, il règne sur la côte une étonnante sérénité. Tout est calme dans cet immuable lever de soleil. Pourquoi alors cette imperceptible sensation de tension qui monte progressivement ?

Les prises de communication avec les différents intervenants sont rapides et concises. *WALLABY HOTEL* se tient toujours en retrait à environ 10 nautiques et entame une grande boucle. À bord du *Jean Bart* du côté du large, on met à l'eau les embarcations de commandos, hors de vue du *Ponant*. Les dés sont jetés.

45. À bord du *Jean Bart*, matin.

La frégate est aux postes de combat depuis 8 h 30, avec quelques aménagements complémentaires auxquels le commandant adjoint équipage et le capitaine d'armes ont mis la dernière main au cours de la nuit. Plusieurs dispositions ont été prises pour pouvoir encaisser des tirs de roquettes RPG7 et des rafales d'armes automatiques sans dommages majeurs, ni risques pour le personnel à l'extérieur.

Tout est arrangé pour que de loin l'activité du bord apparaisse la plus normale possible. Les pirates savent que la frégate doit remplacer le *Bouan* pour l'échange, Marchesseau les

a prévenus, mais il est inutile de les inquiéter. Les tireurs de petits calibres sont soigneusement dissimulés près de leurs armes déjà approvisionnées afin de pouvoir réagir immédiatement si une riposte s'avère nécessaire. À l'arrière, le *Panther* est en alerte à cinq minutes, mais l'équipage n'est pas à bord et la plateforme hélicoptères est totalement vide. Des protections solaires ont été disposées pour obscurcir le cockpit. L'idée est de faire embarquer les pilotes et le tireur d'élite sans que le mouvement soit décelable du *Ponant*. Les équipes de pont d'envol et de sécurité sont en attente derrière la porte du hangar qui reste soulevée d'un mètre environ. Cette légère entorse au règlement de mise en œuvre doit permettre de gagner une minute sur les délais ordinaires. La veille, après le report de la mission, le lieutenant de vaisseau Bédarride et ses hommes, venus du *Surcouf* et embarqués dimanche après-midi à Djibouti en même temps que les commandos, se sont de nouveau entraînés à cette séquence.

Le soleil est déjà haut, il fait chaud et les hommes souffrent dans leur tenue de protection noire barrée de bandes argentées fluorescentes, lunettes antifeu sur le front, cagoule roulée autour du cou et gants de coton à la ceinture, parés à être enfilés au premier danger.

Le vent souffle du nord-est à une quinzaine de nœuds. Avant le lever du jour, *Damlaimcourt* s'est placé dans le sud-est. La manœuvre d'approche est conduite pour gagner la position retenue à proximité du *Ponant* tout en masquant la présence des quatre *Futura* qu'il a déjà fait mettre à l'eau ; les vedettes sont prêtes à se dévoiler et à foncer sur le voilier au secours des otages avec les commandos marine et les gendarmes du GIGN si l'affaire tourne mal. La frégate se rapproche à petite vitesse en route à l'ouest-nord-ouest, les *Futura* sous le vent, sur sa hanche

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

le changement brutal de décor, l'ambiance nouvelle et les uniformes ; les sourires font plaisir à voir.

50. En vol avec l'Atlantique ULYSSE CHARLIE, vers 12h30 C.

De son poste d'observation, Molina a suivi toute la séquence par l'intermédiaire de la VHF, mais sans grande visibilité, puisque l'avion occupe le secteur nord et que tous les bateaux sont dans le soleil. Le commandant tactique vient de donner le feu vert pour que les deux *Atlantique* se démasquent et se rapprochent du village de Garaacad, et il faut moins de trois minutes à *ULYSSE CHARLIE* pour se présenter. Seul *GRIFFON 2* est en vol et tourne autour du *Ponant*, que le *Bouan* a maintenant rejoint pour se tenir prêt à le prendre en remorque, tandis que la *Jeanne* et le *Var* sont repartis vers le large en ramassant leurs hélicos. Le *Jean Bart*, qui a fini d'embarquer les otages et le commandant Marchesseau, reste à proximité après avoir lui aussi récupéré le *Panther*. Molina comprend que l'intention est d'envoyer à bord du *Ponant* une petite équipe de conduite menée par Régis Daumesnil, pour sortir au plus vite le voilier des eaux territoriales, éventuellement en remorque du *Bouan* si le moteur peine à redémarrer ou si l'hélice est engagée.

