



Les oubliés

Chaque année, les fusiliers-marins commandos se souviennent de leurs camarades disparus.

Cérémonie toujours émouvante sous l'Arc de Triomphe de l'Etoile à Paris que ce dépôt de gerbe suivi du ravivage de la flamme du Souvenir.

Cette année, 28 février 2014, n'a pas fait exception. Mais avec une pointe d'émotion en plus : il y a 70 ans jour pour jour, le 28 février 1944, à Wassenaar à une douzaine de kilomètres au nord de la Haye aux Pays-Bas occupés, le lieutenant de vaisseau Charles Trepel disparaissait en mission avec cinq de ses hommes.

Son fils André, né quelques mois plus tard, est présent avec sa famille, enfants et petits enfants qui ont chacun déposé, même les plus jeunes âgés seulement de 4 ou 5 ans, sur la tombe du soldat inconnu, quelques fleurs en hommage à leur père, grand-père et arrière-grand-père qu'ils n'ont jamais connu si ce n'est par les souvenirs de ses anciens compagnons d'armes, avant le dépôt de la gerbe officielle.

Comme si toutes les familles de France, tous les enfants de France rendaient en cet instant hommage à ceux qui ont fait pour eux le don ultime, celui qui ne peut-être fait qu'une fois : le don de sa vie.

Cette année, on commémore aussi les 70 ans du débarquement de Normandie, dont la réussite a abouti onze mois plus tard à la fin de la guerre la plus horrible et la plus sanglante de l'histoire de l'humanité. Formidable entreprise, extraordinaires innovations techniques sans aucun doute nécessaires pour emporter la décision, mais qui occultent un peu l'audace, l'acharnement, le courage simple des hommes.

Parmi les troupes qui se lancent à l'assaut des plages ce 6 juin : américains sur Utah et Omaha Beaches, canadiens sur Juno Beach, britanniques sur Gold et Sword Beaches, au total 156000 hommes, 177 français !

177 français longtemps oubliés de nos gouvernants, à tel point que beaucoup de nos concitoyens les découvrent seulement aujourd'hui !

177 français, les effectifs de cinq ou six classes de lycée, d'une cour de récréation, dont beaucoup avaient tout juste dépassé l'âge !

177 français de toute origine, de toute condition, de toute confession, de toute croyance, de toute opinion : la France !

La France éternelle telle que nous l'aimons.

Un remarquable documentaire diffusé sur une chaîne de télévision nationale il y a quelques semaines doit être offert à nos enfants : il montre sans fioriture la pureté d'âme de ces soldats, de ces patriotes, leur générosité et leur désintéressement, leurs peurs et leurs souffrances, leur volonté et leur sens moral, leur solidarité et leur courage.

Nous saluons les disparus et les blessés du Jour J du « commando Kieffer » et de la première semaine de combat en Normandie :

Robert Croizier, Raymond Dumenoir, Raymond Flesch, Lucien Fourer, René Gesrel, Georges Gicquel, Augustin Hubert, Marcel Labas, Guy Laot, Jean Lemoigne, Jean Létang, Robert Lion, Jean Monceaux, Felix Peters, Emile Renault, Paul Rollin, Jean Rousseau, tués ;

Pierre Amaury, Louis Bégot, Bernard Beux, Jean Biestro, Ouassini Bouarfa, Georges Bouchard, Paul Briat, Roger Bucher, Louis Cabellan, Laurent Casalonga, Maurice Chauvet, Paul Chouteau, Daniel Coppin, Jean Couturier, Paul Demonet, Marcel Derrien, Marcel Fromager, Joseph Guilcher, Eugène Guinnebault, Joseph Hourcourigaray, Léopold Hulot, Armand Jung, Frederic Klopfenstein, Philippe Kieffer, Joseph-Mathurin Laventure, Henri Lechaponnier, Maxime Legrand, Roger Leostic, Jean Masson, Jean Mazeas, Robert Piaugé, Jean Pinelli, Pierre Querré, Jean Reiffers, Marius Rougier, Michel Vincent, Guy Vourch, Henri Wallen, blessés, et dont certains garderont les séquelles de leurs blessures toute leur vie.

Nous les saluons comme tous leurs camarades tombés pendant les opérations de libération de l'Europe que seulement 24 d'entre eux terminent indemnes.

