

À l'été 2006, alors qu'un conflit armé oppose Israël au Hezbollah au Liban, la France déclenche l'opération *Baliste*, un vaste dispositif aéronaval destiné à protéger et à évacuer ses ressortissants pris au piège des combats. Menée principalement par la Marine nationale, avec le concours de l'armée de Terre et de l'armée de l'Air, l'opération permet en quelques semaines de mettre à l'abri plusieurs milliers de personnes, dont une majorité de Français, tout en préparant le renforcement de la présence militaire française dans le cadre des Nations unies. *Baliste* demeure l'une des plus importantes opérations d'évacuation de ressortissants conduites par la France depuis plusieurs décennies, et la première mission opérationnelle de plusieurs matériels alors flambant neufs, dont le PBC *Mistral* et les hélicoptères *Caracal*.

Le déclenchement du conflit remonte au 12 juillet 2006. Ce jour-là, un commando du Hezbollah franchit la frontière séparant le Liban d'Israël dans le secteur d'Aïta el-Chaab et enlève deux soldats israéliens, avec l'objectif affiché de provoquer un échange de prisonniers, selon un mode opératoire déjà employé par le mouvement chiite libanais lors d'épisodes antérieurs. Plusieurs autres militaires israéliens sont tués dans l'accrochage.

La riposte israélienne est immédiate et de grande ampleur. Considérant le gouvernement libanais dans son ensemble comme responsable de l'attaque (deux ministres appartenant au Hezbollah siégeant alors au cabinet), l'État hébreu lance une campagne militaire visant à la fois les positions du mouvement et de nombreuses infrastructures civiles du pays. Dès les premières heures, l'aviation israélienne frappe des routes, des ponts, ainsi que des axes reliant la banlieue sud de Beyrouth, bastion du Hezbollah, à la plaine de la Bekaa et au sud du Liban. Le 13 juillet, les bombardements atteignent la capitale et visent notamment l'aéroport international Rafic-Hariri, dont les pistes sont endommagées. La fermeture de l'aéroport entraîne le déroutement des vols et coupe le Liban de sa principale porte d'entrée et de sortie aérienne.

Cette destruction de l'aéroport de Beyrouth change radicalement la donne pour les ressortissants étrangers présents sur place. En pleine période de vacances estivales, plusieurs dizaines de milliers de Français se trouvent au Liban, qu'il s'agisse de binationaux, de résidents ou de simples touristes. Privés d'une évacuation par voie aérienne classique, ils se retrouvent bloqués dans un pays soumis à un blocus maritime et aérien israélien, tandis que les combats s'intensifient et que les tirs de roquettes du Hezbollah frappent le nord d'Israël.

Le bilan humain du conflit, qui durera 33 jours, sera lourd. Les autorités libanaises et les organisations internationales font état de plus d'un millier de morts au Liban, en très large majorité des civils, de plusieurs milliers de blessés et de centaines de milliers de déplacés à l'intérieur du pays. Du côté israélien, on compte plusieurs dizaines de soldats tués et un nombre significatif de victimes civiles sous les tirs de roquettes. C'est dans ce climat de guerre ouverte, avec une aviation israélienne maîtrisant l'espace aérien et un Hezbollah disposant de capacités de tir importantes, que se déroulera l'évacuation des ressortissants français.

La décision politique et le lancement de l'opération

La France, qui entretient des liens historiques étroits avec le Liban et y compte l'une des plus importantes communautés étrangères, réagit rapidement. La décision d'engager les armées est prise au sommet de l'État : selon les récits de l'armée de Terre, les ordres émanant de la présidence de la République sont reçus le 14 juillet, jour de la fête nationale, et exécutés dans la foulée par les états-majors. Jacques Chirac est alors président de la République, Dominique de Villepin Premier ministre, Michèle Alliot-Marie ministre de la Défense et Philippe Douste-Blazy ministre des Affaires étrangères.

L'opération reçoit le nom de code « *Baliste* ». Elle poursuit un double objectif. Le premier, immédiat, est de sécuriser et d'évacuer les ressortissants français et, plus largement, occidentaux désireux de quitter le Liban. Le second, plus stratégique, consiste à constituer un dispositif militaire avancé en Méditerranée orientale, susceptible d'appuyer par la suite un renforcement de la Force intérimaire des Nations unies au Liban (FINUL) et d'apporter un soutien logistique aux troupes onusiennes déjà présentes sur le terrain. Comme le souligneront les responsables militaires de l'époque, il ne s'agit pas d'entrer en guerre contre Israël, le Hezbollah ou la Syrie, mais d'assurer une mission de protection et d'évacuation dans un environnement de combat.