À terre, les 4x4 sont toujours à proximité de la plage. Plus loin, on aperçoit une trentaine de barques blanches alignées devant la mer. La mission confiée aux deux *Atlantique* par le commandant tactique est de suivre la rançon, c'est-à-dire en réalité les mouvements des véhicules à leur départ de la plage, car personne n'a pu observer dans lesquels précisément les valises avaient été transférées. Avec trois valises et quatre véhicules, la tâche n'est pas facile. La répartition semble d'ailleurs poser quelques problèmes aux pirates, puisque les

embarcations sont arrivées à la plage depuis déjà plusieurs minutes.

Les deux chefs de bord se répartissent le suivi des véhicules qui se dirigent maintenant vers le village. Il reste aux Bretons trente minutes d'autonomie, après quoi les Nîmois devront assurer seuls la poursuite. Coordonnant leurs mouvements, les deux avions entament des cercles autour du village, à 12 000 pieds³ du sol pour rester hors de portée d'une éventuelle menace missile. Le pistage est effectué grâce à la caméra infrarouge et à la vue, avec deux opérateurs dans le nez vitré, le chef de bord lui-même, l'AB FAC (*AirBorne Forward Air Controller*), spécialiste embarqué pour la mission, dont le rôle est normalement de guider les chasseurs sur des objectifs au sol, et un autre opérateur au sabord droit.

Les 4x4 entament alors une course erratique, allant d'une maison à l'autre, s'arrêtant subitement entre deux pâtés d'habitations, faisant marche arrière, repartant à toute allure en braquant sur les chapeaux de roue et soulevant des nuages de poussière, stoppant de nouveau devant une nouvelle mesure, comme pour une tournée de distribution. Partout devant les maisons ou dans les ruelles, des attroupements, hommes, femmes, enfants. Impossible d'imaginer la moindre action de force au sein du village. On aperçoit un camion frigo blanc à cabine rouge. D'autres véhicules, petits pick-up ou camionnettes, se dirigent vers la périphérie du village. Il y a trois pistes. L'une part au sud parallèlement à la côte, la deuxième vers le nord en s'écartant légèrement du rivage, la troisième s'enfonce à l'ouest et se perd en zigzags dans le désert. Les observateurs ont l'impression que des barrages se mettent en place au départ de ces pistes selon un dispositif établi à l'avance et une organisation minutieuse qui contraste avec les allées et

venues brouillées des 4x4 à travers Garaacad. La sarabande dure plusieurs dizaines de minutes. *L'Atlantique* des Bretons, en bout de potentiel, passe ses contacts aux Nîmois après un dernier tour d'observation, toujours à 12 000 pieds, et met le cap au nord-ouest. *ULYSSE CHARLIE* est désormais seul pour surveiller l'ensemble des mouvements de véhicule. Il est bientôt 13 h 40.

Molina reporte les observations pratiquement en continu, mais les demandes de précision et de complément du *Jean Bart* se font plus insistantes.

Deux 4x4 se dirigent vers les groupes de constructions blanches situées au sud-ouest du village, le premier à environ 500 mètres, l'autre à un bon kilomètre. Jusqu'à présent, les véhicules étaient restés dans la partie ancienne à 300 mètres en recul de la plage. Ils convergent maintenant vers la même maison entourée d'un grand mur carré, isolée, à mi-chemin des deux groupes.

Trois hommes sortent précipitamment ; ils reviennent à quatre avec un sac apparemment lourd, rapidement chargé sur la plate-forme arrière et chacun portant un fusil. Les deux véhicules repartent et se fondent de nouveau dans le dédale des ruelles. *L'Atlantique* continue son tour en descendant aussi bas que raisonnable. Il peine à les suivre, car ils se confondent avec les habitations. Ils semblent toutefois se regrouper.

À l'écart, une tache marron sur le fond gris-rose. L'observateur du nez avant ajuste ses jumelles. C'est un troupeau de chèvres... Un quart d'heure se passe.

Soudain, un mouvement rapide au milieu du village dans une zone sombre, à peine perceptible puis plus distinct avec des éclats de reflets sur une vitre. Un 4x4 jusque-là masqué par un muret se faufile en zigzaguant à travers les ruelles. La poussière vole. Il atteint les dernières maisons et gagne la piste qui s'enfonce droit dans le désert. Il roule maintenant à vive allure.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

route aviation pour récupérer les *Alouette* et le *Panther* qui rallient par l'arrière. Ils se tiennent prêts à les remettre en l'air après ravitaillement en cas de crash ou d'amerrissage de l'*Atlantique*. De son côté, le *Surcouf*, qui a appareillé de Djibouti avec deux hélicoptères *Cougar* pour rejoindre la zone, reçoit l'ordre de pousser les feux vers la corne de l'Afrique afin d'assurer une éventuelle opération de sauvetage dans le nord du théâtre.