Hommage rendu à tous ces hommes et à leur chef charismatique, le capitaine de frégate Philippe Kieffer, qui n'étaient ce jour-là que 177.

Mais ce jour-là, ils étaient toute la France.

CF(h) Patrice Brunet
Vice-président du Yacht Club de France

La Mer, un autre regard

Au cours de l'histoire, la mer a permis à des empires de se fonder, à des civilisations de rayonner, à de grandes religions de se répandre. En ce temps de mondialisation, la mer est plus que jamais un espace de relations qui continue d'assurer, avec plus ou moins de bonheur, la circulation des richesses, des hommes et des idées.

La mer intéresse notre passé car elle garde en mémoire des éléments de ces civilisations disparues. Les épaves et les ports engloutis révèlent dans toutes les mers du monde les périodes d'intense organisation maritime et les divers types de cultures qui les ont favorisées. La mer intéresse aussi notre avenir puisqu'elle reste un espace de découvertes¹ : des secteurs entiers des océans sont inconnus et un grand nombre d'espèces animales et végétales le sont également. Si la mer a permis l'apparition de l'humanité, elle reste indispensable pour son développement et sa survie. Elle engage son avenir, tant sur le plan de son alimentation que de sa santé, ou encore sur le plan du climat, des ressources énergétiques et des relations humaines. L'espace maritime concerne l'avenir de l'homme en raison de l'affluence des populations sur le littoral, et des intérêts politiques, stratégiques et commerciaux dont celui-ci fait l'objet. Enfin, élément qui n'est pas à négliger, la mer est pour l'homme source de rêves, en raison des grands exploits (sportifs ou techniques) dont elle est le cadre. Inversement, elle peut être aussi le lieu des plus grandes détresses et des pires actes inhumains.

Ce rapide coup d'œil porté sur la mer révèle à l'évidence qu'elle a du prix pour l'homme de par la « valeur » naturelle, économique, marchande, stratégique qu'elle produit ou représente. Cependant la mer ne peut être réduite à cela. Elle invite à porter un « autre » regard sur le monde. La réflexion proposée ici doit beaucoup au travail effectué avec le groupe « Mer et Valeurs² » dont les résultats ont été exposés dans un ouvrage récent, paru aux éditions l'Harmattan, *La Mer, ses valeurs*.

Apprendre à vivre avec la nature

La mer est un espace géographique spécifique, caractérisé par l'immensité de son étendue (71% de la surface de la planète soit 361 millions de kilomètres carrés) et la masse de ses eaux³. Elle est le lieu par excellence où celui qui la fréquente apprend tout simplement à vivre dans une confrontation permanente avec la nature. En mer, le marin ne peut faire fi des éléments, il doit s'y adapter par la force de son intelligence et le capital de son expérience. En raison de la fluidité des eaux que nul ne peut retenir ou contenir, l'être humain est incapable de vivre en elles ou sur elles de façon spontanée. La mer, loin d'être un décor, contraint celui qui veut s'y aventurer à s'adapter à elle. Elle « formate » le marin en quelque sorte en dépit de toute appartenance culturelle. Le milieu marin exige de la part de l'homme une connaissance technique mais plus encore « une humanité de surcroît ». On peut objecter que la montagne ou le désert l'exigent également. Mais la mer, plus que la montagne ou le désert, est indispensable à la vie et au développement de l'homme. Elle est un passage obligé. Cela a été compris dès la plus haute Antiquité où, paradoxalement, la mer représentait le « monde connu » par rapport aux terres qui étaient alors « inconnues⁴ ». Mais naviguer ne peut se faire à n'importe quel prix ! Quelle que soit la dimension du bateau, et même son « gigantisme⁵ », il sera toujours « petit » sur l'immensité des eaux.

Non seulement la mer s'impose comme espace à fréquenter, mais elle impose la manière de le faire. Les exigences du milieu contribuent à forger le sens de la responsabilité de celui qui part en mer ; elles

impliquent la solidarité, le sens de l'équipe. La mer oblige à respecter des règles de navigation mais aussi de vie ; elle oblige à garder l'équilibre du bateau mais également des hommes. A terre, les choses ne se posent pas avec la même acuité : si quelqu'un ne remplit pas sa tâche, si modeste soit-elle, la sanction sera, en règle générale, moins grave. A bord, une tâche, si simple soit-elle, si elle n'est pas accomplie ou si elle est mal accomplie, peut causer les dommages les plus grands.

