



Une Ambition Maritime pour la France et pour l'Europe

Les atouts de la France et les développements que permet la mondialisation offrent à notre pays et à l'Europe des perspectives passionnantes. Depuis une quinzaine d'années de nombreuses initiatives sont prises en France pour sensibiliser nos compatriotes aux affaires de la mer et pour leur faire prendre conscience des avantages majeurs qu'une « ambition maritime » pourrait représenter pour l'avenir de notre pays, ainsi que pour l'Union européenne, dans le nouveau « concert mondial des Nations ».

Si on connaît bien nos atouts, notamment ceux que notre position stratégique favorable à la corne atlantique du continent européen, le long de l'artère maritime la plus dense qui relie Shanghai à Rotterdam, ou ceux de nos outre-mers bien répartis sur la planète avec les champs océaniques associés, on sait aussi que nos handicaps nationaux sont sérieux : les affaires de la mer ont rarement été prioritaires dans notre histoire. En outre il est clair, en 2014, que les principales options retenues par le gouvernement issu de l'élection présidentielle de 2012, ne sont guère en faveur de nouveaux grands projets d'avenir. Car les deux conditions primordiales à l'aboutissement d'ambitions à long terme, à savoir une volonté politique affirmée et un soutien majoritaire des citoyens sont loin d'être réunies.

Pour autant, il ne s'agit pas de renoncer ou d'attendre un moment plus favorable pour agir ; au contraire et paradoxalement, c'est

une raison supplémentaire de multiplier les actions d'information et de poursuivre les études et les recherches, les expériences et les concertations. Il faut rappeler à nos compatriotes les progrès réalisés dans les affaires de la mer depuis les années de guerre froide. Il faut encourager les entrepreneurs et les professionnels du monde maritime à se développer. Il faut aussi « oser dire les non-dits » qui entravent les pouvoirs publics afin d'être en mesure d'affronter en toute connaissance de cause les contraintes, les obstacles et les concurrences impitoyables des relations transnationales.

Le rôle moteur du Cluster maritime¹

Fort heureusement cette stratégie d'information et d'influence est déjà en œuvre depuis plusieurs années. Elle a été revitalisée en 2005 par la création du « Cluster maritime français » (CMF) sous l'impulsion de son créateur et président, Francis Vallat qui a récemment rappelé l'importance des relations

traditionnelles entre la Marine marchande et la Marine nationale. Un exemple parmi beaucoup d'autres de ses initiatives prises en pleine intelligence avec les autres membres des collectivités maritimes françaises, fédérées dans le Cluster.

Le CMF, créé en 2005 à partir d'un noyau initial de 35 adhérents professionnels, sociétés et fédérations, n'a cessé de se développer depuis lors pour réunir plus de 330 membres en 2014. Son site *Internet* est passé, dans le même temps, de 4 000 à 137 000 visites mensuelles. La brochure éditée tous les deux ans, consultable sur le site en français et en anglais, actualise les informations essentielles, offrant un panorama vivant des activités, des professions et des institutions qui contribuent au rayonnement de la France maritime. Elle met en évidence son poids social et économique qui représente maintenant environ 305 000 emplois directs et 65 milliards d'euros de valeur de production.

Le CMF, c'est aussi une somme d'actions dynamiques qui mobilisent les professionnels et tentent de réveiller les pouvoirs publics. Ce sont par exemple les « Assises de l'économie maritime », en partenariat avec « Le Marin », qui se tiennent chaque année en province. Les dernières, en décembre 2013, ont réuni pendant deux jours plus de 1 500 participants à Montpellier et à Sète.

Enfin le CMF a une dimension européenne en ayant cofondé le réseau « *European Network of Maritime Clusters* », dirigé par le président du CMF et réunissant une quinzaine d'autres clusters maritimes européens, dont beaucoup se sont inspirés du modèle français. Les divers acteurs français comme les industriels de la construction navale, les armateurs, les pêcheurs, en fait tous les grands métiers maritimes, et plusieurs Instituts et centres de recherche, ou encore la Marine nationale elle-même, ont ainsi de nouvelles occasions de confronter leurs expériences et leurs projets, notamment dans le cadre de l'UE.

