

Bulletin d'études de la Marine

l'éthique du marin militaire



N° 43 - Décembre 2008

ÉDITORIAL

Le métier des armes, qu'il soit sur ou sous mer, sur terre ou encore dans les airs, pose le problème, à tous ceux qui l'embrassent, de la transgression de l'interdit de tuer, comme l'expose monsieur Michel Serres dans l'entretien qu'il a bien voulu nous accorder. Le contre-amiral Gillier, comme le vice-amiral Bourdoncle de Saint-Salvy s'appuient sur leurs expériences personnelles pour illustrer la difficulté de prendre une décision qui soit la meilleure possible. Notre spécificité réside dans notre double identité de combattant mais aussi de marin. En effet, l'environnement dans lequel nous évoluons a des conséquences sur nos actes. Nous ne creusons pas de tranchées, nous n'érigions pas de casemates, notre refuge est, par exemple pour les sous-marins, la couche bathymétrique idoine. Cela passe, comme l'explique le contre-amiral Lajous, par la meilleure connaissance possible de cet environnement complexe. Au fur et à mesure des progrès technologiques, le combat est devenu plus distant et potentiellement plus meurtrier. L'affrontement se fait au travers d'une interface technique qui peut dénaturer la perception des conséquences de son acte. C'est un des thèmes abordés par l'amiral Dupont.

Il faut se poser toutes ces questions dès le début d'une carrière. Même si les solutions trouvées à ce moment-là pourront évoluer avec le temps et les événements, rien n'est pire, dans notre métier, que l'impréparation. Sous l'impulsion de Monsieur Antoine Assaf, initiateur de ce dossier et auteur d'une contribution, chaque promotion de l'école navale « planche » sur un sujet éthique. Vous trouverez le travail des élèves qui se sont distingués en 2006 et 2007. Il vous sera donc possible de comparer les visions de deux générations d'officiers, au début et à la fin de leurs carrières. Quand les interrogations éthiques se font très fortes, beaucoup de marins se tournent vers les aumôniers, acteurs discrets mais bien présents dans l'environnement de la Marine nationale. Quatre aumôniers généraux nous livrent leur perception de l'éthique du marin militaire. Ce dossier se poursuit avec les articles de monsieur Letot qui nous explique que les marins ont été les vecteurs d'humanisme et que celui-ci a été une conséquence directe du travail sur la connaissance fait par nos prédécesseurs. Il se termine avec l'article du professeur Pancraccio, plus inquiétant, sur la délivrance par le gouvernement des États-Unis d'Amérique, de lettres de marques à des sociétés militaires privées. En illustrant la tendance forte à une privatisation des conflits, cet article met aussi en évidence les problématiques concernant l'éthique militaire.

Nous terminons ce numéro double avec les actes du colloque sur les "urgentistes de la mer: sauvetage et pollution" qui s'est tenu à l'École des officiers du commissariat de la marine, le vendredi 4 avril 2008. Ces actes vous permettront de mieux appréhender les spécificités et la complexité de l'environnement maritime.

Pour nous aider dans le développement de votre revue, nous avons décidé de constituer un comité de lecture composé des personnalités suivantes: les amiraux Pierre Lacoste, François Dupont et Olivier Lajous, ainsi que les professeurs Pascal Chaigneau et Martin Motte. Nous profiterons de leur sagacité pour continuer à explorer les routes de la connaissance avec nos prochains numéros consacrés à l'Asie, au thème "Commander/Manager", et à l'Amérique.

Il ne me reste plus qu'à vous remercier de votre fidélité et à passer la barre au contre-amiral François de Lastic qui prendra le commandement du Centre d'enseignement supérieur de la marine et la direction de votre revue à compter du 1^{er} septembre.

Bon vent et bonne lecture.

Capitaine de vaisseau Éric Chaplet

L'éthique du marin militaire

- 5 Entretien avec Monsieur Michel Serres**
Propos recueillis par le capitaine de corvette Éric Levy-Valensi
- 13 L'éthique du marin d'État**
Contre-amiral Olivier Lajous
- 19 Éthique militaire: expériences vécues**
Vice-amiral Anne-François de Bourdoucle de Saint-Salvy
- 27 Commandant de SNLE, Janvier 1995, mer d'Iroise, À bord du *Triomphant***
Amiral François Dupont
- 33 La dignité de l'Homme: l'officier face à ses choix**
Contre-amiral Marin Gillier
- 41 Une mission d'exploration éthique à la fin du XIX^e siècle. Les Indiens d'Amérique appartiennent-ils à l'humanité?**
Monsieur Laurent Letot
- 47 Les forces morales et la vocation de l'Europe**
Monsieur Antoine-Joseph Assaf
- 49 L'éthique du marin militaire (Prix d'éthique de l'École navale)**
Aspirants Murielle Bazin, Thibault Vallery-Radot
Élèves-officiers Tanguy Pelletier-Doisy, Jean Masdupuy, Jean-Baptiste Rabany
- 55 Quelle éthique pour le soldat de la mer? Libres remarques d'un aumônier catholique**
Patrick Le Gal
- 61 La vie, la mort et les marins**
Haïm Korsia
- 65 Le marin musulman entre ciel et mer**
Abdelkader Arbi
- 67 Regards protestants sur l'éthique militaire**
Bernard Delannoy
- 71 Le retour de la guerre de course**
Monsieur Jean-Paul Pancraccio

Les urgentistes de la mer

82 Mot d'accueil, ouverture du colloque

Commissaire en chef de la marine Jean-Loup Velut et Maître Patrick Simon

85 L'action de l'État en mer : pratique et évolution du droit maritime

Monsieur Xavier de la Gorce

89 Urgences en Atlantique

Vice-amiral d'escadre Xavier Rolin

93 Une coopération internationale indispensable à la bonne gestion des évènements de mer

Contre-amiral Philippe Périssé

97 Notion d'auteur d'une pollution involontaire par hydrocarbures

Maître Nathalie Franck

101 La responsabilité de l'armateur en cas de pollution par hydrocarbures

Madame Cécile Bellord

107 Le vetting, source de responsabilité

Maître Guillaume Brajeux

109 La responsabilité du capitaine de navire

Maître Michel Quimbert

113 Les prérogatives de l'État côtier en matière de pollutions par rejets volontaires d'hydrocarbures

Monsieur Xavier Tarabeux

121 Immunité et souveraineté

Maître Isabelle Corbier

127 Situation du pavillon en cas d'imminence du danger

Madame Françoise Odier

131 L'État côtier et la notion de danger

Commissaire en chef de la marine Jean-Loup Velut

135 La pénalisation du métier de sauveteur de la mer

Maître Claudia Ghica-Lemarchand

139 L'urgence peut-elle toujours primer sur la forme ?

Commandant Charles Claden

141 Atteintes à l'environnement marin : quelles réparations pour quels préjudices ?

Monsieur Yann Rabuteau

145 La réparation du préjudice écologique, les conditions du succès

Maître Thomas Dumont

148 Allocution et mot de clôture du colloque

Contre-amiral (2S) Bertrand Lepeu et Commissaire général de 1^{re} classe Jean-Louis Fillon



Entretien

Monsieur Michel Serres

Historien de la philosophie et des sciences

Membre de l'Académie française

La première question que nous souhaitons vous poser est la suivante : comment définir l'éthique par rapport à la morale ?

Les deux termes veulent en fait dire la même chose, simplement l'un est grec et l'autre latin. Morale vient de "mores" qui signifie "les mœurs" en latin et "ethos" qui signifie "les mœurs" en grec. Par conséquent, que vous disiez "éthique" ou "morale", c'est *a priori* la même chose. Mais, peu à peu, le sens de chacun des deux termes est devenu différent parce que la morale a évolué au cours de l'Histoire de deux manières. D'un côté, la morale a tendu à devenir psychosociologique: description des conduites, des mœurs courantes (par exemple des catholiques ou des juifs, des Français ou des Allemands). Et, de l'autre côté, on assimile à la morale des conseils, des préceptes plus ou moins normatifs. Tantôt, on a appelé l'un "morale" et l'autre "éthique". Le sens de ces deux vocables a beaucoup varié et, actuellement, on peut employer indifféremment "éthique" et "morale". Si l'on dit plutôt "éthique" aujourd'hui, c'est pour être politiquement correct. La morale a désormais mauvaise réputation – qui sait pourquoi? Alors que tout le monde en fait, en particulier dans les publicités! Il vaut mieux dire "éthique" parce que ça cache un peu le côté normatif de la morale.

Il n'en demeure pas moins que, quand on fait de la morale ou de l'éthique, on a tendance à la fois à décrire les mœurs et à tenter d'accéder à des préceptes normatifs.

Dans le monde d'aujourd'hui, on parle beaucoup d'éthique...

On parle beaucoup d'éthique, en effet. C'est une véritable mode. Auparavant, il existait un troisième terme au-delà d'"éthique" et de "morale", c'est le terme "déontologie". Il est moins usité aujourd'hui et le mot "éthique" le remplace de fait. On parlait de déontologie du praticien (par exemple du médecin), de déontologie de l'avocat, etc., et de déontologie du militaire. Et, lorsque Alfred de Vigny écrit "*Servitude et grandeur militaires*", il décrit la déontologie de l'Armée. Ce que je veux dire, c'est qu'il y a une éthique ou une morale spéciale et spécifique à un métier.

Il existait des manuels de déontologie de tel ou tel métier autrefois et, à mon avis, "éthique" aujourd'hui est utilisé en lieu et place de "déontologie". Il ne s'agit pas d'un hellénisme, mais d'un anglicisme. On dit "éthique" à cause de "ethics". On dit aujourd'hui: "éthique" pour des prescriptions concernant un métier donné.

Pour autant, avons-nous un comportement plus éthique que nos ancêtres ?

Aujourd'hui, la déontologie touche beaucoup plus de métiers qu'elle n'en touchait autrefois et c'est ça qui est moderne. Par exemple, dès le V^e siècle avant Jésus-Christ, Hippocrate avait défini une déontologie médicale: le "*Serment d'Hippocrate*"; mais on n'aurait pas imaginé une seule minute qu'un scientifique quelconque ait des devoirs moraux. Un physicien, un chimiste, au XVIII^e siècle ou au XIX^e, n'avait pas de problème éthique. Or, la science a rencontré, un peu partout, des problèmes de société à partir de 1945, d'Hiroshima et de Nagasaki. Puis, peu à peu, la chimie a rencontré ce type de problème. Il en a été de même pour la biologie, par exemple. Le monde scientifique s'est trouvé confronté à des questionnements qu'on aurait appelés autrefois "déontologiques" et qui se sont appelés: des "problèmes d'éthique".

J'ai été le premier, en philosophie des sciences, à pointer ce problème-là. D'ailleurs, mes anciens professeurs ou collaborateurs m'ont beaucoup condamné à l'époque. Je leur avais demandé: "*comment se fait-il que vous fassiez de la philosophie de la physique nucléaire, par exemple, sans parler une seule minute d'Hiroshima ?*"; parce que cela posait un problème moral.

La réflexion sur l'éthique, menée par les universitaires, va-t-elle faire progresser l'humanité ou est-ce une façon habile d'imposer un paradigme répondant à des règles posées par celui qui les écrira le premier ?

Il y a plusieurs questions dans votre question.