La mer apprend encore l'honneur, le sens de la collectivité, l'humilité, la disponibilité, la patience, le rapport au temps et à l'espace, le sens de l'engagement pouvant aller jusqu'au sacrifice de sa vie, le sens de l'adaptation au milieu en mouvement, de la mission confiée, du travail bien fait. Cette liste, jetée à bâtons rompus, mériterait d'être réfléchie car elle trace les pourtours d'une école de liberté.

La mer est un lieu d'apprentissage de la vie. Elle exhorte au respect de l'autre dans cette structure existentielle qu'est le bateau. Le temps du voyage est un temps d'alternance permanente entre l'intraversion et l'extraversion. On peut citer dans l'Antiquité les voyages d'Ulysse ou ceux d'Ovide ou de Cicéron, et dans le domaine biblique, ceux de l'Apôtre Paul. La littérature, française et étrangère, n'a cessé, à toutes les époques, de visiter et revisiter ce thème. La mer situe non seulement l'homme dans l'univers mais elle le met en réseau avec d'autres femmes et d'autres hommes, d'autres cultures. La mer donne le prix et le poids du réel par opposition au monde virtuel qui envahit de plus en plus nos sociétés.

Faire surgir le meilleur de l'humain

Plus encore, la mer nous fait prendre conscience que nos actes engagent l'individu et la société sur fond de vie et de mort. En effet, la mer apprend et révèle le jugement de celui qui la fréquente. Tout acte de l'un engage l'autre, la plupart du temps, avec des enjeux vitaux. Les catastrophes récurrentes sont là, hélas, pour le rappeler. Parce que la mer est un milieu difficile où il en va de la vie et de la mort plus que

partout ailleurs, elle pousse à vivre l'excellence. Elle contribue à faire surgir le meilleur de l'humain et à mobiliser son énergie vitale. La mer révèle l'humanité en nous et dans les autres.

A l'inverse, elle est aussi le lieu où s'expriment la perte des valeurs et la non-reconnaissance de ces valeurs humaines : par exemple, lorsque la vie d'autrui est mise en jeu par les projets économiques, par la course aux exploits, par toute forme de violence. La mer a la capacité de révéler, sans ambiguïté, les situations humanisantes comme les plus déshumanisantes.

Face aux défis et aux enjeux de l'existence

La mer forge des postures spécifiques en matière existentielle et spirituelle. Elle permet de dégager une symbolique susceptible d'interroger nos contemporains, quels que soient leur mode de pensée, leur religion.

Nous le savons par expérience, l'être humain ne marche pas sur les eaux ! Cette expérience banale révèle notre finitude et la précarité de notre existence. Pour que l'humanité puisse vivre, il lui faut des espaces secs. Face à la mer, l'homme expérimente un monde fini. Même s'il le maîtrise de plus en plus, l'homme d'aujourd'hui fait la douloureuse expérience qu'il n'en est pas vraiment le maître absolu. Les grandes catastrophes en témoignent.

L'expérience de la mer, qu'elle soit positive ou négative, ouvre sur plus grand que nous. Qui peut dire que, face à la beauté des eaux, il n'a pas été saisi par une sorte de vertige de l'infini qui émane d'elles ? Qui n'a pas été travaillé par la question du transcendant qui se pose alors ? Cet élément de la nature nous aide à découvrir que, si nous sommes liés inconditionnellement à la nature, nous n'avons ni à l'idolâtrer ni à la craindre sous prétexte qu'elle pourrait receler des trésors cachés ou des puissances maléfiques. Il y a une juste distance à trouver. Si la mer ouvre par son immensité au sens de la transcendance, elle ébranle aussi, par ses excès redoutables, l'homme contemporain

dans ses certitudes les plus établies. La mer ouvre à une symbolique qui permet d'évoquer les interrogations les plus profondes de l'homme. Ajoutons à cela que le voyage en mer lui-même revêt une signification symbolique. Il signifie toutes nos traversées existentielles : la vie et ses épreuves, ses escales, ses tempêtes, ses embellies, ses tourmentes, ses rencontres inattendues. Le monde du bord est un microcosme, une micro société, où se côtoient parfois le meilleur et le pire...