Je ne saurais, dans ce court article, évoquer toutes les questions traitées par le CMF. Les propos introductifs de son président à Montpellier ont mis en évidence des retards, des blocages administratifs et politiques qui font traîner les dossiers et les décisions

pendant des mois, en dépit des relances et des travaux des groupes de travail permanents du Cluster. Seule satisfaction véritablement importante et nouvelle : le succès de l'introduction des sujets maritimes dans les programmes de l'Éducation nationale, grâce à l'action conjuguée d'un inspecteur général déterminé et très compétent Tristan Lecoq², au travail de la *Fondation Maud Fontenoy*, et au soutien actif et vigoureux du CMF. Il a fallu pour cela des années de travail, mais ça y est, c'est fait !

Argumentaires

Beaucoup d'autres instances sont parties prenantes dans les affaires de la mer et de nombreuses publications ont développé, des argumentations solidement étayées. Le Parlement s'y est intéressé, notamment sous la forme du rapport au Sénat³ n° 674 de 2012 ; puis le Secrétariat général pour la mer, l'Ifremer et le projet « Océanides » ; de nombreux travaux et conférences universitaires, sans compter beaucoup d'articles dans la presse spécialisée et même dans la presse nationale, le « Livre Bleu » français de 2012, le « Plan Vert, puis bleu » de la Commission européenne, les réunions internationales qui ont suivi la Conférence de Montego Bay⁴ des années 1970, et le rôle de l'OMI⁵...

Toutes ces initiatives ont fourni des argumentaires parfaitement convaincants, fondés sur les incontestables réalités du monde actuel.

Les catastrophes écologiques, comme celle de l'Amoco Cadix en 1976, avaient provoqué une prise de conscience mondiale qui s'est traduite par des décisions capitales et des nouvelles dispositions pour la sécurité du trafic maritime dans les zones les plus sensibles. De 1978 à 1980, j'avais personnellement suivi, au niveau de Matignon, l'établissement de ces règles au large de nos côtes, la mise en place des CROSS⁶, des dispositifs de séparation du trafic et les remorqueurs océaniques toujours prêts à intervenir sur alerte. L'action de l'État en mer a impliqué la création des « préfets de la mer ». Par délégation du Premier ministre, en métropole, les « Préfets maritimes » exercent des responsabilités interministérielles. Récemment, la « fonction Garde-côtes » a

permis d'intégrer le concept global de « *sauvegarde maritime* ».

L'actualisation des missions permanentes du temps de paix ou de crises consacre ainsi pour l'armée de mer l'appellation traditionnelle « Marine nationale ». Elle demeure, évidemment, la « Marine militaire ou Marine de guerre », l'une des trois forces armées françaises aux côtés de l'Armée de terre et de l'Armée de l'air, comme elles deux placée sous l'autorité du chef de l'État, chef des armées, du ministre de la Défense et du CEMA, le Chef d'état-major des Armées.

La sensibilisation de l'opinion à la protection des mers a de fait beaucoup contribué à la sécurité maritime. De même, les préoccupations écologiques pour la protection de la nature sont à l'origine du « *Conservatoire du littoral* » qui a pris toute sa place dans la protection maritime du pays. Agissant discrètement pour le long terme depuis sa création, ce modeste organisme a réalisé au fil des ans un remarquable bilan au profit de la protection de notre patrimoine côtier.

La planète bleue

Sous cette formule, maintes fois répétée dans les médias, j'évoque ici sans pouvoir les développer, quelques-unes des principales questions de fond qui justifient une ambition maritime, française et européenne.

On en connaît les fondements et en voici les principales pétitions.

