

Éditorial

Humeur d'un candide...

À propos de la Marine nationale et de la marine marchande

Toute ma carrière d'armateur, j'ai essayé et je continue d'essayer de rapprocher la *marine militaire* et la *marine marchande* tant je pense que cela peut servir les intérêts de la France et plus accessoirement ceux des deux marines, qui d'ailleurs siègent ensemble autour de la table du conseil de l'Institut Français de la Mer à côté de leurs sœurs de la pêche, du portuaire et de la plaisance.

Le seul titre auquel je tiens vraiment est d'ailleurs celui d'avoir quasiment imposé au départ l'idée, puis mis en musique avec le commissaire en chef Voisard (à l'époque chef du Bureau CMA 4 bis) l'opération *Port-Vendres*, ce pétrolier civil de la SOFLUMAR devenu pétrolier ravitailleur des pétroliers ravitailleurs d'escadre (PRE) puis de navires de combat en opérations, tant à couple qu'en flèche, pendant les années 80 : Mirmillon, Olifant. Exercices Thiof, Distant Hammer, Tridente, etc.

À la lumière de cette expérience, souvent très exigeante mais qui n'a laissé que de bons souvenirs à tous les acteurs concernés, je voudrais soulever quelques questions candides même si je sais que personne ne cherchera à y répondre, tant les pouvoirs publics en France se désintéressent de la mer, sauf lorsqu'elles ne peuvent faire autrement.

Espérons à ce sujet que 2002 grâce à ses échéances électorales sera l'année qui révélera aux politiques que *parler mer, agir mer*, parler pavillon, parler logistique maritime (que ce soit sur le plan de la protection militaire ou de la garde civile des côtes et des eaux territoriales)... « Ça peut valoir des voix ». En tout cas nous nous y employons pour leur ouvrir les yeux !

Voici donc quelques questions ingénues, posées sans a priori politique car la mer n'est pour nous ni de droite ni de gauche, et de toutes façons comme l'a dit le maréchal Foch : « Ma droite est enfoncée, ma gauche bat de l'aile, mon centre faiblit, donc j'attaque ! »

Première question (que se posent beaucoup de citoyens)

La preuve vient encore d'en être donnée après le 11 septembre 2001, « **Un seul porte-avions c'est ridicule** ». Et si nous sommes éventuellement la risée de beaucoup, ça n'est pas à cause de son prix (ceux qui connaissent le dossier savent que l'essentiel du surcoût provient des fausses économies, je veux dire des reports continuels et répétés, décidés par les différents gouvernements - reports aux multiples conséquences - et aussi du fait que toutes les études sont imputées à un seul bâtiment) ; ça n'est pas non plus à cause des problèmes techniques (rien d'anormal quand on fait un prototype aussi complexe), problèmes techniques au demeurant mineurs bien que médiatisés... qui ne remettent nullement en cause le concept opérationnel visé.

Non, si nous *souffrons*, c'est le mot juste pour beaucoup ici, c'est à cause des périodes d'indisponibilité qui amputent la France (et l'Europe probablement) d'une partie importante de son bras séculier. Et c'est d'autant plus illogique que le deuxième porte-avions, quelles que soient ses caractéristiques pour lesquelles je ne suis pas compétent, ne coûterait bien sûr pas 20 milliards de francs et serait conçu comme un sister-ship du premier et peut-être même opéré dans un cadre européen (avec donc un partage des coûts induits).

Ma question est simple : entre déclarations contradictoires, abandon camouflé ou effets de menton, y a-t-il une chance – pour la France seule ou avec l'Europe ou avec un autre pays européen - de renverser le cours désastreux des choses et d'aller jusqu'au bout de ce qui était d'ailleurs la décision de départ : **avoir un groupe aéronaval disponible en permanence ?**

Deuxième question

La valeur d'une force navale d'intervention est non seulement fonction de l'existence et de la qualité de ses systèmes d'armes mais encore du potentiel logistique dont elle dispose.

Le gouvernement doit avec le minimum de préavis et, de façon durable, pouvoir compter sur la présence en mer des éléments navals susceptibles de signifier ses intentions et d'agir à l'extérieur de la zone nationale vitale, ou de projeter des forces.

La réalisation de l'équilibre entre les moyens de combat et les moyens de soutien est cependant difficile à obtenir. Les coûts d'acquisition et de possession des matériels sont tels que la tentation est grande de concentrer l'effort financier sur les seuls moyens de combat.

Pourtant aujourd'hui, peut-être plus que par le passé, la disposition de moyens logistiques est indispensable. Il n'y a plus de séparation tranchée entre le temps de paix et le temps de guerre. Il n'existe souvent que la zone grise du temps de crise. De ce fait, toute force doit en permanence se situer à son plus haut degré de disponibilité. Il devient essentiel de se forger, à moindre coût, un outil logistique qui donne l'autonomie d'action et l'indépendance.