La mer, plus que toute autre réalité géographique, représente un « lieu » idéal pour interpeller la conscience humaine : le rapport de l'homme à la mer est-il un rapport de possession, de mise en valeur des richesses, de convoitise égoïste ou de partage ? La nature nous conduit à découvrir qu'elle n'est pas une fin en soi et qu'elle ne doit pas être traitée comme une proie à saisir pour soi au détriment des autres. L'humanité tout entière en a la charge et se doit d'y exercer sa pleine responsabilité et sa liberté. Sur ce point, la littérature biblique⁶ ne craint pas de déclarer que la vocation de l'homme consiste à explorer et à exploiter les océans en déployant les potentialités de son intelligence, de sa générosité et de son inventivité. En revanche, elle dénonce avec vigueur, par la bouche de ses prophètes, l'attitude qui consiste à piller ou à détourner au seul profit d'un groupe, voire d'un pays, une activité économique, alors que le but de toute organisation économique et politique devrait être d'assurer la subsistance de l'ensemble de la communauté humaine.

En raison de la place que la mer occupe physiquement et de la richesse qu'elle représente, elle permet d'élargir l'horizon sur lequel nous pensons aujourd'hui les problèmes les plus fondamentaux de l'homme et de la nature dans leur harmonie et leur tension réciproques trop fréquemment négligées.

Enfin, en raison de sa puissance naturelle, la mer a la capacité d'engloutir l'homme en toute réalité. De ce fait, elle est un symbole adéquat pour signifier l'expérience humaine la plus irrémédiable, à savoir celle de la

mort, qui plus est, la mort en mer, la plus terrible puisqu'elle prive de sépulture. Tous les sauvetages en mer permettent de saisir la portée symbolique de cet arrachement de l'homme à la mort. La valeur inestimable de la vie humaine n'est-elle pas signifiée par le marin qui se doit de se porter au secours de tout homme en difficulté sur l'eau ?

La littérature biblique évoque de façon originale cette confrontation de l'homme à la mort en recourant à la puissance dévastatrice des eaux pour dire la mort : « Sauve moi ô Dieu, s'écrie le psalmiste, car les eaux me sont entrées jusqu'à l'âme. » (Ps 69-2). La détresse humaine s'exprime à l'aide de cette image de submersion par les éléments qui ne sont ni des dieux ni des monstres. Consciente de ce que représente la mort en mer et la puissance des éléments déchaînés, la Bible trouve dans la mer le meilleur symbole de la mort et de la résurrection. La mer, symbole de mort, est conjointement symbole de l'espérance humaine, car le Dieu de la Bible agit toujours au service de l'homme et en sa faveur, même s'il n'intervient jamais directement dans la nature.

Un espace irremplaçable

C'est en raison de la puissance qu'elle représente que la mer vient interroger nos idées mais aussi notre mode de vie. Plus que tout autre, la mer est un espace où se révèle sans ambiguïté l'humain et l'inhumain. Elle est un espace à humaniser. De telles réflexions concernent tous les hommes, ceux qui sont sur la terre ferme et ceux qui se risquent sur les mers. Dans un monde où on montre trop souvent le côté négatif des événements maritimes (catastrophe naturelle, écologique, actes de piraterie...), il est urgent de rappeler à tous l'importance de la mer pour la survie de l'humanité. Notre vie est conditionnée par les masses d'eau océaniques que nous le voulions ou non, que nous le sachions ou que nous l'ignorions. Il convient aussi de partager au plus grand nombre de nos contemporains les valeurs humaines vécues par les marins, non pas parce que le milieu maritime serait supérieur à d'autres milieux mais parce que ce milieu en raison des contraintes de la nature vit

intensément des valeurs indispensables à la croissance de l'homme et à sa vie en société. Le monde de la mer et des marins restent peut-être le seul lieu où est encore vécu ce surcroît d'humanité auquel nos sociétés aspirent quelles que soient leurs situations politiques, économiques, culturelles et sociales. Dans ces temps de crise que nous traversons, la mer est, plus que jamais, d'actualité à double titre. D'une part, elle

peut permettre une sortie de crise économiquement et politiquement par une exploitation intelligente des océans. D'autre part, sur le plan physique, elle remet l'être humain de nos sociétés urbanisées au contact réel avec la nature et, symboliquement, elle nous rappelle à nos devoirs d'humanité, en nous posant la question du sens de l'existence.