Selon l'échange des communications que Molina n'entend plus que d'une oreille, les *Gazelle* vont de leur côté entrer en action. Mais Molina a la tête ailleurs.

Avec un seul moteur, l'avion perd la moitié de sa puissance, sa vitesse de croisière passe de 270 à 190 nœuds⁶, et le pilotage est rendu difficile car le moteur vif, à plein régime, ne tire pas dans l'axe. Molina doit compenser le gros moment latéral en jouant du manche et des palonniers, sans toutefois perdre de l'altitude ni risquer de descendre sous la vitesse de décrochage. En dentelle...

Cap au nord maintenant. La côte somalienne défile à bâbord. Personne en vue sur la mer.

54. À bord de *VEGA UNIFORM* et des *GRIFFON*, 15 h 00-15 h 30 C.

Alors que les trois hélicoptères tout juste décollés se sont regroupés pour rejoindre les bateaux, Poulain tourne toujours audessus du 4x4, désormais vide et abandonné sur la piste. Aux commandes de sa *Gazelle Hot GRIFFON 1*, le lieutenant Jacrot, qui n'a manqué aucun des épisodes de l'attaque et de l'arrestation des pirates depuis son secteur de surveillance, annonce qu'il se tient prêt à tirer un missile sur toute cible qui se présenterait, sa radio étant toujours relayée par l'*Atlantique*

qui a déjà quitté le lieu de l'action mais reste encore suffisamment proche et en altitude. À bord de l'aéronef, c'est désormais le coordonnateur tactique qui assure la liaison, tandis que les pilotes sont concentrés sur leurs instruments.

Aucune action de ce type n'a été prévue au briefing ni envisagée par l'amiral Gillier dans ses consignes transmises au chef du dispositif pendant le transit aller, mais l'occasion est trop belle d'effectuer un tir de combat, de montrer aux pirates ou à leurs soutiens la capacité et la détermination des forces françaises. Jacrot argumente. L'idée, insiste-t-il, est aussi de ne rien laisser aux poursuivants, si d'aventure des liasses étaient restées dissimulées dans le 4x4. Le chef du dispositif commando intervient sur la fréquence pour soutenir Jacrot depuis le *Panther* qui le ramène vers la frégate. Le *Jean Bart* ne tarde pas à donner le feu vert de l'amiral Gillier, sous réserve, ce dernier insiste, précise l'opérateur, qu'il n'y ait aucun dommage collatéral, en particulier que les piétons et les véhicules dont la présence a été annoncée par Poulain soient toujours à distance. Gillier ne veut prendre aucun risque, conformément aux assurances qu'il a données au général Georgelin. Les pilotes le savent.

Jacrot gagne une position à 2 000 mètres au nord de la cible, tandis que *GRIFFON 2* se met en arrière gauche, légèrement décalée, pour filmer l'opération mais aussi pour surveiller le secteur ouest, car la *Gazelle* en stationnaire est une cible facile ; ce n'est pas le moment de se faire tirer par une kalachnikov. Poulain, de son côté, se tient dans le secteur arrière droit. Jacrot s'immobilise et cabre légèrement. Quelques secondes à peine pour ajuster, un filet de fumée blanchâtre au-dessus de la rampe droite, et le missile part. Le point lumineux file droit sur le véhicule à l'arrêt, et un gros paquet compact gris-noir traversé de lueurs orangées explose en volute à la place du 4x4. Un pneu

s'envole d'un côté, une portière en vrille de l'autre. Le nuage se délite en un panache rapidement dispersé par le vent qui souffle vers l'ouest dans le sens de la piste, tandis que la carcasse, dévorée par les flammes, sort du brouillard de sable soulevé par l'explosion. Le missile a percuté la cabine. Il est 15 h 00 C.

À bord de *GRIFFON 2*, les cameramen embarqués de l'ECPAD continuent de filmer, Humbert s'efforce de leur donner le meilleur angle et le meilleur éclairage. Jacrot et Poulain dirigent désormais leurs machines vers l'épave pour une ultime vérification, il s'en faut de quelques secondes. Soudain, sur le trajet, entre la position de tir et la carcasse, à proximité d'un massif d'épineux, Poulain devine un gamin. Il court dans tous les sens 30 mètres à peine sous les hélicoptères pour rassembler ses bêtes que l'explosion a fait fuir. Il porte un fusil en bandoulière. Jacrot l'avait remarqué peu auparavant à l'aide de la caméra thermique et il en avait rendu compte à Humbert mais il était suffisamment éloigné de la trajectoire.