D'abord, il n'est pas complètement sûr que les universitaires "fassent" de la déontologie. Aujourd'hui, les problèmes d'éthique sont des problèmes collectifs. Par exemple, dans le service des soins intensifs de l'hôpital Cochin, des problèmes éthiques se posent tous les jours. Tel malade – homme ou femme, vieux ou jeune – a telle et telle maladies. Faut-il continuer à le soigner? Faut-il le maintenir en vie en sachant qu'il aura des handicaps majeurs qui l'empêcheront de vivre? Faut-il arrêter les traitements, auquel cas on le tue et ça s'appelle l'euthanasie? Comment décide-t-on? C'est un problème déontologique, c'est un problème d'éthique. J'ai souvent participé à des réunions de comité d'éthique. On est au moins douze, autour de la table: le patron des soins intensifs, des infirmières, des masseurs, des pharmacologues, un médecin spécialiste en fonction de la pathologie du malade, des membres de la famille, à la rigueur, un homme de religion, et parfois un philosophe.

Par conséquent, il n'est pas vrai que les décisions éthiques se fassent solitairement. Ce n'est jamais ni strictement universitaire ni strictement médical. C'est le plus souvent collectif. Et c'est pour ça qu'il y a



des comités d'éthique. Ensuite, je ne pense pas que l'on puisse imposer un paradigme. Les cas d'éthique sont toujours des cas particuliers. Faut-il arrêter le traitement d'un patient ? Si la décision concerne le patient, c'est un collectif qui va décider. Dans les cas que j'ai connus de près, j'ai toujours assisté à des réunions relativement nombreuses. Beaucoup de points de vue étaient représentés.

Quand nous avons préparé ce dossier, nous nous sommes aperçu que beaucoup de recherches, dans le domaine de l'éthique étaient menées par des Anglo-Saxons. Pourquoi, selon vous, il y a-t-il ce tropisme ?

Tout simplement parce que cela ne touche pas l'éthique, cela touche la langue. Avez-vous remarqué qu'on ne dit plus "événement" mais "events" ? J'étais récemment invité par un industriel qui avait un "event" et je lui ai demandé s'il était baleinier parce que les événements de la baleine sont les narines par lequel passe l'eau. En fait, vous parlez de tropisme anglo-saxon dans votre question, mais ce tropisme est reproduit dans tous les domaines, hélas ! Nous sommes assez intelligents pour poser les problèmes nous-mêmes ; mais la plupart des décideurs sont des "traîtres" depuis déjà deux générations : ils parlent anglais. Les banquiers parlent anglais, les financiers parlent anglais, etc. Nous sommes, nous, ici à défendre le français et à l'Académie française, il n'y en a plus beaucoup ! Autrement dit : si vous vous mettez place de la Bastille ou place de l'Opéra, vous verrez qu'il y a, sur les affiches, plus de mots américains, aujourd'hui, qu'il n'y avait de mots allemands pendant l'Occupation !

C'est pourquoi je dis : "collaboration". En éthique, il en est de même. On recopie les Anglais au lieu d'inventer, ce qu'on pourrait parfaitement faire.

L'homme, lorsqu'il est confronté à un problème éthique, réagit en fonction de sa personnalité, innée et acquise, et de son environnement extérieur. Selon vous, doit-il exister une prépondérance et si oui laquelle ?

La réponse est 100% inné et 100% acquis.

Donc, selon vous, le contexte extérieur n'influencerait pas les choix éthiques ?

Bien au contraire ! Lorsque vous prenez la décision de vous marier ou une quelconque autre décision où le problème éthique ne se pose pas, comme d'aller passer vos vacances en Bretagne, le contexte joue. Je vous ferais une critique sévère si je disais : "Vous avez pris cette décision parce que vous êtes brune ; vous avez pris cette décision parce que vous êtes née à Vancouver ou vous avez pris cette décision tout simplement parce que vous êtes protestante !". La personne humaine est ainsi faite : c'est elle qui décide. Et ça serait presque injurieux de prétendre le contraire parce que ça pose le problème de la liberté de décision. Si je suis toujours amené à décider parce que je suis occitan ou parce que je suis vieux ou parce que je suis académicien ou aliéniste, ça devient du racisme.

La pression des événements peut être très forte, dédouane-t-elle, pour autant, l'individu de toute responsabilité ?

Je ne peux pas répondre à cette question en général. Je crois qu'on ne peut poser cette question qu'en jurisprudence particulière. C'est-à-dire dans tel cas, telle personne de tel âge, dans telle et telle cir-

constances, est-elle responsable ou non de l'acte qu'elle vient de poser ? Essayer de répondre, formellement ou globalement, ne sert à rien. À quoi serviraient les tribunaux, autrement ? Au fond, la notion de responsabilité n'est pas formelle ; elle est jurisprudentielle et circonstancielle. Par exemple, Bergson, avant de mourir, est très tenté de se convertir au catholicisme – il est juif d'origine –, mais il ne l'a pas fait à cause de la persécution des juifs par les nazies. Sa décision a été dictée par une pression extérieure. Et cette décision était noble parce que les circonstances extérieures l'emportaient sur sa conviction intime. Il y a donc des cas où la pression extérieure est "noblement" exercée sur la conviction personnelle. Pourtant, la plupart du temps, c'est l'inverse qui se produit. Il faut résister à cause de sa conviction intime à une pression extérieure.

Dans l'action, faut-il craindre un jugement ultérieur ?

C'est une question vraiment intéressante parce qu'on le fait toujours. Je prends des exemples historiques, comme l'affaire Galilée. Il est impossible de donner un jugement sur la décision du tribunal concernant Galilée. Si vous vous replacez dans ce qui a suivi en matière d'histoire des sciences, vous allez avoir une idée sur l'affaire Galilée. Mais si vous la regardez, *hic et nunc*, au moment où elle se passe, votre jugement sera totalement différent. Beaucoup de circonstances s'y mêlent mais, finalement, c'est toujours le jugement *a posteriori* qui l'emporte.

Considérons maintenant le peuple français qui entre en révolte et prend la Bastille. Si, après la prise de la Bastille, il ne s'était rien passé et que Louis XVI avait continué à régner, la prise de la Bastille aurait été un événement mineur de l'his-

toire des prisons françaises. Mais la Révolution française a lieu à ce moment-là et le roi Louis XVI a eu la destinée que vous savez. C'est pourquoi, actuellement, en se retournant sur l'histoire on dit : "La prise de la Bastille, c'est l'événement primitif !". C'est le même raisonnement quand le premier cas, c'est le jugement rétrograde qui "fait" la prise de la Bastille, sinon elle n'existe pas.

Quand on est historien, on est bloqué. Si j'affirme que l'affaire Galilée est le dernier procès fait aux savants – parce qu'il y a eu des dizaines de procès en Grèce antique contre les savants et, après, il n'y en a plus eu –, le procès Galilée est le dernier de cette histoire. C'est la perspective de l'historien. Par contre, pour le mythe de fondation des sciences modernes, c'est le moment où la science se "dégage" de l'Église. Mais ce n'est pas vrai : c'est un mythe.

En fait, répondre à cette question demanderait presque un livre entier ! Cela revient à se demander quel est le statut de l'Histoire, ce qu'est un événement. Un événement n'a lieu que ce qu'il devient dans l'Histoire. Le mythe s'y "met" tout de suite.

En somme, votre question est une vraie question et ce n'est pas une question seulement d'éthique ; c'est une question quasi décisive pour savoir ce que c'est qu'une chose, un événement.

Sachant qu'un militaire, du fait de son statut, ne puisse débattre de questions philosophiques, en quoi peut-il légitimement se poser des questions éthiques ?

Relisez "Servitude et grandeur militaires". Ce sujet a été traité par Alfred de Vigny de façon très raffinée : il met en scène cinq ou six histoires qui abordent les problèmes éthiques de la fonction militaire.



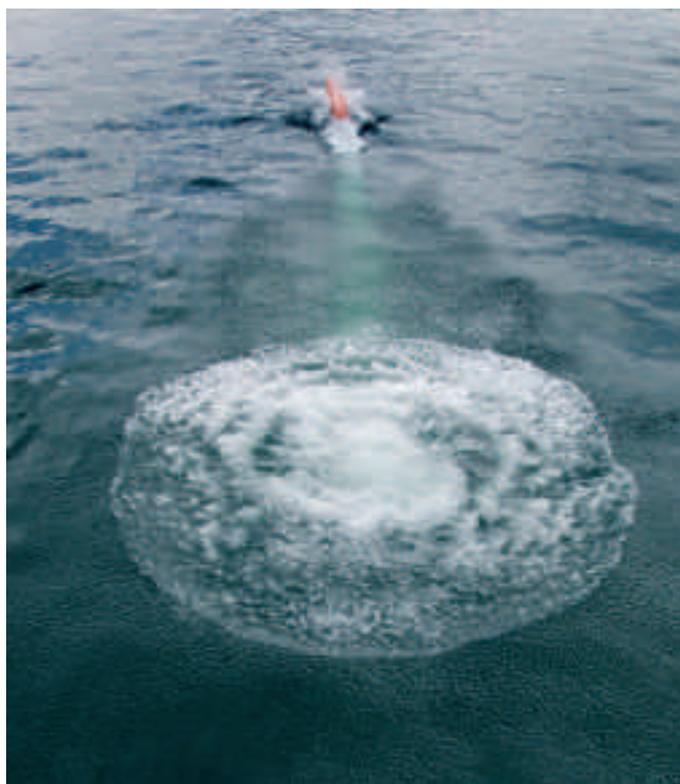
Le problème majeur du militaire est qu'on lui ordonne : "tue !". Il faut tuer ! Dans l'universalité des cas depuis Abraham, la règle est : "Tu ne tueras point !". Et le militaire est celui qui fait exception à la règle "Tu ne tueras point !". Il peut même devenir un héros en ayant tué ! Mais, si par hasard, à la retraite ou en vacances, habillé en civil, il tue alors il est passible des tribunaux. Donc, la question éthique se pose toujours sur un sujet précis et c'est, au fond ce que dit Vigny. Que faire dans telle et telle circonstances lorsqu'on est militaire ? Il met en scène, par exemple, un soldat à qui son colonel dit d'attaquer telle redoute. Le colonel est obligé de tuer tout le monde et il y a un gosse de onze ans parmi les victimes. Il est contraint de porter ça en lui toute sa vie. Vous avez lu le roman qui s'appelle "La mer cruelle" ?

J'ai lu ça lorsque j'étais dans la marine. Il s'agit du problème d'un escorteur d'escadre, pendant la guerre. L'escadre est attaquée par des sous-marins allemands qui coulent certains des bateaux que l'escorteur protège. C'est alors que le sous-marin allemand qui a tiré est repéré. Seulement, la surface de la mer est couverte des naufragés des cargos, qui tentent de nager pour se sauver. Le héros se demande donc s'il va envoyer une torpille contre le sous-marin alors que les naufragés sont là. Et il n'a qu'une seconde pour décider. En fait, s'il "tue" le sous-marin, il sauve toute l'escadre ; mais condamne les naufragés qui sont en train de nager. À ce moment-là, il décide qu'il faut absolument torpiller le sous-marin. Il envoie ses torpilles et il finit par s'apercevoir que la cible qu'il a touché n'est pas le sous-marin, mais l'épave d'un des bateaux que le sous-marin avait coulé !