Chantal Reynier

Professeur d'exégèse biblique aux Facultés jésuites de Paris, Centre Sèvres
Auteur de :

La Bible et la mer, Paris, Cerf, 2003;
Paul de Tarse en Méditerranée. Recherches autour de la navigation dans l'Antiquité, *Paris, Cerf, 2006;*
Saint Paul sur les routes du monde romain, *Paris, Cerf, 2009;*
Tempêtes quatre récits bibliques, *Paris, Cerf, 2011;*
La mer, ses valeurs, L'Harmattan, 2013.

-
1. Christian Buchet, *Cap sur l'avenir, A contre-courant, les raisons d'être optimistes*, Paris, éditions du Moment, 2014.
 2. Ce groupe de réflexion indépendant qui réunit des marins et des scientifiques a été fondé en 2008 dans le cadre des « Mardis de la Mer » à l'Institut catholique de Paris.
 3. André Louchet, *Planète Océane, Précis de géographie maritime*, Paris, Armand Colin, 2009.
 4. « Pour les Grecs, la mer occupe le centre du monde habité, tandis que la terre en forme les limites. » Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine*, Paris, éditions Picard, 2012, 46.
 5. André Louchet, *Planète océane*, 187-216.
 6. Voir Chantal Reynier, *La Bible et la mer*, Paris, éditions du Cerf, 2003.

Rappel de mémoire

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

1^{er} juillet 1940 : Philippe Kieffer rallie la France libre. Dès juillet 1942, il est en charge de la formation des fusiliers marins commandos qu'il commandera lors du débarquement de Normandie et lors des opérations qui suivront.

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 1er bataillon de fusiliers marins qui combattra en Erythrée, en Syrie, à Bir Hakeim, en Italie et jusqu'au Rhin après avoir débarqué en Provence le 15 août 1944.

1^{er} août 1914 : le tocsin sonne la mobilisation générale dans toutes les villes et villages de France.

3 août 1914 : l'Allemagne déclare la guerre à la France. Le lendemain, ses troupes pénètrent en Belgique

13 août 1915 : Le *Bisson* coule le sous-marin allemand *U3*.

15 août 1944 : le cuirassé *Lorraine*, les croiseurs *Gloire*, *Georges Leygues*, *Montcalm*, *Emile Bertin*, *Duguay-Trouin* accompagnés de nombreux torpilleurs et contre-torpilleurs, ainsi que le 1^{er} régiment de fusiliers marins participent au débarquement allié en Provence.

16 août 1914 : la flotte française commandée par l'amiral Boué de Lapeyrère coule le croiseur autrichien *Zenta* devant Antivari.

19 août 1942 : tentative de débarquement des Canadiens à Dieppe (Opération Jubilee avec pour objectif la destruction des défenses côtières et infrastructures stratégiques allemandes). Cette opération tourne vite au drame : sur les quelques 6500 hommes débarqués, 1200 tués, 1500 blessés, 2000 prisonniers. A noter la présence de quinze Français libres et des premiers commandos français à Berneval à l'Est et à Varengeville sur Mer à l'Ouest de la plage de Dieppe commandés par le lieutenant-colonel Lord Lovat que l'on retrouve deux ans plus tard à Ouistreham, les seuls à avoir parfaitement rempli leur mission.

25 août 1944 : libération de Paris par la 2^{ème} DB du général Leclerc de Hautecloque et le régiment blindé des fusiliers marins. Le même jour, dans la forêt de Ferrières à une quarantaine de kilomètres à l'Est de Paris, sont assassinés d'une balle dans la bouche ou dans la nuque, puis jetés pêle-mêle dans une fosse qu'ils avaient eux-mêmes creusée, onze jeunes résistants de 17 à 23 ans arrêtés par hasard par des artilleurs allemands faisant retraite, poussés par les troupes alliés. Onze jeunes qui avaient lutté pour la libération de leur pays, sans même savoir que leur volonté était déjà partiellement accomplie et que Paris était libérée « par elle-même » au moment où détonnaient les fatals coups de feu. Parmi ces onze jeunes FFI, le fils aîné du capitaine de corvette Philippe Kieffer.