« Le destin du XXI^e siècle se joue largement en mer » – « la France dispose d'atouts majeurs pour promouvoir un nouveau statut des Océans, et pour lutter contre leur dégradation » - « 95 % des échanges internationaux du commerce se font par mer ; 90 % des télécommunications internationales transitent par le fond des mers » – « les très grands fonds des océans recèlent la majeure partie des métaux rares, des ressources pétrolières et de gaz » – « la biomasse océanique est le meilleur espoir pour la nourriture d'une population mondiale en expansion » – « les exigences de la sécurité nautique, prises en compte depuis des siècles, ont donné lieu aux plus anciennes réglementations internationales du Droit de la mer universellement respectées sous l'autorité

de l'OMI ; comme le sont, depuis l'expansion de l'aéronautique, celles de l'OACI⁷ qui réglementent les espaces aériens » – « Les ports océaniques sont les portes d'entrée, les interfaces économiques et commerciaux, entre le monde maritime et les « *hinterlands* » terrestres ; leurs dysfonctionnements ont constitué en France de redoutables handicaps, pas encore définitivement levés en dépit de récentes avancées » – « les partenariats *public-privé* sont de très ancienne pratique dans le monde maritime »...

Perspectives sécuritaires

Pour clôturer ce tour d'horizon, comment ne pas évoquer les questions de défense et de sécurité nationales et internationales ? Le rôle des marines de guerre a été souvent décisif dans les grands conflits armés de l'histoire.

En 1939-1945, les démocraties occidentales, opposées à la tyrannie nazie, ont gagné la « bataille de l'Atlantique », vitale pour la survie de la Grande-Bretagne entre 1941 et 1944, puis pour la reconquête de l'Europe. Et, de 1941 à 1945, pour l'aide décisive des alliés à l'URSS, via Mourmansk, l'Afrique et l'Iran.

Après Pearl Harbour, en décembre 1941, l'*US Navy* et le *Marine Corps* ont joué un rôle décisif, aux côtés de l'*U.S. Army*, pour reconquérir les territoires du Pacifique et de l'Asie envahis par les armées japonaises, jusqu'à la victoire finale de 1945, achevée par les bombes atomiques d'Hiroshima et de Nagasaki.

Pendant les décennies de la « guerre froide », c'est sans doute la dissuasion nucléaire réciproque entre les démocraties occidentales et l'Union soviétique qui a évité une troisième guerre mondiale. Dans notre stratégie originale du « faible au fort », les Forces nucléaires stratégiques françaises, bien que leurs capacités ne soient pas numériquement comparables à celles des arsenaux surdimensionnés des deux superpuissances, ont joué et jouent encore, un rôle essentiel dans la géopolitique mondiale.

La composante océanique de la FNS⁸, la FOST⁹, procure la garantie technique imparable d'une « frappe en second », celle qui sanctionnerait un agresseur étatique assez fou pour déclencher une « frappe en premier » ou toute autre attaque militaire

délibérée, contre nos intérêts vitaux. Le général de Gaulle l'avait exprimé de façon magistrale dans son discours de Cherbourg en 1967 : « *La Marine se trouve maintenant, et sans doute pour la première fois de notre histoire, au premier plan de la puissance guerrière de la France, et ce sera dans l'avenir, tous les jours un peu plus vrai* ». Et quand Vinogradov, l'ambassadeur d'URSS à Paris, lui avait rappelé que les fusées soviétiques pouvaient réduire la France en cendres, il avait eu cette extraordinaire réplique : « *eh bien, monsieur l'Ambassadeur, nous mourrons ensemble !* ».

Quarante ans plus tard, après la fin de la guerre froide, les sous-marins stratégiques de la FOST et leurs missiles à portée intercontinentale, déploient leurs redoutables capacités, conformes aux évolutions scientifiques et techniques d'un monde en perpétuelle évolution. En outre, la composante aéronavale embarquée, la FANU¹⁰, a une capacité stratégique mobile, complémentaire des autres composantes de la FNS. Certes, les menaces paroxysmiques du temps de la bipolarité Est-Ouest ne sont plus d'actualité. Mais les événements du Caucase ou ceux de l'Ukraine en 2014, démontrent que l'hostilité fondamentale entre les États-Unis et la Russie demeure une donnée essentielle de la géopolitique mondiale, avec toutes les incertitudes stratégiques que cela comporte.