Donc, il a tué les naufragés inutilement. Voilà un cas où les questions d'éthique se posent. Mais les questions d'éthique se posent aux militaires encore plus qu'à un avocat, qu'à un médecin, etc. Il n'a pas de devoir de réserve, le militaire est tout le temps en train de se poser des problèmes de ce genre.

L'éthique doit-elle être codifiée, rédigée sous forme de lois, d'interdits ou laissée, toute ou en partie, à l'interprétation de chaque individu ?

C'est question est très bonne et elle renvoie à une question précédente sur l'inspiration anglo-saxonne. Je m'explique : dans le premier cas, quand elle est codifiée, elle est de type "droit romain". Qu'est ce que le droit romain ? Le droit romain est un droit, écrit, universel, codifié, déductif. Et nous sommes, nous Français, en gros d'inspiration de droit romain. La *common law* anglo-saxonne est, elle, jurispruden-



Le problème majeur du militaire est qu'on lui ordonne : "tue !". Il faut tuer ! Dans l'universalité des cas depuis Abraham, la règle est : "Tu ne tueras point !". Et le militaire est celui qui fait exception à la règle "Tu ne tueras point !". Il peut même devenir un héros en ayant tué !

tielle. Elle est casuiste, inductive et fonctionne sur des exemples concrets.

Donc votre question se réduit à la suivante : "doit-on, lors de la prise de décision, être inspiré par le droit romain ou la *common law* anglo-saxonne ?"

Et figurez-vous que le monde d'aujourd'hui est déchiré par cette question, même si elle n'est jamais abordée par les médias. Dans le monde des affaires, du droit, de la médecine, dans les questions de finances ... on est de droit romain ou on est de droit jurisprudentiel anglo-saxon.

Votre question revient donc à déterminer la langue que l'on parle. Dans certains cas ; il est très intéressant d'être jurisprudentiel parce que, comme je l'ai dit, la responsabilité est un cas particulier, circonstanciel, unique, individuel. Par ce raisonnement, je me suis révélé anglo-saxon. Il y a des cas, au contraire, où il vaut mieux se tenir à un code, à une universalité. "Tu ne tueras point," par exemple. Moi, j'ai toujours obéi à cette loi, et là je suis vraiment dans le droit romain. Le monde moderne vit cette hésitation de façon intense. Finalement, ce n'est presque plus un problème moral. Il s'agit plutôt de savoir quel est le droit qui se mondialiserait le plus aisément aujourd'hui.

Sur quel corpus doctrinal peut-on fonder une éthique du combattant ?

Qu'est ce que le "combattre" ? C'est faire la guerre. En octobre paraîtra sous ma signature un livre qui s'appelle "La guerre mondiale" donc je m'occupe de ce problème en ce moment. Donc, qu'est ce que la guerre ? La question ne fait aucun doute : c'est une occupation de droit. C'est un être de droit. La guerre se déclare, suit un certain droit des gens et se termine par un armistice ou la signature d'un traité de paix. Elle est donc encadrée par des règles de droit . Si vous enlevez le droit, ce n'est plus la guerre. Vous n'êtes plus un combattant, vous êtes dans la violence de tous contre tous.

Ou dans un état de crise permanent...

Si vous voulez, un état de crise permanent ou des états de crise. Donc la guerre est faite pour encadrer l'état de crise. Quand j'étais jeune, j'ai démissionné de l'École navale pour ne pas faire la guerre. Et je me suis trompé, parce que la guerre n'est pas un déploiement de la violence, mais l'encadrement juridique de la violence. Donc, le combattant a comme devoir moral de suivre les prescriptions du droit de la guerre. Et, par exemple, la guerre contre l'Irak ne doit pas être appelée "guerre". Elle n'a pas été déclarée au sens de ce mot. Le terrorisme, ce n'est pas la guerre. Il n'y a pas de droit du terrorisme, d'ailleurs on l'a appelé terrorisme à cause de ça. De fait, ce sont les Français qui ont inventé le mot "terrorisme", qui fait référence à la Terreur. En ce sens, il n'y a pas d'éthique du combattant, mais un droit du combattant. La question est double : il existe certes un droit de la guerre, qui est l'encadrement juridique de la violence, mais à l'intérieur de ce droit-là, votre éthique ne sera peut-être pas la mienne. La guerre comme être juridique est un droit mais il y a une distinction entre le droit et la morale. La perception que chacun se fait de la conduite à tenir est une question personnelle.

Selon vous, peut-on former efficacement un combattant à une gestion éthique de ses actions et comment ?

Je pourrais répondre à cette question de manière intemporelle ou anhistorique, ça serait assez facile. Je préfère y répondre pour le temps présent. Il n'y a plus de combattant en France depuis 65 ans, c'est-à-dire depuis la fin des hostilités de la guerre mondiale. Cet intervalle de 60 -65 ans est unique dans l'histoire de l'Europe. Depuis la guerre de Troie, il n'y a pas eu 65 ans d'arrêt des hostilités. Vous avez que j'enseigne à Stanford et il y a quelques années, j'ai découpé dans le *San Francisco Chronicle* une photo

où l'on voyait Bush, Blair et Aznar ensemble lors d'un sommet, pour décider de la guerre en Irak. J'ai apporté la photo dans ma classe et j'ai demandé à mes étudiants ce qu'il y avait d'unique dans cette photo. En fait, c'était la première fois dans toute l'histoire que trois chefs d'Etat décidaient d'une guerre sans jamais n'en avoir connue. Ça n'était jamais arrivé. Nous vivons un temps exceptionnel, et pour vous beaucoup plus que pour tous. Qu'est-ce qu'un militaire pendant ces 65 années-là ? Voilà une vraie question. Vous qui êtes militaires, quel est votre problème ? Quelle est la morale ? Quel est votre métier ? Votre mission, en gros, est de protéger la nation à la mer. Pourtant, aucune armée, aucune marine dans le monde ne va attaquer Brest, Toulon, La Rochelle ou la Palisse. Non seulement ce n'est pas probable mais il est certain que cela n'arrivera pas. Par conséquent, que faire ? Et bien moi, je sais quoi faire, je le sais peut-être depuis quinze jours. Votre mission désormais n'est plus de défendre la nation à la mer, c'est de défendre la nation et la mer. Parce que la mer est en train de mourir, la mer se meurt. Par conséquent, votre mission morale aujourd'hui c'est de vous "foutre" de la nation et de défendre la mer. En effet, la patrie n'est pas véritablement en danger, alors que la mer l'est. J'imagine que la mission sacrée de la marine aujourd'hui serait de défendre la mer. C'est plus que de la morale, c'est une urgence planétaire. Car personne ne défend la mer : les forces politiques, financières, industrielles, entrepreneuriales de toutes les nations ont pour but de tuer la mer par la surexploitation de ses ressources. Vous devriez vous transformer car il n'y a pas de représentant de la mer. Je voyais Boutros Ghali récemment. Il me disait :

"Quand je parle de l'eau dans n'importe quelle institution internationale, les gens me disent qu'ils ne sont pas là pour parler de l'eau ni de la mer, mais pour défendre les intérêts de leur gouvernement." Finale-





ment, l'armée de Terre doit défendre la terre, l'armée de l'air doit défendre l'air et l'armée de mer doit défendre la mer. Qu'est-ce qu'un militaire aujourd'hui? Ce n'est pas quelqu'un qui a pour but de faire la guerre, mais d'empêcher les autres de la faire. Les Casques bleus ont précisément cette mission. Comme les Casques bleus, les marins devraient avoir des pompons bleus pour défendre la mer. Ça me paraît une mission extraordinairement nouvelle de la marine.

C'est de toute façon de plus en plus le cas quand on voit l'importance que revêtent les missions de lutte contre la pollution, de police des pêches, etc. Autrefois, quand j'étais dans la marine, j'ai été envoyé à Terre-Neuve pour défendre les Français pêchant. Et maintenant, ça serait monstrueux de faire ça puisqu'il n'y a plus de morue.

La guerre a été un événement récurrent de l'Histoire qui répondait à des règles et à des processus précis que vous avez décrits précédemment. Lors de la guerre froide, ce canevas a volé en éclats et les conceptions de guerre, du combattant, de l'ennemi sont devenues beaucoup plus floues.

Quelles en sont selon vous les conséquences sur l'éthique du combattant?

Ca tombe bien que vous disiez ça. Je viens de définir la guerre comme un être de droit. Savoir ce qu'est la guerre, l'ennemi, le combat, sont des questions qui ont à nouveau beaucoup d'acuité. Évidemment, il y a des guerres partout, mais il s'agit plus de terrorisme que de guerre. De fait, ce qui m'effraie le plus est la disparition du concept de guerre. Cela nous met en très grand danger. Les armées se trouvent hors jeu puisqu'elles avaient pour mission la guerre, et la guerre contre des ennemis définis. Maintenant, le concept d'ennemi lui-même devient flou. Avec le terrorisme, on ne connaît plus. En réfléchissant sur ce qu'est la guerre, l'ennemi, le droit, je me suis demandé qui était en danger aujourd'hui. C'est la mer dans le cas du marin. Si vous devez défendre la mer, je connais l'ennemi. Ce sont tous les hommes, tous les politiques, tous les industriels, tous les commerçants! Toute l'activité humaine, aujourd'hui, est l'ennemie de la mer. Quand les pêcheurs bloquent les ports et que Sarkozy cède en faisant baisser les prix du pétrole, c'est pour surpêcher, c'est-à-dire pour tuer encore plus la mer. Toutes les négociations entre la France et l'Espagne, c'est pour avoir encore plus de thon rouge. Chaque fois, c'est pour tuer la mer. Personne ne défend la mer. Par conséquent, l'amie, c'est la mer, et l'ennemi: tous les autres! Les marins ont aujourd'hui tous les hommes comme ennemis. Vous voyez à quel point se redéfinit ce que c'est que la guerre, ce que c'est que le droit, ce que c'est que l'ennemi, ce que sont les combats, ce qu'est la protection. Vous vivez un moment passionnant. Tout se renverse, tout change, mais vous savez, cela ne concerne pas que la marine: l'enseignement change, la science change, la politique change. Je voudrais avoir votre âge. C'est formidable: tout est à créer, y compris la marine.

Est-ce qu'on peut trouver une justification éthique au fait de tuer au combat?

Acte 1: nous sommes des animaux, nous devons manger et il faut tuer. On n'y peut rien, il faut tuer au moins le cerf que l'on va manger.
Acte 2: Abraham, "tu ne tueras point", même un animal en sacrifice. Caïn est un assassin parce qu'il a tué son frère.

Acte 3: Tu as le droit de tuer en cas de guerre, encadré par le droit.

Acte 4: Tu n'as pas le droit de tuer en régime civil.

Acte 5: la guerre a permis cette distinction parfaitement claire, où le militaire a le droit de tuer ici, mais n'a pas le droit de tuer là.

Dans le cas du terrorisme, cette distinction s'estompe. Il faut donc savoir ce que je ferais, moi, en présence de cette question. En tant que Michel Serres, personnellement, je respecte l'interdiction universelle du meurtre. C'est pour cette raison que j'ai quitté l'École navale. Maintenant, je suis assez vieux pour le verbaliser et affirmer que je me suis trompé. Je suis convaincu que la guerre est une institution qui protège au lieu de tuer.