Le dispositif est placé sous le commandement du contre-amiral Xavier Magne, qui dirige la force depuis le théâtre des opérations. Au plus fort de son déploiement, *Baliste* mobilise autour de 1 700 militaires, répartis entre une composante navale amphibie, une composante aérienne et une composante terrestre.

Une montée en puissance rapide des moyens

L'un des traits marquants de l'opération *Baliste* est la vitesse avec laquelle les moyens sont rassemblés et projetés, à partir d'unités qui n'étaient pas toutes en état d'alerte immédiate.

Dès le 15 juillet, les premiers navires appareillent des ports militaires de la Méditerranée française. La frégate anti-sous-marine *Jean de Vienne* figure parmi les premiers bâtiments à faire route vers les côtes libanaises. Le lendemain, 16 juillet, le transport de chalands de débarquement (TCD) *Siroco* appareille à son tour, après avoir embarqué en urgence des éléments de la force terrestre : un détachement de l'aviation légère de l'armée de Terre (ALAT) comprenant deux hélicoptères *Puma*, des unités du 7^e bataillon de chasseurs alpins (7^e BCA) et une antenne chirurgicale embarquée.

Le déploiement le plus emblématique reste celui du bâtiment de projection et de commandement *Mistral*. Ce navire, tête de série d'une nouvelle classe de bâtiments amphibies, n'a pas encore été officiellement admis au service actif à la mi-juillet 2006 : il achève tout juste une longue phase d'essais et d'entraînements en mer. Le samedi 15 juillet, le *Mistral* reçoit l'ordre de se mettre en état d'appareiller. La moitié de son équipage est alors en permission. En 48 heures, marins et techniciens s'emploient à achever les travaux en cours, à remonter des équipements et à compléter les soutes du bâtiment, tandis que l'ensemble de l'équipage rejoint le bord. Pour permettre cet appareillage anticipé, l'industriel prélève même, en accord

avec la Marine, quelques pièces de rechange à bord d'un autre bâtiment de la classe, le *Tonnerre*, afin de garantir la disponibilité technique du navire.

Le *Mistral* appareille de Toulon dans la nuit du mardi 18 au mercredi 19 juillet, avec à son bord une force conséquente : plusieurs centaines de soldats de l'armée de Terre (infanterie de marine et génie, une compagnie du 2^e RIMa), des commandos marine du commando *Hubert*, une antenne chirurgicale, ainsi que 3 hélicoptères *Puma* supplémentaires de l'ALAT. Le navire embarque également des blindés : chars légers de la famille *AMX-10 RC*, véhicules de l'avant blindés (VAB) et véhicules blindés légers (VBL). En route vers le théâtre, le bâtiment reçoit en mer, au large de la Crète, des hélicoptères *Cougar* destinés à compléter son groupe aéromobile.

La composante aérienne se met en place tout aussi vite. Le 16 juillet dans l'après-midi, trois hélicoptères *EC725 Caracal* de l'armée de l'Air décollent de la base de Cazaux, en Gironde, et rejoignent la base britannique d'Akrotiri, à Chypre, où ils se posent le 17 au matin. Le trajet représente environ 2 500 km parcourus en une quinzaine d'heures de vol, effectué de façon autonome et en moins de 48 heures. Pour ces appareils, mis en service un mois et demi plus tôt seulement, il s'agit de la première mission opérationnelle. Un groupe de transport aérien composé d'avions *Transall C-160* complète le dispositif basé à Chypre.

Au fil des semaines, la force *Baliste* s'appuie sur un ensemble important de bâtiments de la Marine nationale, dont la composition évolue au gré des relèves et de l'évolution de la mission. Sept unités principales sont engagées sur la zone, représentant, selon les sources et les périodes, entre un millier et 1 700 marins.

Le cœur du dispositif amphibie repose sur les bâtiments capables d'embarquer un grand nombre de passagers : le bâtiment de projection et de commandement *Mistral* et le transport de chalands de débarquement *Siroco* assurent l'essentiel des rotations d'évacuation. Ils sont relayés à partir de la fin août par un autre TCD *Foudre*.