Dans les crises sécuritaires contemporaines, les armées françaises ont démontré à plusieurs reprises leurs remarquables aptitudes à conduire des « opérations

extérieures », et à tirer parti des expériences acquises pour améliorer sans cesse leur savoir faire, dans les contextes les plus variés. À cet égard l'opération « Harmattan » de 2011 au large de la Libye a démontré, notamment aux observateurs militaires étrangers, l'aptitude de notre Marine de combat à gérer des situations opérationnelles complexes, interarmées, interalliées, de « *la mer contre la terre* ».

Les restrictions budgétaires programmées pour les prochaines années par le gouvernement sont profondément inquiétantes car elles risquent de faire perdre *définitivement* au pays ses atouts majeurs face aux redoutables incertitudes du proche avenir.

Car, en 2014, nous sommes la seule Marine de guerre, après celle des États-Unis, capable de mettre en œuvre une aviation embarquée, techniquement et opérationnellement compatible avec celle de l'*US NAVY*. C'est aussi pour l'Union européenne un atout incomparable. Nos partenaires dans l'UE, souvent dépourvus de moyens militaires et de volonté politique autonome, ont été entraînés dans le cadre de l'Otan, à pratiquer les mêmes équipements et les mêmes procédures opérationnelles que les Américains et que nous-mêmes. Certes ils sont toujours aussi réticents à participer à des opérations militaires à nos côtés, à l'exception de l'opération Atalante de protection contre la piraterie maritime. Mais qui sait de quoi demain sera fait ?

En guise de conclusion

Osons donc militer pour une ambition maritime française et européenne. Osons-le sans complexes, en prenant en compte les observations et les remarques venues d'ailleurs dès lors que nos élites nationales préfèrent pratiquer la politique de l'autruche et le déni des réalités. En se bouchant les yeux et les oreilles comme le faisaient dans ma jeunesse les politiciens et les notables de la « République Parlementaire » des années trente.

Osons alerter nos compatriotes, comme le font quelques-uns des plus avisés des amis politiques du pouvoir en place. N'oublions pas les leçons des derniers jours de Byzance où *les élites persistaient à pérorer sans fin sur le sexe des Anges quand les Turcs étaient aux portes de Constantinople*.

Prisonniers de leurs « stratégies d'appareils », dérisoires et suicidaires, nos propres élites préfèrent privilégier les sujets chers à leurs clientèles idéologiques ou corporatistes, ainsi que les sujets futiles, voire scandaleux, qui détournent l'opinion publique des enjeux vitaux du moment. Fernand Braudel disait que *la voix d'un peuple bien informé est plus fiable que celle des « clercs » qui ont*

trahi leur condition.

La mondialisation impose, plus que jamais, aux États de droit d'exercer leurs prérogatives régaliennes au service des intérêts fondamentaux de leurs peuples. Une ambition maritime française est l'un des secteurs où la France peut valoriser ses atouts spécifiques, affirmer ses talents, promouvoir ses intérêts et participer au progrès et au développement de la planète. Elle peut, en valorisant ses nombreux atouts, permettre son maintien dans le peloton de tête du XXI^e siècle. Une ambition maritime européenne n'a rien d'illusoire, c'est même une nécessité à l'heure des échanges mondialisés. Plusieurs de nos partenaires dans l'UE détiennent déjà les outils formidables qui garantissent une large part de la souveraineté économique de l'Europe. Il nous revient de les stimuler toutes les deux sans relâche.