29 août 1941 : le lieutenant de vaisseau Honoré d'Estienne d'Orves qui avait rallié les FNFL dès septembre 1940 est fusillé par les Allemands au Mont-Valérien. Il avait été arrêté en tant que chef d'un réseau de renseignements sur les forces navales allemandes.

30 août 1781 : le chef d'escadre de Grasse débarque dans la baie de Chesapeake 3000 hommes qui rejoignent La Fayette ; il appareille aussitôt pour combattre l'escadre anglaise.

3 septembre 1939 : au jour de la déclaration de guerre à l'Allemagne, la Marine nationale compte 175 navires de combat pour un tonnage de 554 400 tonnes : 7 cuirassés, un porte-avions, 19 croiseurs, 32 contre-torpilleurs, 26 torpilleurs d'escadre, 12 torpilleurs légers, 77 sous-marins et 117 petits bâtiments de combat et navires auxiliaires. A cette même date, 64 bâtiments de combat et 86 bâtiments divers sont en construction ou autorisés pour un total de 360 000 tonnes.

4 septembre 1987 : pendant la guerre entre l'Iran et l'Irak, les Iraniens conduisent des actions contre le trafic maritime dans le golfe Arabo-Persique et en particulier des opérations de minage en mer d'Oman dans les zones d'attente des pétroliers. Une force de guerre des mines composée du bâtiment de soutien *Loire* et des chasseurs de mines *Vinh Long*, *Cantho* et *Garigliano* appareille de Djibouti pour le détroit d'Ormuz.

La bataille des frontières perdue, le général Joffre exploite l'étirement des armées allemandes en lançant une contre-offensive victorieuse : la *bataille de la Marne* se déroule du **6 au 14 septembre 1914** sur un front de plus de 200 km sur l'Ourcq, les Petit et Grand Morin, les marais de Saint-Gond, autour de Vitry-le-François et jusqu'au sud de l'Argonne. Cette bataille consacre l'échec du plan allemand de Schlieffen et la fin de l'avance allemande et marque le début de la « course à la mer » à l'origine de la guerre de position qui durera quatre longues années.

7 septembre 1944 : le régiment blindé des fusiliers marins (RBFM) intégré à la 2ème DB du général Leclerc quitte Paris pour combattre jusqu'à la prise de Strasbourg.

13 septembre 1918 : une compagnie de fusiliers marins commandée par le lieutenant de vaisseau Pierre Marrast prend d'assaut le moulin de Laffaux près de Soisson où des Allemands sont retranchés. Elle s'en empare au cours d'un combat sanglant ; Le LV Marrast, cinq autres officiers, quinze officiers marinières et cent vingt et un quartiers-maîtres et matelots tombent au champ d'honneur.

Le 1^{er} janvier 1857 sont créés à Lorient une école et un bataillon d'apprentis fusiliers destinés à former les fusiliers marins. Le **16 septembre 1914**, le contre-amiral Pierre Alexis Ronarc'h, commandant la brigade de fusiliers marins forte de 6 500 marins et 170 officiers dont le PC est établi à Dixmude reçoit l'ordre de tenir le passage de Dixmude « tant qu'il restera un fusilier marin vivant quoiqu'il puisse arriver à votre droite ou à votre gauche ». La brigade tiendra jusqu'au 10 novembre et arrêtera la progression allemande au prix de la perte de la moitié de ses effectifs.

16 septembre 1936 : pris dans une violente tempête au large de Reykjavik en Islande, le capitaine de vaisseau de réserve Jean-Baptiste Charcot disparaît avec le *Pourquoi Pas ?* commandé par l'officier des équipages Le Connat. Célèbre dans le monde entier pour ses nombreuses expéditions polaires et ces ouvrages, surnommé par les Britanniques le gentleman des pôles, le docteur Charcot a été pendant la Grande Guerre le concepteur des bateaux-pièges pendant la guerre anti-sous-marine et a commandé l'un d'eux. Il était par ailleurs président du Yacht Club de France depuis 1913.

Liens et publications



Centre d'Etudes Stratégiques 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*
<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/>