Or l'un des moyens de constitution de l'outil logistique, c'est la marine marchande. Et il est parfois bienvenu de parler de la *Marine française*, et non pas seulement de la *Marine nationale*. La France devrait réaliser en effet qu'elle ne peut avoir qu'une seule marine dont les deux facettes, la *nationale* et la *marchande* sont aussi indispensables qu'indissociables l'une de l'autre.

L'histoire récente le démontre. La guerre Iran - Irak et la guerre du Golfe ont illustré à quel point la route marchande de l'énergie, *la fameuse route du pétrole* était indispensable au pays de la même façon qu'il était indispensable d'affirmer ou de réaffirmer le principe selon lequel nos navires, surtout lorsqu'ils battent notre pavillon, doivent pouvoir aller partout dans le monde et ceci grâce à la protection de la Marine nationale.

La marine marchande est l'outil logistique de prévention des crises en temps de paix, et cet outil est décisif pour le traitement et la solution des crises réelles. Le transport de la force d'intervention aéroterrestre de l'opération Daguet en 1990 en Arabie saoudite a nécessité trente-six navires marchands.

Les leçons de Pierre-Victor Malouet sont toujours valables : « C'est seulement par un grand commerce d'exportation que l'on peut former une armée navale et la recruter ». La

professionnalisation des armées redonne paradoxalement une actualité pressante à cette assertion.

Je rappelle enfin cette déclaration d'un responsable de la Marine nationale disant : « L'opération *Port-Vendres* a été :

- la preuve qu'il y a toujours un langage commun entre professionnels, quelles que soient leurs origines et leur *affectation*, civile ou militaire, surtout lorsque l'intérêt national est en jeu.

- la garantie qu'une confiance sans complaisance peut se forger entre les deux marines, telle que les intérêts particuliers ne soient pas contradictoires avec l'intérêt général, mais contribuent à le soutenir. »

Il s'est agi en fait d'une véritable petite révolution culturelle qui dépasse ceux qui dans cette affaire et des deux côtés en ont été les pionniers...

Questions complémentaires

Ces observations me conduisent à poser les questions complémentaires suivantes :

- **Qu'a-t-on fait de l'acquis des années quatre-vingt, de l'efficacité de la cellule TRAMIN (transports maritimes d'intérêt national selon la loi de 1969) ?**

- **Pourquoi la commission permanente d'adaptation des navires marchands aux besoins de la défense (COPAND) ne se réunit-elle plus ?**

- **Pourquoi les navires marchands, y compris les pétroliers, ne sont-ils plus *prédisposés* lors de leur construction, sauf si l'armateur en prend l'initiative ?**

- Pourquoi la force auxiliaire occasionnelle (FAO) et la force maritime de complément (FMC) précisant les conditions d'utilisation de la marine marchande en temps de crise, restent-elles aussi floues et mal connues des armateurs ?

Il est vrai que toutes ces questions perdent de leur importance, à l'heure où la pérennité de la logistique *marine marchande* est plus que menacée. L'ultime interrogation ne reste-t-elle pas sans réponse aujourd'hui : **pourquoi la France n'agit elle pas plus pour son pavillon national ?**

Celui-ci ne demeure-t-il pas le vecteur de la souveraineté (même sur les navires appartenant à des armateurs étrangers). Pourquoi la France est-elle la seule nation maritime dans toute l'Europe à ne pas avoir de politique de développement de son pavillon alors que tous les autres retrouvent la voie de l'expansion ? Pourquoi notre pays manque-t-il de vision claire et de volonté politique dans le domaine maritime ?

À l'aube du XXI^e siècle il me semble que c'est d'abord à ces questions, posées poliment depuis des années, et abruptement aujourd'hui non par démagogie mais comme un cri désespéré, qu'il faut répondre.

Thémistocle disait : « La survie de la cité repose, au moins en partie, sur la vertu et la compétence de sa marine ». On a parfois l'impression que notre vieux pays a jeté Thémistocle aux poubelles de l'histoire.

En osant dire tout haut ce que l'IFM entend partout tout bas, je ne suis que le porte-voix de ceux qui sont liés par le devoir de réserve ou de ceux qui pleurent de voir que le maritime en France – si essentiel, mais si demandeur de vision à moyen et long terme – est continuellement

sacrifié au court terme, ce qui précisément le rend plus cher sur la durée... le condamnant ainsi dans un *cercle vicieux*, dans une spirale infernale dont il n'est pas responsable...

Francis Vallat