La protection de ces bâtiments face à la menace aérienne et sous-marine est confiée à des frégates spécialisées. La frégate antiaérienne *Jean Bart* embarque le poste de commandement chargé de coordonner la défense et la gestion de l'espace aérien pour les unités françaises sur zone ; une fonction essentielle dans un environnement où l'aviation israélienne opère intensément. La frégate anti-sous-marine *Jean de Vienne*, présente dès le début, est ensuite relevée par la frégate anti-sous-marine *Montcalm*. La frégate antiaérienne *Cassard* participe également au dispositif, notamment lors des évacuations les plus exposées dans le sud du pays. La frégate *La Fayette* est aussi citée parmi les unités engagées en soutien.

À ces bâtiments de combat et de transport s'ajoutent des navires de soutien logistique. Les bâtiments de commandement et de ravitaillement (BCR) *Var* et *Marne* assurent le ravitaillement de la force à la mer, permettant aux autres unités de rester longtemps sur zone sans regagner un port.

Le *Mistral* apporte, en plus de ses capacités d'emport, une plateforme de commandement de premier plan. Sa vaste zone dédiée au poste de commandement, dotée de nombreuses stations de travail, permet d'installer l'état-major de la force et d'en faire le navire amiral de

l'opération. Arrivé sur zone autour du 21-22 juillet, il relève le *Siroco* dans sa fonction de commandement. Le bâtiment dispose aussi d'importantes capacités hospitalières et d'un vaste hangar hélicoptères, ce dernier pouvant à lui seul accueillir plusieurs centaines de personnes lors des rotations d'évacuation.



Hélicoptère PUMA du 3e RHC et TCD Foudre. Crédit : Marine nationale.

Le déroulement des évacuations

Les évacuations s'organisent selon une logique en deux temps, articulée autour de Chypre, base arrière du dispositif. Dans un premier temps, les ressortissants sont acheminés depuis le Liban vers l'île, soit par voie maritime, soit par voie aérienne. Dans un second temps, ils sont convoyés de Chypre vers la France et le reste de l'Europe, essentiellement par avion.

Par mer, les bâtiments amphibies embarquent les rapatriés dans les ports libanais – principalement Beyrouth, mais aussi Tyr et Naqoura, dans le sud – et les transportent vers le port chypriote de Larnaca ou, parfois, vers Mersin, en Turquie. La distance entre Beyrouth et Larnaca, d'environ 200 km, représente près de 8 heures de transit maritime, contre une heure environ par hélicoptère. À Larnaca, les personnes évacuées sont débarquées puis dirigées vers les liaisons aériennes de retour.

Par air, les hélicoptères *Caracal* effectuent des rotations entre Beyrouth et Akrotiri, à Chypre.

Ils sont utilisés en priorité pour évacuer les ressortissants dont l'état de santé ne permet pas une traversée maritime, mais participent aussi au transport de passagers valides. Chaque rotation des trois appareils permet d'embarquer plusieurs dizaines de personnes avec leurs bagages ; au total, les hélicoptères de l'armée de l'Air auront évacué plusieurs centaines de personnes de la capitale libanaise vers Chypre.

Les premières évacuations débutent très tôt. Selon le ministère des Affaires étrangères, dès le 17 juillet, une première rotation permet d'évacuer 800 ressortissants français et 300 étrangers, essentiellement européens. À cette date, la ministre de la Défense fait état d'environ 2 000 personnes déjà évacuées du Liban par la France, comprenant des Français mais aussi un certain nombre d'Européens et quelques ressortissants américains. La France se présente alors comme l'un des tout premiers pays à avoir mis en place un dispositif d'évacuation d'une telle ampleur.

Les rotations des grands bâtiments amphibies constituent le principal vecteur d'évacuation. Le *Mistral* rejoint Beyrouth dès le 25 juillet et embarque, lors de cette première rotation, près de 1 200 personnes désireuses de quitter le Liban. Sur l'ensemble de son déploiement, il effectue quatre rotations entre Beyrouth et Larnaca ou Mersin, permettant à lui seul le rapatriement de 4 753 personnes. Chaque rotation du bâtiment permet d'évacuer entre 800 et 1 100 civils, mis à l'abri des zones de combat sous la protection des frégates antiaériennes et anti-sous-marines.