La guerre est une limitation de la tuerie. C'est grâce à la guerre que l'humanité a survécu. C'est grâce aux militaires que l'humanité a survécu. S'il n'y avait pas eu un encadrement militaire de la guerre, il n'y aurait eu que du terrorisme, les hommes auraient été éradiqués.

De quelle manière éthique le combattant peut-il considérer l'adversaire, l'ennemi?

Je crois que Vigny est le grand maître en la matière. Vous devriez relire "Servitude et grandeur militaires" ce soir, dans votre lit! Avez-vous lu ce passage? Il concerne un marin qui est obligé d'embarquer sur son bateau un jeune couple d'aristocrates. Pendant la traversée, ces jeunes gens sont merveilleux. La fille est très belle, le type est

très généreux. Ce sont deux jeunes gens qui s'aiment, qui s'adorent. On dirait une sorte d'idylle, de voyage de noces extraordinaire. En fait, le pacha a une lettre de cachet qu'il doit ouvrir en arrivant. Cette lettre lui ordonne de les tuer, alors qu'il est devenu leur ami.

Le succès d'une opération militaire peut-il influencer la justification éthique de son accomplissement?

Réponse: toujours. L'histoire des hommes est assez méprisable pour donner toujours raison au vainqueur. On admire toujours Alexandre et Jules César. Mais Alexandre et Jules César étaient des tueurs. Par conséquent, la *Realpolitik* consiste à toujours donner raison à la force. Il n'y a d'humanité, de philosophie peut-être et de sainteté enfin, que quand on donne le droit à la faiblesse, le droit aux victimes. C'est ce que la contemporanéité a fait de plus beau, de dire que les victimes sont sacrées.

L'émergence du concept "zéro risque, zéro mort" a-t-elle des conséquences sur l'éthique du combattant?

L'éthique "zéro risque, zéro mort", c'est pour monsieur Allègre, je crois. Mais monsieur Allègre n'a jamais fait de science. zéro risque, zéro mort, ça n'existe pas. L'aspirine est-elle bonne? On penserait que c'est le cas, mais chaque année 10 000 personnes meurent par fait d'aspirine. Il n'y a absolument rien qui soit sans risque, ni mort. Ce n'est pas une éthique, c'est une erreur et c'est une sottise noire. Il suffit d'avoir fait du calcul de probabilité pour savoir qu'en présence d'un grand nombre, vous avez un pourcentage fatal de fous, de criminels, de violeurs... Par conséquent, "zéro risque, zéro mort" est la définition du paradis par un imbécile.

Comment peut-on gérer un conflit d'éthique personnelle quand la déontologie du métier vient s'opposer à sa propre éthique ?

Ça s'appelle un dilemme cornélien. Faut-il aimer sa petite amie ou tuer son beau-père ? Ça s'appelle un conflit de devoir. Les conflits de devoir sont au cœur des questions éthiques. On a construit l'éthique parce qu'il y avait des conflits de devoir. J'avais posé ce type de question à mes élèves une fois, et une jeune fille a écrit sur le thème "Faut-il se laisser violer ou sauter par la fenêtre ?" et j'avais noté dans la marge "Vous oubliez, mademoiselle, le cas où l'action a lieu au rez-de-chaussée !". Le conflit de devoir est bien connu, il est repéré depuis toujours. C'est le tragique. C'est "Mer cruelle" dont j'ai parlé tout-à-l'heure. Est-ce que je torpille le sous-marin, auquel cas je fais mon devoir parce que je protège l'escadre mais je tue les naufragés ? Ou alors, je ne le fais pas et le sous-marin risque de détruire l'escadre. Je dois tuer ou tuer. Ça s'appelle *double-bind* chez les Anglo-Saxons. Ce terme est très à la mode mais Corneille avait déjà traité le sujet il y a trois siècles.

Les marins sont soumis à la pression de l'élément dans lequel ou sur lequel ils évoluent. Ils ont développé une forme d'éthique qui tient compte des spécificités de celui-ci, avec la notion d'équipage et l'adaptation au milieu, et non l'inverse.

Pensez-vous que ce particularisme ait une influence sur l'éthique du combattant quand celui-ci est un marin ?

Je viens de répondre à cette question mais je veux y apporter une correction. Qu'est-ce que vous appelez dans lequel ou sur lequel ? Le bateau est-il vraiment dans la pression de cet élément ? La réponse est oui dans votre question parce qu'il y a des vagues, du tangage et du roulis... mais cet élément, vous ne le connaissez pas. Vous n'avez pas fait de bathythermographie, vous n'avez pas fait de biologie sous-marine, vous n'avez pas fait de climatologie, vous ne savez pas si la biochimie des espèces bathyales est importante dans tel ou tel cas dans la chaîne alimentaire, etc. Vous n'êtes donc pas soumis à la pression de l'élément. Vous serez soumis à la pression de l'élément quand vous connaîtrez l'élément et vous rendrez compte qu'il est en train de mourir. À ce moment-là, votre éthique va changer. Vous êtes sur la mer et dans la mer, mais vous n'êtes pas des connaisseurs de la mer. Je souhaite que les programmes de l'École navale soient modifiés, pour les élèves connaissent vraiment la mer. Le bateau ne doit pas être posé sur ou dans l'eau. "Sur" et "dans", ça ne va pas. Il faut dire "avec", "en compagnie de", "au voisinage de", "vivant avec". La connaissance de l'élément influencerait beaucoup sur l'éthique des combattants. La mer est infiniment en danger, ce qui signifie qu'en dernier lieu notre vie est en danger. Cette question se pose aujourd'hui et elle est, à mon avis, la question éthique par excellence.

Par rapport aux autres soldats, le marin a des challenges éthiques qui se posent à lui du fait de l'éloignement entre lui et son ennemi puisqu'il n'est pas forcément sur le champ de bataille et de l'interface électronique qui gère son armement. Comment y faire face ?

Les contraintes au combat ne sont pas entièrement définies par vos deux conditions. Il y a une autre contrainte : l'enfermement dans des parois d'acier. Il s'agit finalement du plus grand danger au combat.

Vous ne pouvez pas sortir, vous ne pouvez pas vous échapper. Si l'on prend en compte cette contrainte, la condition du marin n'est pas différente de celui qui conduit un tank. Le soldat est prisonnier de son char d'assaut. Et il a à la fois des contraintes d'éloignement et de voisinage électronique. Donc, ce n'est pas complètement spécifique à la mer. Et peut-être n'est-ce pas spécifique du tout parce que désormais la guerre des étoiles, c'est aussi l'éloignement et le voisinage électronique. Ces conditions du combat à la mer sont désormais les conditions de combat générales des armées modernes.

*Vous avez été élève à l'École navale. Quels sont les premiers problèmes éthiques rencontrés par un jeune officier de marine ?
Pouvez-vous nous donner un exemple de raisonnement éthique auquel vous avez été confronté lors de votre séjour ?*

Hélas oui, je peux le faire. Quand j'ai été reçu à l'École navale – je n'ose pas vous dire à quelle date – j'ai beaucoup étudié les problèmes inhérents aux questions nucléaires qui venaient de se poser à Hiroshima et à Nagasaki. La première question que je me suis posée est celle qui a fait de moi un philosophe. J'étais follement enthousiasmé par les sciences : mathématiques, astronomie, physique, etc. J'étais ce que l'on peut appeler un bon scientifique. Pas seulement en performances, mais parce que j'y croyais vraiment. Pour moi, la connaissance, la science, l'éducation étaient la condition du bonheur humain et du progrès historique. Et tout d'un coup, la science avait fait ça, c'est-à-dire Hiroshima et Nagasaki. Cela a posé un problème de

conscience aux gens de ma génération, mais surtout à la génération précédente. J'ai rencontré des gens depuis, Schrödinger, par exemple, le grand physicien atomiste. Savez-vous ce qu'il a fait ? À la fin de sa vie, il a écrit "What's Life?". Il a renoncé à la physique et est devenu biologiste à

cause de ça. Donc la génération de Schrödinger et la mienne ont été heurtées de front par le problème éthique au sujet de la science. Dans l'éthique scientifique qui précédait, la science était toute bonne et seule bonne. Elle servait le bonheur de l'humanité. Les médicaments, la médecine étaient reconnues pour faire des miracles. Il y avait donc un enthousiasme scientifique positif, et puis tout à coup, on s'est rendu compte que la science pouvait servir à tuer. C'est à ce moment-là qu'est née l'éthique sur laquelle vous m'avez posé des questions. L'éthique des sciences est née ce jour-là et est née dans mon "ventre" à l'École navale.

Le problème éthique s'est posé là non pas comme un problème moral personnel mais comme un problème universel sur le rôle de la connaissance et de la mort. Par la suite, j'ai rencontré des gens que j'ai beaucoup révéérés comme Jacques Monod. Il était biochimiste car il n'avait pas voulu faire de chimie. Désormais, c'est à toute la science, et au-delà à toute la planète que les questions éthiques se posent.

L'éthique est aujourd'hui le problème universel de la connaissance. Et il est né là, à peu près à la fin de la guerre. Qu'est ce que je fous là à faire de la science ? La question était là, déchirante. Je me souviens : j'ai accompagné Jacques Monod à son lit de mort. Il me disait : "Michel, j'ai fait de la biochimie pour sauver l'humanité et maintenant je m'aperçois que même la biochimie se pose les mêmes questions que la science que j'ai laissée."

L'éthique commençait à poser des problèmes partout et c'est pour ça que les comités d'éthique ont fleuri.



Est-ce que selon vous l'éthique souffre des exceptions ou des compromis ?

Il n'y a que des exceptions et que des compromis. Dans un conflit de devoir, comment faites-vous ? On fait comme on peut. Il n'y a peut-être que des exceptions dans la vie. Il n'y a que des raretés dans l'existence. Des lois universelles et éthiques, il n'y en a pas beaucoup. Il y a "tu ne tueras point". Mais, vous voyez, le problème d'un militaire, c'est bien celui-là. Donc il y a aussi des exceptions.

J'ai une dernière question : selon vous, Hiroshima et Nagasaki, c'est effectivement quelque chose qui a fondé un ordre nouveau. Était-ce une erreur ?

Nous avons commencé à répondre à cette question tout à l'heure : "est ce une action justifiable du fait des jugements postérieurs ?" De toute façon, c'est ainsi, c'est arrivé. Il n'y a pas à condamner untel ou untel. À l'époque, j'avais 18 ans et à 18 ans, on est un peu le nez en dehors de l'eau et on a des jugements rapides. J'en ai 77, je ne juge plus pareil. L'ordre nouveau qui a été créé n'est pas seulement un ordre militaire, stratégique ou guerrier, c'est un ordre planétaire. La question est la suivante : "Que faire avec une connaissance qui donne des résultats dont on ne peut pas prévoir la légitimité ?"

En discutant avec l'Académie des Sciences il y a de ça 20 ans, j'avais proposé un serment du scientifique comme il y a un serment d'Hippocrate : "Je jure que ma découverte ne sera pas employée à des fins néfastes, etc." Mais comment peut-on maîtriser les applications d'une découverte ?