Amiral (c.r.) Pierre LACOSTE
de l'Académie de Marine

¹ *Prospectives Marine* n°7 – Francis Vallat : *Marine nationale et Marine marchande*

² *Prospectives Marine* n°5 – Tristan Lecoq : *Enseigner la mer*

³ *Prospectives Marine* n°4 – MM. Les sénateurs André Trillard et Jeanny Lorgeoux : *Maritimisation : la France face à la nouvelle géopolitique des Océans*

⁴ *Prospectives Marine* n°4 – Patrice Brunet : *Mondialisation, maritimisation et appropriation des mers*

⁵ OMI : Organisation Maritime Internationale, organisation spécialisée des Nations Unies siégeant à Londres et regroupant 170 états

⁶ CROSS : Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage au Cap Gris Nez (Manche Est), à Jobourg (Manche centrale), à Corsen (Manche Ouest), à Etel (Atlantique) et en Méditerranée. Ils ont sous l'autorité des Préfets maritimes la responsabilité des recherches et du sauvetage en mer, de la surveillance de la navigation maritime (près de 400 000 transits en Manche par an soit le quart du trafic mondial), de la surveillance des pollutions (plan POLMAR) et celle des pêches.

⁷ Organisation de l'Aviation Civile Internationale sous l'égide de l'ONU

⁸ Forces Nucléaires Stratégiques dont la FOST est une des composantes

⁹ Force Océanique Stratégique. Elle comprend 4 SNLE – Sous-marins Nucléaires Lanceurs d'Engins (*Triomphant, Vigilant, Téméraire* et *Terrible*) constituant une pièce maîtresse de la force de dissuasion, et 6 Sous-marins Nucléaires d'Attaque SNA (*Rubis, Saphir, Casabianca, Emeraude, Améthyste* et *Perle*), redoutables chasseurs de sous-marins indispensables à la sûreté et au soutien de la FOST comme à la protection d'une force aéronavale à la mer

¹⁰ Force Aéronavale Nucléaire, composante aéroportée de la dissuasion : Rafale F3 de l'Aéronavale embarqués sur le PA *Charles de Gaulle*

Rappel de mémoire

Quelques dates de l'histoire de la marine... et des marins

1^{er} avril 1940 : mort à Paris du vice-amiral Pierre-Alexis Ronarc'h, commandant la brigade de fusiliers marins durant la Grande Guerre. Avec ses hommes, il résiste dans des conditions effroyables aux offensives allemandes sur l'Yser entre Nieuport et Ypres et conserve sa position en perdant la moitié de ses effectifs.

10 avril 1942 : le capitaine de corvette Charles de Scitivaux de Greische du squadron 340 *Île-de-France* des Forces françaises libres participe à la bataille d'Angleterre. Il est fait prisonnier après que son avion ait été abattu.

16 avril 1942 : le patrouilleur *Vikings* coule au large du Liban avec 41 membres de l'équipage après avoir été torpillé par un sous-marin allemand.

19 avril 1944 : le bâtiment de ligne *Richelieu*, commandé par le capitaine de vaisseau Roger Lambert, rallie l'Eastern Fleet de l'amiral Somerville à Trincomalee et participe à l'opération alliée contre les forces japonaises à Sabang.

24 avril 1917 : dans la nuit du 24 au 25 avril, le contre-torpilleur *Etendard* commandé par le lieutenant de vaisseau Pierre Mazaré effectue des missions de protection du trafic allié en mer du Nord et dans la Manche. Pris à partie par plusieurs contre-torpilleurs allemands au large de Dunkerque, il disparaît en mer avec la totalité de son équipage.

27 avril 1940 : parallèlement au débarquement allié à Namsos en Norvège, une opération combinée franco-britannique est déclenchée à Narvik avec l'appui de porte-avions, de croiseurs et de destroyers anglais et français dont les *Tartu*, *Chevalier Paul* et *Milan*. Les troupes du général Béthouard chassent les Allemands de Narvik le 27 mai.

7 mai 1943 : un bataillon de fusiliers marins participe à la libération de la base navale de Bizerte occupée par la Wehrmacht à la suite du débarquement américain en Afrique du Nord.