La cabine du 4x4 flambe de plus belle. Autour, les pièces et les morceaux de carlingue soufflés par l'explosion et le chargement dispersé à 30 mètres à la ronde, vêtements, sacs, apparaissent comme des taches colorées sur le sable ocre-roux.

Les trois hélicoptères se regroupent et font route vers le rivage. Poulain demande une nouvelle fois de ralentir la marche pour suivre les deux *Gazelle*.

À 15 h 20, les trois machines franchissent le trait de côte. Sur la plage, un petit cargo échoué, mangé par la rouille. Peut-être le *Princess Sarah*, attaqué par des pirates dans ces parages en avril 2002, dont les marins français de la frégate *Floréal* avaient libéré l'équipage. À l'époque, personne ne s'intéressait aux pirates. L'équipage était syrien...

GRIFFON 2 s'écarte du dispositif pour prendre les dernières vues aériennes du *Ponant*. La *Jeanne d'Arc* s'est de nouveau

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

15. Paris, ministère des Affaires étrangères, même heure.
16. République de Djibouti, base des commandos d'Arta, 17 h 00 C
17. Paris, avec l'amiral Gillier, fin d'après-midi
18. Base aérienne 188 de Djibouti, après-midi
19. Golfe d'Aden, à bord du *Commandant Bouan*, 20 h 00 E.
20. Paris, hôtel de Matignon, 19 h 00 B

Chapitre II : samedi 5 avril

21. En vol avec l'*Atlantique ULYSSE CHARLIE*, au petit matin
22. À bord du *Bouan*, fin de matinée
23. Hôtel de Matignon, réunion interministérielle, 11 h 00 B.
24. Ambassade de France à Nairobi, milieu d'après-midi.
25. À bord du *Jean Bart*, milieu d'après-midi
26. Au nord de Madagascar, à bord de la *Jeanne d'Arc*.
27. Djibouti, avec l'amiral Gillier

Chapitre III : dimanche 6 avril

28. Océan Indien, à bord du *Var*, matinée
29. Paris, palais de l'Élysée
30. À bord du *Bouan*, matinée
31. Djibouti, avec l'amiral Valin

Chapitre IV : lundi 7 avril

32. Au large de la Somalie, en vol avec l'amiral Gillier, au petit matin
33. Toulon, à bord du *Siroco*, matinée

Chapitre V : mardi 8 avril

34. Golfe d'Aden, à bord du *Jean Bart*, matinée

35. Océan Indien, à bord de la *Jeanne d'Arc*.
36. Paris, palais de l'Élysée, après-midi
37. Paris, bureau du chef d'état-major des armées, fin d'après-midi
38. À bord du *Var*.

Chapitre VI : mercredi 9 avril

39. Paris, ministère des Affaires étrangères, centre de crise.
40. À bord du *Jean Bart*, soirée

Chapitre VII : jeudi 10 avril

41. Nuit du 9 au 10 avril et journée du 10 avril, à bord de la *Jeanne d'Arc*.
42. À bord du *Jean Bart*.

Chapitre VIII : vendredi 11 avril

43. À bord de la *Jeanne d'Arc*, matinée
44. À bord des *Atlantique*, matinée
45. À bord du *Jean Bart*, matin
46. À bord de l'*Atlantique ULYSSE CHARLIE*, 11 h 00 C.
47. À bord du *Jean Bart*, 11 h 40 C
48. À bord de la *Jeanne d'Arc*, 12 h 00 C
49. À bord du *Jean Bart*, 12 h 20 C
50. En vol avec l'*Atlantique ULYSSE CHARLIE*, vers 12 h 30 C
51. À bord du *Jean Bart*, 13 h 55 C
52. À bord de la *Jeanne* puis du dispositif d'hélicoptères, 13 h 40-15 h 00 C
53. À bord de l'*Atlantique PELICAN C*, 15 h 00 C.
54. À bord de *VEGA UNIFORM* et des *GRIFFON*, 15 h 00-15 h 30 C

55. À bord de la *Jeanne d'Arc*, 16 h 00 C

Épilogue

Annexe Chronologie des négociations pour la rançon



Composition et mise en pages réalisées par
Compo 66 – Perpignan
223/2011

Éditions du Rocher
28, rue du Comte-Félix-Gastaldi
98000 Monaco
www.editionsdurocher.fr

Imprimé en France
Dépôt légal : janvier 2012
N° d'impression :