Parmi toutes les phases de l'opération, une évacuation se distingue par sa difficulté et son exposition : celle menée le 25 juillet 2006 depuis Naqoura, dans l'extrême sud du Liban, à proximité immédiate de la frontière israélienne. Cette localité, qui abrite le quartier général de la FINUL, se trouve alors en pleine zone de combat, dans un secteur où s'affrontent les forces aéronavales israéliennes et le Hezbollah.

Plusieurs centaines de ressortissants sont encore bloqués dans cette partie du pays, particulièrement isolée et dangereuse. Pour les récupérer, la Marine engage notamment la frégate *Cassard* et le TCD *Siroco*, tandis que la force terrestre mobilise le détachement de l'ALAT (DETALAT *Baliste*), des éléments du 7^e BCA, les commandos du *commando Hubert*, une antenne chirurgicale et des détachements d'experts. L'opération se déroule dans des conditions extrêmement tendues, sous la menace des bombardements et des tirs. Au terme de cette manœuvre délicate, 184 ressortissants sont évacués, un grand nombre d'entre eux se trouvant en état de choc. Cet épisode illustre la nature particulière de *Baliste* : une opération d'évacuation conduite au plus près d'une ligne de front active.

Le ministre des Affaires étrangères indiquera d'ailleurs qu'il restait encore plusieurs centaines de Français dans la zone sud du pays, justifiant l'engagement de bâtiments jusque dans les ports méridionaux de Tyr et de Naqoura, là où la présence française demeurerait significative.

Dans les premiers jours de l'opération, l'évacuation repose sur le volontariat : les ressortissants qui le souhaitent sont pris en charge et acheminés vers Chypre. Mais à mesure que le conflit s'installe dans la durée et que la situation sécuritaire et sanitaire se dégrade, l'approche évolue.

Fin juillet, alors que l'aéroport de Beyrouth reste inutilisable après les bombardements israéliens, les autorités françaises décident de procéder à une évacuation d'autorité de leurs ressortissants, c'est-à-dire de ne plus attendre les seules demandes volontaires mais d'organiser un départ plus systématique. Les organisateurs relèvent en effet que les conditions sanitaires se détériorent sur le terrain et que les zones de regroupement des candidats au départ doivent être sécurisées, ce qui justifie le renforcement des capacités hospitalières et de transport du dispositif.

Cette montée en puissance humanitaire s'accompagne de l'ouverture, sur le plan diplomatique, de couloirs sécurisés. La France œuvre à la mise en place de corridors maritimes reliant Larnaca à Beyrouth et à Tyr, mais aussi de couloirs terrestres et aériens, afin de permettre à la fois l'évacuation des personnes et l'acheminement de l'aide.

Devant la représentation nationale, le ministre des Affaires étrangères souligne que ces opérations ne doivent pas être strictement qualifiées d'« évacuations » au sens où on l'entendrait pour une population résidente contrainte de fuir : elles concernent avant tout des Français de passage au Liban, nombreux à s'y trouver pour les congés estivaux.

Le soutien à la FINUL et le tournant du 14 août

À partir de la mi-août, l'opération *Baliste* connaît une inflexion majeure. Le 14 août 2006 entre en vigueur le cessez-le-feu prévu par la résolution 1701 du Conseil de sécurité des Nations unies, qui met fin aux combats et prévoit un renforcement substantiel de la FINUL, appelée à se déployer dans le sud du Liban aux côtés de l'armée libanaise. La force onusienne renforcée est parfois désignée sous le nom de « *FINUL II* ».

Dès lors, *Baliste* se réoriente progressivement de sa mission initiale d'évacuation vers des tâches de stabilisation, de retour à la paix et de reconstruction. La force française contribue au ravitaillement des unités de la FINUL en carburant, en eau et en vivres, et se prépare à convoier les renforts destinés au dispositif onusien.

Ce nouveau volet se traduit par l'envoi de moyens supplémentaires. Autour du 20 août, le TCD *Foudre* et la frégate *Cassard* appareillent de Toulon pour rejoindre le théâtre. Le *Foudre* est notamment chargé de convoier des éléments du génie (issus des 2^e et 13^e régiments du génie) ainsi qu'un parc important de véhicules du génie, plus d'une centaine, destinés à appuyer la FINUL dans ses missions de reconstruction et de déminage. Cette dimension est loin d'être anecdotique : les Nations unies estimeront que le sud du Liban a été contaminé par un très grand nombre de sous-munitions non explosées issues de bombes à fragmentation, rendant le travail du génie et des démineurs particulièrement crucial pour le retour des populations.