25 mai 1940 : le capitaine de corvette de réserve Gabriel Ducuing, fondateur de l'ACORAM, est tué en commandant le poste de défense du Cap Gris-Nez. Un aviso porte le nom de *Commandant Ducuing*.

Le même jour, le premier-maître L'Her meurt au combat en défendant Berck. Un aviso porte le nom de *Premier maître L'Her*.

26 mai au 10 juin 1942 : le 1^{er} bataillon de fusiliers marins commandé par le lieutenant de vaisseau Amyot d'Inville s'illustre à la bataille de Bir Hakeim. Promu capitaine de frégate, Amyot d'Inville est tué à la tête du 1^{er} régiment de fusiliers marins à Montefiascone le **10 juin 1944** lors de la campagne d'Italie.

6 juin 1944 : débarquement allié en Normandie ; chaque année, un hommage est rendu à tous les soldats alliés qui ont donné leur vie pour que cette gigantesque entreprise réussisse. C'est aussi chaque année un hommage rendu aux 177 hommes du 1^{er} bataillon de fusiliers marins commandos emmenés par le capitaine de corvette Philippe Kieffer qui avait rallié la France libre dès le **1^{er} juillet 1940**, débarqués sur les plages de Ouistreham à l'aube de ce fameux six juin, dont dix des leurs tombèrent dès le début du combat. Au-delà de la reconnaissance que nous avons pour ces hommes et tous leurs camarades, grâce auxquels nous vivons libre aujourd'hui, il y

a, dans leur détermination au refus, une formidable leçon de volonté, de courage, de patriotisme et d'optimisme.

9 juin 1942 : la corvette *Mimosa* est frappée par une torpille alors qu'elle tenait le poste de protection à l'arrière d'un convoi ; elle coule par l'arrière en moins de trois minutes entraînant avec elle 65 hommes dont le commandant, le capitaine de frégate Briot, le second, l'enseigne de vaisseau Allonier et l'aspirant de Poulpique.

14 juin 1944 : *La Combattante*, commandée par le capitaine de vaisseau André Patou, après avoir participé aux opérations du débarquement, se présente devant Courseulles avec à son bord le général de Gaulle.

27 juin 1917 : le croiseur-cuirassé *Kléber* heurte une mine près d'Ouessant et coule, entraînant avec lui 42 membres de son équipage.

14 juillet 1958 : Le général de Gaulle alors Président du Conseil, déclare lors d'une revue navale à Toulon : « la France doit garder sa prédominance maritime ».

17 juillet 1940 : Constitution du 1^{er} bataillon de fusiliers marins qui combatta en Erythrée, en Syrie, à Bir Hakeim, en Italie et jusqu'au Rhin après avoir débarqué en Provence le 15 août 1944.

La plupart de ces dates sont extraites de l'ouvrage *Histoires de Marine* de Amaury du Chéné.

Liens et publications



Centre d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM) - publications, études et séminaires:

Brèves Marines - A la Hune: Veille Maritime - Etudes Marines - Etudes Thématiques du CESM - Bulletins d'Etudes de la Marine

<http://cesm.marine.defense.gouv.fr>



Cols Bleus, *Le Magazine de la Marine Nationale*

<http://www.defense.gouv.fr/marine>



Marine et Océans

<http://www.marine-oceans.com>

Mer et Marine
Toute l'actualité maritime

Mer et Marine, *Toute l'actualité maritime*

<http://www.meretmarine.com>



Le Cluster Maritime Français - site et publications

<http://www.cluster-maritime.fr>



InfoMer

Filiale du groupe Ouest-France, InfoMer est le leader de la presse maritime en France :

De la pêche au transport maritime en passant par la construction navale, l'industrie navale militaire et civile, l'environnement littoral et la filière nautique, l'activité de la société est entièrement dédiée à l'économie de la mer.

<http://www.infomer.fr/>