Un de mes amis scientifiques m'expliquait : "Chaque fois que je résous un problème de mathématiques sur les équations différentielles partielles (il était mathématicien pur), je fais entre 300 et 3000 chômeurs. Que dois-je faire ?" Et oui, parce qu'à chaque fois qu'il

résolvait une question, cela avait une application informatique, ce qui supprimait un nombre considérable d'emplois.

Dans toute la connaissance, la question est là tout le temps, même chez les matheux. Et donc, d'une certaine manière, vous êtes, à l'Académie des Sciences, dans le temple de l'éthique. Cette situation ne s'est jamais produite dans l'histoire. Et c'est pour ça que la connaissance est devenue tragique aujourd'hui. Toute action, y compris votre métier, est en train de changer de cap.

Qu'est devenue la guerre/la paix, la victoire/la défaite ?

Mon prochain ouvrage, "La guerre mondiale", dont je vous ai déjà parlé, explique que la guerre mondiale ne désigne plus pour moi les deux guerres qui ont précédé, où les hommes se battaient entre eux, mais la guerre que tous les hommes font contre le monde.

Et, enfin, nous avons une mission importante qui est de réconcilier les Français avec la mer.

Vous n'y arriverez jamais. La France est fâchée avec la mer depuis toujours. Les gouverneurs français sont toujours du centre. Mitterrand, du milieu de la terre, Pompidou, du Cantal, de Gaulle, de Lorraine... Où est le portuaire ? La France n'a pas de chance !

Si vous prenez aujourd'hui le logiciel Google Earth, il n'y a pas de photo de la mer. Il n'y a que des photos de la terre.

La mer est oubliée, c'est pour ça que je vous dis que la mer va mourir. Et si vous ne défendez pas la mer dans les prochaines années, la planète est foutue. Et c'est à vous de le faire car je ne vois pas qui pourrait s'en charger autrement. Votre métier doit re-définir sa stratégie de manière déchirante et urgente. ■



Jean-René Bachelet

Préface de Max Gallo

Pour une éthique du métier des armes

Vaincre la violence



→ ESPACE ÉTHIQUE

Vuibert

Pour une éthique du métier des armes

Vaincre la violence

Avec le général Bachelet – il a commandé à Sarajevo en 1995, et a été le principal artisan d'une réflexion sur l'exercice du métier des armes dans l'armée de terre qui a abouti à un « code du soldat » – nous découvrons une armée qui ne veut laisser dans l'ombre aucune des questions qui se posent au soldat dans ce XXI^e siècle où l'affrontement armé prend des formes inédites. Mais point de bavardage chez Bachelet. Un souci de tout explorer et de tout dire. Exercer le métier des armes c'est être confronté à la violence, contraint, en quelques instants, de détruire et de tuer.

On ne peut donc éluder ni les déterminants politiques, ni les implications éthiques et philosophiques. Ni celles liées directement aux modalités techniques de l'action. L'auteur nous livre ainsi une sorte d'inspection magistrale de l'armée de terre d'une nation démocratique qui place au centre de ses principes les droits de l'homme, le respect et la dignité de l'Autre, et qui, cependant, doit aussi être capable de faire un usage « efficace » de la force. Jusqu'à tuer cet Autre dont on sait qu'il est un homme et non l'incarnation du Mal. Cela implique que l'armée soit au service de l'autorité légitime – le pouvoir national – et qu'elle ait une double obsession. Être, d'une part, une force efficace et, d'autre part, maîtriser cette force, lui fixer des limites strictes. Pour des raisons éthiques – afin de ne pas basculer dans la barbarie –, mais aussi parce qu'une « efficacité sans limites » est non seulement inutile mais de surcroît contre-productive.

Max Gallo

Jean-René Bachelet a exercé une carrière militaire complète dans l'armée de terre jusqu'au plus haut niveau de responsabilité. En tant qu'officier général, il a exercé de multiples commandements, dont celui du secteur de Sarajevo, en 1995.

ISBN 2 7117 7297 7



9 782711 772971

www.espace-ethique.org
www.vuibert.fr



“Ce

QUI EST LE PLUS DIFFICILE AUJOURD’HUI EST NON SEULEMENT D’ACCEP-
TER *mais de dominer le mouvement permanent qui nous emporte souvent à
contrecoeur, contre nos habitudes, certitudes et, suivant les pays, à l’encontre des
conforts de situations acquises depuis plus ou moins longtemps*”⁽¹⁾.

[Le mouvement.]

C’est une des manifestations fondamentales de la vie et de la condi-
tion humaine. Au cours des millénaires, l’Homme n’a jamais cessé
d’inventer des outils et des machines lui permettant de développer
ses capacités naturelles. Il a ainsi, peu à peu, modifié la situation de
son espèce dans l’univers en découvrant quelques-unes des lois fon-
damentales du mouvement universel, mouvement perpétuel dont la
mécanique des lois physiques s’impose à lui et dont il n’a pris réél-
lement conscience que progressivement, grâce notamment aux tra-
vaux d’Archimède, Galilée, Copernic, Léonard de Vinci, Kepler, New-
ton et Einstein⁽²⁾.

C’est ainsi qu’il a compris que, par le jeu des attractions lunaire et
solaire, des marées, des courants et du vent, la mer est en perpétuel
mouvement, parfois clémente, parfois méchante, toujours puis-
sante. Élément naturel, elle s’impose au marin qui doit apprendre à
y survivre car il ne peut la dominer.

Le mouvement, source de la vie, impose à l’Homme de s’adapter en
permanence aux situations changeantes qu’il rencontre sur la route
de son existence. Être en mouvement le conduit inéluctablement à
exercer des choix, puis à agir en fonction de ces choix. En cela, le
mouvement de la vie, comme celui de la mer, l’invite à un question-
nement éthique. Imprégnant de façon subreptice le comportement
humain, sans même que l’Homme en ait toujours conscience, pré-
sente de manière sous-jacente dans les situations de choix qui s’of-
frent à lui, l’éthique ne s’impose jamais à lui comme une évidence et
s’exprime le plus souvent par le doute: “La pensée ne commence
qu’avec le doute”⁽³⁾.

[Le questionnement.]

À l’inverse de la physique, de la chimie, de la biologie ou de la géo-
graphie, etc., l’éthique n’est pas une science. Elle est un questionne-
ment moral, à la fois individuel – “*qu’est-ce que je choisis de faire et de ne
pas faire face à cette situation?*” – et collectif – “*comment prendre en compte
l’autre dans mes choix?*” –, l’autre étant compris comme une personne
ou un groupe de personnes, mais aussi comme le temps, les élé-
ments naturels et plus généralement tous les paramètres physiques,
psychologiques, économiques, sociologiques, culturels, culturels,
etc., présents dans la situation face à laquelle il faut se déterminer.
“*Il faut agir en homme de pensées et penser en homme d’action*”⁽⁴⁾.

Du questionnement individuel découle l’éthique de conviction, celle
qui conduit à agir en harmonie avec ses croyances, ses convictions,
ses valeurs personnelles, qu’elles soient religieuses, morales, philo-
sophiques, culturelles ou politiques.

Mais ce choix a nécessairement des conséquences sur l’autre et ne
peut s’affranchir des réalités de la situation dans laquelle on agit, ni
des implications qu’il aura dans le temps. Alors, intervient l’éthique
de responsabilité, celle qui conduit à dépasser ses convictions per-
sonnelles pour comprendre celles, plus générales, de la “société”
dans laquelle on agit et qui doit, elle aussi, se déterminer et propo-
ser des règles communes qui privilégieront l’intérêt collectif sur les
intérêts particuliers, “*l’intérêt collectif n’étant jamais la somme exacte des inté-
rêts particuliers*”.

L’éthique du marin d’État

Contre-amiral Olivier Lajous

Conseiller Défense

auprès du secrétaire d’État chargé de l’Outre-Mer
auprès du ministre de l’Intérieur, de l’Outre-Mer
et des collectivités territoriales

[La mer.]

Dans l'univers si particulier d'un navire à la mer, l'éthique est omniprésente. Face à cet élément naturel, le marin est constamment invité à un questionnement.

Quelle route, quelle vitesse et quelles mesures de sécurité faut-il adopter pour le navire compte tenu de l'état de la mer ? Lorsqu'elle est clémente, il sait qu'il peut en profiter pour "aller vite", gagner sur le PIM ⁽⁵⁾ et jouir de l'air marin en circulant sur les ponts du navire. Une fois dans la tempête, il devra ajuster la route, la vitesse et la situation d'étanchéité du navire pour ne pas risquer la fortune de mer, parfois fatale. Il lui faudra alors vivre reclus dans un navire soumis à son mouvement puissant, aux chocs brutaux des vagues sur la coque et les superstructures, au souffle étourdissant du vent et résister au mal de mer et à la peur du naufrage, survivant dans la tourmente avec son navire dont il partage la souffrance : *"Est-ce qu'il survivra ?"* s'interroge anxieusement le capitaine Mac Whirr sur la passerelle du *Nan-Shan* : *"Si le gouvernail ne cédait pas, si les immenses volumes d'eau ne crevaient pas le pont et ne brisaient pas l'un des panneaux d'écouille, si les machines ne s'arrêtaient pas, si l'on réussissait à faire tenir la route au navire malgré ce vent terrible, s'il ne s'enfonçait pas dans une de ces atroces vagues dont on pouvait de temps en temps avoir une vision affolante des seules crêtes blanches loin au-dessus de la proue, alors il avait une chance peut-être de s'en sortir"* ⁽⁶⁾.

Ainsi, s'adapter au temps, qu'il soit météorologique ou chronométrique, est un choix d'éthique. Ce choix suppose de l'humilité face à la puissance de la nature, de la volonté face à l'adversité de la nature et de l'intelligence face à la diversité de la nature. La combinaison de ces trois attitudes – humilité, volonté et intelligence – face à trois caractéristiques de la nature – puissance, adversité, diversité – permet au marin d'adapter en permanence son comportement aux aléas de la route, *"gardant le cap contre vents et marées"*. Ici encore, l'éthique ne s'impose pas du seul fait de la violence des éléments naturels.

Confronté à la violence de la nature, le marin doit choisir, entre les impératifs de la mission à accomplir, la sécurité du navire et, donc, de l'équipage. C'est par ce dilemme qui le conduira au doute, au questionnement, que de manière sous-jacente l'éthique imprégnera sa conduite.

[L'équipage.]

Au cœur de cette démarche éthique, le marin n'est seul que lorsqu'il choisit de naviguer en solitaire. La plupart du temps, les marins naviguent "en équipage". Au sein de cet équipage, il ne peut y avoir "de maillon faible", notion contraire à la culture du marin qui reconnaît à chaque marin embarqué, quelle que soit sa place à bord – mousse, capitaine, cuistot, bosco, mécanicien, etc. – un rôle indispensable au bon fonctionnement du navire. Pour agir en sécurité et efficacement, ce groupe d'hommes et de femmes qui affrontent ensemble l'élément naturel de la mer dont la puissance les dépasse, doit avoir développé une confiance mutuelle et des compétences complémentaires. L'insertion dans l'équipage repose alors sur des qualités humaines – respect de soi et des autres, adhésion aux valeurs d'engagement, de courage, de solidarité, d'entraide, de communication, de dialogue, de partage et d'attention aux autres – et professionnelles – maîtrise de techniques professionnelles exigeantes dans l'environnement complexe et potentiellement dangereux d'un navire.