Le *Foudre* est présent sur zone à partir de la fin août et jusqu'à la fin septembre, tandis que le *Siroco*, engagé dès les premiers jours, reste déployé jusqu'au début du mois d'octobre. La participation de l'aviation légère de l'armée de Terre, assurée pour l'essentiel par des appareils du 3^e régiment d'hélicoptères de combat (3^e RHC), s'achève quant à elle dès le mois d'août.

Les chiffres de l'évacuation varient légèrement selon les sources et les dates auxquelles ils ont été établis, ce qui s'explique par le caractère évolutif d'une opération étalée sur plusieurs

semaines et par la diversité des vecteurs employés ; maritimes et aériens, français et alliés.

À la fin du mois de juillet, les responsables français évoquent environ 8 000 Français ayant quitté le pays grâce au dispositif. Le décompte se poursuit ensuite. Au 18 août 2006, on recense environ 14 500 personnes évacuées, dont approximativement 11 300 ressortissants français. Les bilans globaux les plus souvent cités font état d'un ordre de grandeur de 14 000 personnes évacuées au total, dont environ 10 000 à 11 000 Français, le reste correspondant à des ressortissants d'autres pays, en majorité européens, ainsi qu'à quelques Américains et à des personnes d'autres nationalités.

Concernant la part strictement assurée par la Marine nationale, les sources indiquent que 7 714 personnes ont été évacuées par ses bâtiments, le complément l'ayant été par les moyens aériens de l'armée de l'Air et par d'autres vecteurs. Le seul *Mistral*, avec ses 4 753 rapatriés, aura acheminé une part majeure des personnes transportées par mer.

Au-delà de l'évacuation des personnes, l'opération a comporté un volet humanitaire et logistique substantiel. Plus d'un millier de tonnes de fret humanitaire ont été acheminées, et la force a assuré le ravitaillement des contingents de la FINUL. La question du coût de l'opération pour la France a d'ailleurs été soulevée devant la représentation nationale, un député s'interrogeant sur le montant mobilisé et sur l'éventuelle répartition de la charge entre les pays européens dont des ressortissants avaient été rapatriés — signe que l'effort consenti par Paris avait bénéficié à d'autres nations.

L'opération *Baliste* a joué un rôle particulier dans l'histoire de plusieurs équipements des armées françaises, en constituant leur baptême du feu opérationnel.

Le cas le plus emblématique est celui du bâtiment de projection et de commandement *Mistral*. Engagé alors qu'il n'était pas encore officiellement admis au service actif, le navire a démontré en conditions réelles la pertinence des choix retenus pour cette nouvelle classe de bâtiments : des volumes importants au service d'une grande polyvalence, combinant capacité de commandement, emport de troupes et de véhicules, moyens hospitaliers et aptitude à l'évacuation massive de ressortissants. Son déploiement, d'une durée d'environ 45 jours, aura confirmé ses qualités opérationnelles dans un large éventail de missions (évacuation de ressortissants, assistance aux populations, soutien santé, gestion de crise, transport de troupes et de fret) avec un niveau de disponibilité jugé remarquable par la Marine. Pour un bâtiment tout juste sorti de sa phase d'essais, cette validation grandeur nature fut particulièrement précieuse.

Les hélicoptères *Caracal* de l'armée de l'Air ont eux aussi connu leur première mission opérationnelle à l'occasion de *Baliste*, à peine un mois et demi après leur mise en service. Leur déploiement rapide et autonome jusqu'à Chypre, puis leur utilisation intensive pour les rotations d'évacuation, ont mis en évidence leurs capacités de projection et de transport.

Si le gros de l'effort d'évacuation est concentré sur les mois de juillet et d'août 2006, l'engagement français en Méditerranée orientale se prolonge bien au-delà, à travers la contribution navale française à la FINUL renforcée. L'appellation *Baliste* continue de recouvrir cette présence pendant un temps.

Été 2006, il y a 20 ans débutait l'opération « Baliste ».

Officiellement, la mission *Baliste* prend fin le 21 février 2008. À cette date, le ministère de la Défense indique que le déploiement de l'EUROMARFOR (la force maritime européenne) au large du Liban, dans le cadre de la composante navale de la FINUL, marque le terme de l'opération.