Développer ces qualités humaines et professionnelles est, pour chaque marin de l'équipage, affaire d'éthique, mot qui vient du grec *"ethos"* et se rapporte aux mœurs, à la morale, c'est-à-dire à l'ensemble des règles de conduite, des rites, des coutumes et des valeurs reconnues et admises par un groupe d'hommes et de femmes soucieux de vivre ensemble. Dans la Marine nationale, ces règles de conduite, rites, coutumes et valeurs s'incarnent pour les équipages à travers quatre mots gravés sur les pavois des navires : *"Honneur, Patrie, Valeur et Discipline"*, quatre mots qui fondent l'éthique des marins d'État.

[L'honneur.]

"L'honneur, c'est la poésie du devoir" ⁽⁷⁾, c'est à titre individuel le sentiment qui nous fait penser que l'on mérite l'estime des autres pour ce que l'on a accompli au nom du devoir et qui permet de *"se regarder sans honte dans les yeux des autres"*. C'est aussi, à titres individuel et collectif, ce qui nous pousse à agir au sein d'une communauté pour respecter et faire respecter les valeurs de cette communauté, valeurs auxquelles on croit et qui, au-delà des doutes et des peurs, portent à être engagé, déter-

miné et courageux *"parce que ce que l'on défend en vaut la peine"*.

Dans une communauté d'hommes et de femmes, l'honneur c'est encore ce qui "distingue" du reste du groupe celui qui est titulaire d'une fonction de responsabilité et l'"engage" à leur rencontre. "Les autres" lui témoigneront leur estime et leur reconnaissance en lui accordant "les honneurs" dus à son engagement au service de la communauté.

L'honneur peut conduire, dans les cas extrêmes, ceux dans lesquels la vie et la mort sont en question, à l'acceptation du "sacrifice de soi". Notion exigeante, l'honneur est affaire d'éthique car il ne se décrète ni ne s'improvise, il se vit avec passion et raison, subtil dosage de foi et de doute, de questionnement individuel et collectif, de pensées et d'actions. Il peut conduire à l'affrontement brutal et sans retenue ou, tout au contraire, inspirer le respect et participer alors à la rencontre des autres, dans l'estime et la reconnaissance de chacun, dès lors que les motiva-





tions des uns et des autres ont pour objectif un bien commun à l'humanité tel que la liberté, l'égalité des droits et des devoirs, la solidarité, la protection de la dignité humaine, etc.

Pour un marin d'État, l'honneur commande avant tout d'agir solidairement en toutes circonstances avec détermination et courage au succès de la mission confiée à l'équipage dans lequel il est intégré, en s'en appropriant le sens car "Celui qui a un pourquoi vivre, supporte presque n'importe quel comment vivre" ⁽⁸⁾, et en s'interdisant tout comportement indigne tel que la lâcheté, la déloyauté, la brutalité, etc.

[La patrie.]

"Le patriotisme véritable ne peut se trouver que dans les pays où les citoyens libres, et gouvernés par des lois équitables, se trouvent heureux, sont biens unis, cherchent à mériter l'estime et l'affection de leurs concitoyens" ⁽⁹⁾.

La notion de patrie est liée à celle de nation, c'est-à-dire à une communauté

humaine qui, établie sur un territoire, accepte et partage librement des mœurs, des rites, des coutumes et des valeurs et choisit de se reconnaître à travers une autorité souveraine – l'État –, des textes – une constitution, des lois –, et des "symboles" - un pavillon, un hymne national. Si les idéologies patriotiques du passé se sont, pour la plupart, révélées aliénantes, voire barbares, les tentations individualistes ou universalistes sont tout aussi inquiétantes. En effet, comment ne pas dénoncer le fait qu'elles s'appuient sur des mots qui, par la puissance de leur injonction – raciste, colonialiste, impérialiste, etc. – soulèvent des passions génératrices de violence et de rejet de l'autre? Les aliénations individualistes ou universalistes sont tout aussi dangereuses que celle du nationalisme!

Parce que le patriotisme peut conduire à la violence identitaire, parce qu'il invite à se poser les questions de l'appartenance à un groupe et de l'adhésion aux valeurs de ce groupe, il est un sujet d'éthique. La spéci-

ficité d'un groupe, d'une nation etc. n'est pas supériorité, elle est identité. Et comme "l'un n'existe pas sans l'autre"⁽¹⁰⁾, l'identité est, tout à la fois, source d'attraction comme de répulsion. Au-delà, l'appartenance à un groupe pose la question délicate de son identité: " Le plus grand secret pour le bonheur est d'être bien avec soi" ⁽¹¹⁾. Être bien avec soi, c'est savoir qui l'on est, s'accepter comme tel et se situer dans un groupe en sachant pourquoi l'on a choisi d'y appartenir, sans faire supporter aux autres le poids de ses doutes et de ses interrogations identitaires. Sans réponse claire à cette question, sans conscience réfléchie et apaisée de son identité et de celle du groupe dans lequel on vit, il est impossible d'agir de manière éthique ⁽¹²⁾.

Pour un marin d'État, savoir pourquoi il sert dans la Marine nationale est bien une question d'éthique. Ayant choisi de servir sa patrie – la France – en qualité de marin, il doit avoir une idée précise de ce qu'est la France, ce que sont ses institutions, ce que signifient les valeurs fondatrices de la République française inscrites aux frontons des mairies – Liberté, Égalité, Fraternité – et d'en connaître la longue maturation philosophique et historique.

[La valeur.]

Le mot valeur revêt de nombreux sens, comme bien des mots de la riche langue française! Dans le domaine de l'éthique, elle signifie la bravoure, le courage et la force morale d'un individu confronté à une situation donnée, plus ou moins complexe, dangereuse, inattendue ou, au contraire, habituelle, car le courage ne s'applique pas qu'aux situations extrêmes! Ainsi, la patience est une forme supérieure du courage que le marin doit savoir maîtriser quand la traversée est longue. Le premier vers d'une chanson arabe bien connue des matelots de boutres et autres *dhow*s de l'océan Indien et de la mer Rouge dit que "la route océane n'est jamais vide" ⁽¹³⁾ et que, même si elle est parfois longue et harassante, il ne faut jamais désespérer, jamais se laisser aller au désespoir.

Le mot "valeur" désigne aussi les principes d'inspiration morale appelés à orienter l'action des individus d'une société en leur fixant des idéaux, autrement dit en leur donnant des repères pour juger de leurs actes. Ces principes constituent un ensemble cohérent qu'on appelle système de valeurs.





Parmi les principes qui constituent le système de valeurs des marins d'État et plus généralement des militaires – courage, abnégation, solidarité, discipline ⁽¹⁴⁾, celui de la disponibilité est particulièrement exigeant. Être prêt en permanence à partir, sans ou avec très peu de préavis, pour accomplir une mission dont la durée n'est pas toujours connue, suppose une préparation psychique, intellectuelle et physique de tous les instants. Ne pas savoir combien de temps on sera séparé des siens, vivre la mission sans défaillance, inscrire avec détermination son action dans le strict respect du droit international et de la maîtrise de la violence quelles que soient les provocations de l'adversaire, résister au stress du combat, à la vision de la mort, à la peur de l'avarie de combat et du naufrage, travailler en équipage de manière solidaire, maîtriser les technologies les plus modernes sont autant de capacités que le marin d'État doit acquérir et entretenir.

L'exigence de cette préparation est permanente et relève de l'éthique de conviction de chaque marin. Au-delà, elle implique aussi ses proches, sa famille, ses amis, qui vivront ses absences avec plus ou moins d'inquiétude et de lassitude. Eux aussi devront "être prêts" à en accepter les contraintes, parfois lourdes et cruelles sur le plan affectif. La solidarité de ses proches est, pour le marin, tout aussi importante que celle de l'équipage avec lequel il navigue souvent longtemps loin des siens. Il devra mériter l'une comme l'autre par son comportement de disponibilité, d'écoute, d'ouverture et de respect à leur égard.

[La discipline.]

"Il n'y a rien de pire que l'anarchie, c'est-à-dire de vivre sans gouvernement et sans lois" ⁽¹⁵⁾. Le mot "discipline", qui revêt lui aussi de nombreux sens, renvoie principalement à deux grandes notions : celle d'un "ensemble de règles à suivre" et celle d'une "branche de connaissance ou d'activité".

Dans sa première acception, celle d'un ensemble de règles à suivre, la discipline s'appuie sur des règles de conduite plus ou moins librement admises par les membres d'un groupe. Ces règles ont pour objet de favoriser l'action commune en interdisant notamment les comportements non respectueux de l'autre ou ceux qui mettent en danger la sécurité ou l'harmonie du groupe. L'obéissance à ces règles peut être contrainte ou de raison.

Ce qui fait que la discipline est le plus souvent acceptée et respectée autrement que par la seule contrainte, c'est que ceux qui la font appliquer et ceux qui s'y soumettent sont égaux devant les

valeurs qu'ensemble ils acceptent librement de servir.

L'obéissance conduit les membres d'un groupe à adopter plus ou moins consciemment un comportement "normé" qui leur est dicté par un individu perçu comme une source d'autorité car incarnant les valeurs du groupe. Ainsi, la discipline passe par la reconnaissance plus ou moins consciente de la "supériorité morale" des règles du groupe mais aussi des personnes qui les font appliquer. Pour les dépositaires de l'autorité, il y a là un défi éthique permanent, car l'autorité ne se décrète ni ne s'improvise. Elle s'impose à celui qui l'exerce comme un devoir exigeant et transcendant. Dans l'acception de la discipline en tant que branche de connaissance ou d'activité, on retrouve, de la même façon, l'obéissance à des règles précises, tant dans le domaine des sciences formelles (mathématiques, informatique, logique, etc.), naturelles (physique, chimie, biologie, médecine, etc.), humaines ou sociales (histoire, géographie, économie, sociologie, psychologie, etc.) que dans celui des arts (littérature, peinture, musique, etc.) ou du sport (athlétisme, sports collectifs, mécaniques, etc.). Dans l'exercice de chacune de ces "disciplines", l'application des règles est seule garante du bon déroulement des activités. Pour un marin d'État, la discipline, loin d'être une





contrainte subie, doit au contraire être comprise comme la possibilité d'exercer sa liberté – "Recherchez la liberté et vous deviendrez esclave de vos désirs. Recherchez la discipline et vous trouverez la liberté" (16).

[Au terme de cette réflexion, que ressort-il d'essentiel pour qualifier l'éthique du marin d'État?]

Comme tous les êtres humains vivant sur la planète océane qu'est la Terre, le marin est soumis à la loi universelle du mouvement qui l'incite au questionnement. Individuel ou collectif, ce questionnement le conduit à prendre en compte de nombreux paramètres, tant physiques que techniques et humains, puis à les concilier au mieux. La mer, immense élément naturel en perpétuel mouvement qui recouvre plus de 70 % de la planète, s'impose à l'homme par sa puissance, son adversité et sa diversité. Il ne peut la dominer et, lorsqu'il s'y déplace, il doit savoir faire preuve d'humilité, de volonté et d'intelligence, mais aussi de respect pour l'écologie marine dont dépend la survie de son espèce.

À bord du navire qui le transporte dans l'espace maritime et qu'il doit, pour sa sécurité, conduire avec prudence et patience, il vit le plus souvent en équipage. Dès lors, il doit avoir en permanence le souci de la solidarité et de l'entraide, gagner la confiance des autres marins, leur donner sa confiance et respecter chacun car il ne peut y avoir de "maillon faible" dans un équipage. Il doit aussi tenir son "rôle d'équipage" en entretenant en permanence et en mettant en pratique des compétences professionnelles souvent très techniques.

"Honneur, patrie, valeur" et "discipline" sont, pour le marin d'État, des repères éthiques dont il doit s'approprier le sens.

L'honneur lui commande, avant tout, d'agir en toutes circonstances avec détermination et courage au succès de la mission confiée à l'équipage dans lequel il est intégré. Dans le calme, comme dans la tempête, il devra "garder le cap, contre vents et marées".

Parce qu'il a choisi de servir la France, il doit en connaître les fondements idéologiques et historiques. Il doit également avoir une conscience claire, réfléchie et apaisée

de sa propre identité comme de celle de son appartenance à sa patrie.

Si l'abnégation, qui peut le conduire "au sacrifice de soi", est une valeur dont il doit sans défaillance faire preuve dans les situations extrêmes, la disponibilité est la valeur fondamentale qui doit le conduire à se tenir prêt à tout instant à partir, sans ou avec très peu de préavis, pour accomplir une mission dont la durée n'est pas toujours connue. La solidarité de ses proches comme celle de son équipage lui seront alors indispensables. Il devra mériter l'une comme l'autre en se montrant disponible, ouvert, à l'écoute et respectueux des attentes de chacun.

Loin d'être subie comme une contrainte, la discipline doit être pour lui une manière d'exercer sa liberté, c'est-à-dire de développer ses capacités d'action et de réflexion en s'appuyant sur la solidarité d'un groupe dans lequel il se fera un devoir de tenir son rôle, dans le respect des règles communes au groupe. "Entre le faible et le fort, c'est la loi qui protège et c'est la liberté qui opprime" (17).

Ainsi, l'éthique du marin d'État est semblable à celle de toutes les communautés humaines soucieuses de liberté et de solidarité. Elle n'est ni différente, ni spécifique, mais elle a la caractéristique de s'exprimer subrepticement dans l'univers quotidien très particulier du navire de combat, de surface ou sous-marin, à bord duquel le marin d'État vit de longues semaines, voire de longs mois, en équi-

page, loin des siens, dans un espace confiné, potentiellement dangereux, soumis au bon vouloir de la mer "qui accepte de vous laisser passer" (18), tout en conduisant une mission qui, dans les cas extrêmes, peut le conduire au sacrifice de sa vie, devoir hors du droit commun demandé à tous ceux qui, comme lui, servent l'État sous statut militaire. ■

(1) Vice-amiral d'escadre Guy Labouërie, "Penser l'Océan avec Midway" éditions L'esprit du Livre - Octobre 2007.

(2) Lire "Les Somnambules" d'Arthur Koestler.

(3) Roger Martin du Gard.

(4) Henri Bergson.

(5) Position and intended movements, assimilable à un plan de route ou de vol.

(6) Joseph Conrad, *Typhon*.

(7) Alfred de Vigny, *journal d'un poète*.

(8) Nietzsche.

(9) d'Holbach.

(10) Lire l'ouvrage d'André Fontaine "L'un sans l'autre" écrit après la chute de l'empire Soviétique.

(11) Fontenelle.

(12) Cela renvoie aux nombreuses interrogations du moment sur les notions de patriotisme et de communautarisme, d'identité européenne, etc.

(13) Sindbad le marin.

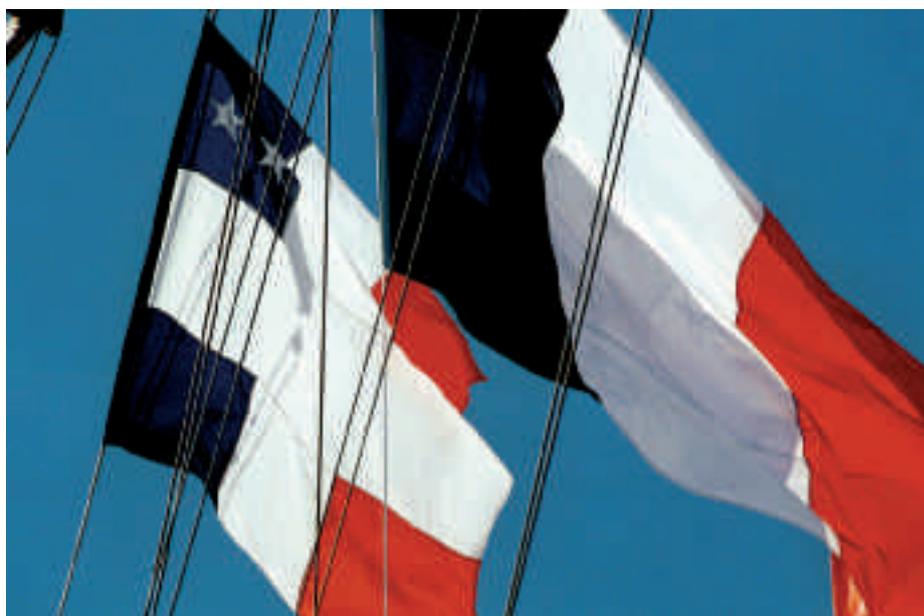
(14) "Analyse du système des valeurs militaires et des caractères conservateurs des armées", mémoire de DEA en sciences politiques de Frédéric Coste, IEP de l'université de Lille II – 2001/2002.

(15) Bossuet.

(16) Koan Zen.

(17) Lacordaire.

(18) Francis Joyon lors de son retour du tour du monde en solitaire - janvier 2008.





Nicolas Tavaglione

Le dilemme du soldat

Guerre juste et prohibition du meurtre



L'ÂGE DE L'HOMME

Nicolas Tavaglione

Philosophe, Nicolas Tavaglione est docteur au Département de sciences politiques de l'Université de Genève, où il enseigne actuellement la théorie politique. Il a été lauréat du prix André en éthique en 1999.

Le dilemme du soldat

Guerre juste et prohibition du meurtre

Si personne n'a jamais osé parler d'une «massacre juste», alors pourquoi dire qu'une guerre est juste ou non ? En analysant les argumentations classiques à propos de la guerre pour en éprouver les logiques intimes, Nicolas Tavaglione soumet à la critique cette notion de guerre juste, sans jamais se ranger du côté d'un pacifisme absolu et utilitaire. Parallèlement à l'analyse théorique, l'auteur prend plusieurs exemples issus de l'actualité, dont l'Irak. Dans ce texte, il propose de maintenir le dilemme moral de la guerre dans toute sa radicalité : entre guerre juste et pacifisme absolu, le choix reste insoluble. Il faut dès lors proposer une sorte de pacifisme préventif afin de l'éviter.

Le champ éthique

ÉDITION L'ÂGE DE L'HOMME
2-0184-100-4





TOUS LES HOMMES ET FEMMES QUI ONT SERVI SOUS MES ORDRES ET À qui je dois d'être ce que je suis aujourd'hui.

[Preamble.]

Éthique militaire, notion indissociable du commandement des hommes et de l'action militaire à quelque niveau que l'on soit. Elle est le fondement de chacune des actions du chef militaire, au plus haut niveau comme à l'échelon d'exécution. Cette éthique s'apprend d'abord dans les écoles, puis, jour après jour, au fil des expériences vécues. Un jour vient où l'accumulation de ces expériences permet de discerner et de faire partager une compréhension de cette éthique. C'est ce que veulent tenter ces quelques pages, au fil des événements qui m'ont marqué dans ma carrière militaire.

J'y parlerai du commandement au combat, mais aussi du commandement en temps de paix : les deux sont indissociables et c'est, heureusement même si c'est plus difficile, en temps de paix que la plupart d'entre-nous l'exerce aujourd'hui. Ils sont indissociables car le passage de l'un à l'autre se fait sans préavis et la manière de commander ne se transforme pas en un jour mais se construit pas à pas.

Cette éthique militaire, je ne saurais la dire et je crois qu'elle se montre et se vit bien plus qu'elle ne s'explique et se démontre. Une chose est certaine en tout cas, pour les hommes que l'on commande, c'est la conduite du chef qui porte l'éthique, bien plus que ses discours.

Éthique militaire : expériences vécues

[Sculpter l'expérience.]

Vice-amiral Anne-François de Bourdoucle de Saint-Salvy
Directeur adjoint
Délégation aux Affaires stratégiques

En mai 2000, alors que j'avais quitté depuis quelques mois le commandement du porte-avions *Foch* avec lequel j'avais accompli six mois de mission en Adriatique lors de la guerre du Kosovo, le directeur de l'École du commissariat de la Marine me demanda de prononcer devant ses élèves une conférence sur l'éthique militaire. Il ajouta que mes plus récents prédécesseurs dans cet exercice avaient été le général Bachelet et Hélie Denoix de Saint Marc. Passé le premier instant de surprise et d'inquiétude de me voir placé à la suite d'hommes que j'admirais profondément et dont l'expérience vécue me semblait à 100 lieues au-dessus de la mienne, cette succession m'a fourni l'entrée en matière de mon exposé.

J'avais lu, au début de cette année 2000, le dernier livre du commandant de Saint Marc "*Les sentinelles du soir*" et quelle n'avait pas été ma surprise de trouver, dans ce livre, cette phrase qui reprenait presque mot pour mot celle que j'avais écrite à l'un de mes officiers en avril 1999, au cours de la guerre du Kosovo : "*Si cette guerre « zéro mort » devait s'imposer, je ne crois pas que les vainqueurs de tels conflits puissent être appelés « soldats ». Ils ne seraient que des « exécuteurs »*" peut-être sans âme et sans courage. Ils infligeraient des pertes à l'adversaire sans pour autant courir eux-mêmes de risques. Le sang ne coulerait que d'un seul côté. "*La justification et la grandeur du soldat sont d'accepter de payer la guerre et une éventuelle victoire du prix fort, celui de la peur et de la mort*"⁽¹⁾.

À cet officier qui s'interrogeait sur le bien-fondé de notre engagement dans ce conflit, j'avais écrit : "*La guerre « zéro mort » est, à mes yeux, une invention moderne destinée à faire admettre à une population soupçonnée de n'avoir plus, dans nos démocraties occidentales, ni courage, ni volonté que l'on puisse encore affronter un adversaire. C'est une mystification et toutes les*



guerres faites depuis l'invention de ce concept le montrent. C'est aussi un affront aux hommes qui sont engagés dans le métier des armes dont pas un ne refuserait de donner sa vie. C'est aussi un risque majeur dans la société moderne, caractérisée par la recherche du bien individuel par opposition au bien commun : risque de voir se développer une politique d'agression tous azimuts, puisque plus aucun risque n'apparaîtra du côté de l'agresseur – ainsi n'importe quel motif, n'importe quel différent pourra être réglé par les armes ; risque aussi de voir se propager une idéologie hédoniste et individualiste qui est aujourd'hui à la source des plus graves dangers qui menacent la personne humaine.

Le « droit suprême de tuer » ne peut être accordé qu'à celui qui est capable en échange de donner sa vie".

Cette double coïncidence m'a d'abord fait admettre que j'avais peut-être quelque chose à transmettre à propos de l'éthique militaire et m'a aussi conforté dans une idée ancienne : c'est en réfléchissant chaque jour à ce que nous faisons, au sens de ce que nous faisons et en s'appuyant sur le témoignage de nos aînés que nous forçons peu à peu notre éthique militaire. Je dis notre, non pas dans le sens où chacun disposerait de sa propre éthique personnelle, mais bien dans celui où nous nous approprions peu à peu ces principes

immuables qui font les soldats.

Car, de même que j'ai retrouvé chez Hélié Denoix de Saint Marc cette citation si proche de ma pensée, j'ai bien souvent, en relisant les Mémoires de ces grands soldats qui furent nos anciens, retrouvés ici ou là telle ou telle conviction que des années (déjà) de carrière militaire avaient forgée en moi.

Ce sont les propos de cette conférence que je reprends pour rédiger ce texte. Ils sont pleinement en phase avec le sujet proposé et manifestent ainsi, une fois encore, que le métier

des armes impose une réflexion vivante et continue, indispensable à l'action militaire et plus encore au commandement. Ils sont le reflet d'une expérience concrète qui a, peu à peu, mûri la réflexion. Expériences qui pourront paraître au début un peu dérisoires, mais qui ont contribué à forger une conscience fondatrice le jour où la véritable épreuve est survenue.

Si le contexte international actuel donne, à un plus grand nombre, l'occasion d'une confrontation précoce aux conditions du combat, chacun peut et doit néanmoins tirer profit de ces petites expériences pour nourrir sa réflexion. Cette expérience de la conduite des hommes au combat est aussi l'occasion d'une réflexion sur le commandement quotidien qui, dans les circonstances du combat comme dans celles de tous les jours, tire le plus grand profit de cette action.

Ainsi, vous ne trouverez sans doute pas de fil littéraire immédiat aux propos que vous allez lire et la règle des trois "thèse, anti-thèse, synthèse" chère à nos esprits cartésiens ne sera sans doute pas respectée. Mais peut-être entreverrez-vous quelques-uns des principes sur lesquels, je crois, doit s'appuyer le chef militaire pour régler sa conduite.

[Commander au combat.]

Pour en revenir au point de départ où, homme d'action bien plus que philosophe, j'exprimais ma surprise de me voir choisi pour traiter ce sujet, le directeur de l'École du commissariat reprenait plus charitablement sa question en me disant chercher un témoignage : "Que ressent-on, [me dit-il], lorsque, commandant d'un porte-avions, on reçoit l'ordre de partir au combat ?"

Au premier abord et au risque de surprendre le lecteur, ma mémoire ne retient pas de réaction particulière, rien de vraiment différent de ce que l'on ressent à l'ouverture d'un ordre d'exercice. Au demeurant, la situation particulière de crise dans laquelle nous nous trouvons depuis déjà plusieurs mois explique sans doute en partie cet état de fait. Ce qui demeure aujourd'hui, c'est le souvenir d'une focalisation immédiate sur les premières décisions à prendre, la disponibilité des moyens et des hommes, la compréhension fine et précise des ordres. L'action quotidienne, quant à elle, ne change pas sensiblement car, si l'entraînement a été réaliste et bien conduit, elle reproduit des gestes que l'on a déjà faits des centaines de fois.

J'ai eu l'occasion, à plusieurs reprises dans ma vie de marin, d'approcher le combat de plus près que les simples exercices du temps de paix qui tentent de le reproduire : en 1981, lors de l'indépendance des Nouvelles-Hébrides, je commandais un engin de débarquement et j'avais reçu pour mission d'évacuer les enseignants et les religieux d'îles éloignées où l'on craignait pour leur sécurité. Tout s'est finalement déroulé pacifiquement, mais c'est sans doute à cette période que commence ma réflexion.

Le deuxième épisode prend place en 1983 lorsque la frégate *Georges Leygues* fait escale à Beyrouth dans un Liban en guerre. Le bâtiment à quai était protégé par deux compagnies de l'armée libanaise et un détachement de commandos de marine ; en tant qu'officiers de garde nous avions reçu deux consignes : tirer sans sommation sur toute embarcation qui s'approcherait du bâtiment dans le port ; appareiller seuls, sans autre ordre, en cas de trouble grave sur le quai.

D'autres ont suivi, en Adriatique, en Bosnie, permettant chaque fois d'approfondir une réflexion nécessaire.



Il faut préciser ici que, pour les marins, le combat moderne est le plus souvent un combat à distance qui éloigne tout à la fois de l'adversaire physique et de la vision directe des conséquences de ses actes. Certes, les commandos de marine engagés dans les opérations spéciales ou encore les équipes de visite qui contrôlent des navires suspects sont directement en action, au contact "humain" de l'adversaire, mais le plus souvent le tir de missile ou de canon, le lancement d'un missile ou d'une bombe guidée laser se font à distance, voire même, chaque fois que possible, à distance de sécurité. Dans un tel contexte – différent de celui que connaissent ou ont connu, beaucoup de nos camarades de l'armée de Terre –, la réflexion éthique est d'autant plus nécessaire car elle est le seul garde-fou face à une "guerre technologique" qui comporte le risque de déshumanisation.

Dans chacun de ces cas, le premier acte conscient dont je me souviens est de préparer concrètement les hommes et les choses à l'action possible, l'esprit entièrement tourné vers les mesures concrètes à prendre et à ordonner et, en premier lieu, sur celles destinées à conjuguer la préservation des hommes et l'efficacité de la mission.

Et ce n'est que plus tard, lorsque la machine est lancée ou lorsque survient une pause, que l'on prend conscience clairement de cette situation : *"Je suis engagé au combat et les décisions que je prends, les ordres que je donne conduisent des hommes à risquer leur vie ou à donner la mort"*.

Étrange me direz-vous, il n'y avait pas besoin d'attendre tout ce temps pour s'en rendre compte.

Je crois, en réalité, qu'il y a deux situations possibles.

Dans le premier cas, vous avez déjà réfléchi à tout ce que comporte l'état de militaire, au sacrifice de votre vie et plus encore à celui de celle des autres. Vous constaterez alors, presque étonné, que la prise de conscience s'est faite d'emblée et s'est simplement traduite, merveille de la capacité du cerveau humain à gérer les priorités, par la concentration de toute votre attention à faire et à bien faire les tâches nécessaires pour que la conduite de l'action quotidienne soit portée à ce degré de perfection qui préservera le mieux les hommes des risques auxquels leur mission ou les ordres reçus les expo-

seront. Le porte-avions *Foch* a reçu en 1999 le trophée de la sécurité des vols, à la demande unanime de tous les commandants de flottilles embarquées. Récompense rarement attribuée à un porte-avions, ce trophée n'est que la traduction de cette perfection à laquelle chacun des membres de l'équipage s'est astreint au cours de cette année. Pour moi, la pression, exprimée ou inconsciente, de l'enjeu vital est en premier lieu à la source de cette perfection.

Dans le second cas, vous n'avez pas réfléchi et lorsque vous prendrez conscience, étape inéluctable, du fait que vous êtes au combat, vous serez un monstre froid ou vous serez submergé par la peur.

L'éthique militaire, c'est donc bien cela : le fondement qui permet de commander au combat des hommes qui risquent leur vie. Et si tous les marins ne seront pas amenés à conduire directement des hommes au combat, encore moins les armes à la main, tous feront un jour partie d'un équipage et auront donc à commander des hommes sur un bâtiment de guerre engagé au combat. Et ce jour-là venu, c'est à vous, leur chef, qu'ils viendront poser les questions qui les hantent : pourquoi sommes-nous là ? Que risque-t-on ? Quand rentre-t-on ? Et vous ne pourrez rester silencieux.

[Quelques situations vécues et leçons reçues.]

Première leçon : communiquer.

Pour la mission d'évacuation des Nouvelles-Hébrides, l'équipage du bâtiment com-

portait 20 marins, commandant compris, dont les deux tiers étaient des matelots mélanésiens accomplissant leur service militaire. Les seuls Européens étaient quelques officiers marins et trois quartiers-maîtres, dont le cuisinier, qui avait déjà plusieurs années de marine. Pendant la traversée entre Nouméa et l'île de Santo, notre première destination, j'avais fait prendre les dispositions préparatoires pour la mission : installation de sacs de sable pour protéger les équipes de manœuvre, préparation des armes et des munitions (le bâtiment ne disposait que d'armes légères : fusils et mitrailleuses). Le quartier-maître cuisinier passait et repassait sur la passerelle où se déroulaient ces préparatifs. Intrigué par sa conduite inhabituelle, je finis par l'interroger : *"Vous voulez savoir quelque chose ?"* Balbutiant légèrement, il me répondit en désignant les caisses de cartouches ouvertes sur le pont et les chargeurs épars qu'un matelot mélanésien gréait patiemment : *"Commandant, vous croyez vraiment qu'on va s'en servir ?"* Je compris alors que j'avais sans doute insuffisamment expliqué à tous la mission et lui détaillai, en les dédramatisant, les circonstances de notre action et les mesures que nous prenions.

De cet épisode, j'ai retenu ma première leçon : lorsqu'on est engagé en opérations, il faut expliquer à chacun ce que l'on va faire et ce que l'on attend de lui. Au-delà de l'explication factuelle et technique, c'est l'occasion de préciser les conditions de l'engagement, les règles à respecter et de faire passer un peu de l'éthique qui les



sous-tend. Et dans ces circonstances, il est essentiel de toujours dire la vérité.

Ces explications nécessaires trouvent leur prolongement dans la communication interne indispensable dans cette situation, autant pour informer que pour motiver sainement et susciter l'adhésion. En voici un exemple : lors de la mission du porte-avions *Foch* au Kosovo, pour valoriser la part prise par chacun dans la mission en cours, nous diffusions chaque soir sur le réseau de télévision intérieure une partie des films de mission des pilotes engagés en Serbie ou au Kosovo, commentés par l'un d'entre-eux qui expliquait le déroulement de la mission. L'officier chargé de ces explications avait eu le génie de compléter le commentaire de chacun de ses films par un coup de chapeau à telle ou telle équipe ayant participé ce jour-là à la mise en œuvre des avions. Dans le même temps, nous avons diffusé, sur ce même réseau, de brefs reportages sur l'activité de tel ou tel service. Il fallait voir la fierté du coiffeur ou du matelot affecté au tri des déchets, de voir son activité sur le petit écran à côté de celles des pilotes ou de l'officier chef du quart à la passerelle.

Deuxième leçon : faire ou faire faire ?

Lors de l'escale de la frégate *Georges Leygues* à Beyrouth en 1983, la première d'un bâtiment de guerre français depuis les attentats du *Drakkar*, les consignes reçues du commandement, en accord avec les autorités libanaises, nous autorisaient à ouvrir le feu sans sommations sur toute embarcation pénétrant dans le bassin du port où se trouvait amarrée la frégate. Une mitrailleuse était disposée en passerelle dans ce but et nous en avions confié la mise en œuvre à un officier marinier supérieur afin que cette lourde responsabilité soit donnée à un homme d'expérience. L'un des officiers marins assignés à cette fonction était un de mes adjoints directs et, en lui précisant les consignes correspondantes, je pris plus clairement conscience de ce que représentait la responsabilité celle d'ordonner, à un subordonné, une telle action. Je crois avoir compris alors qu'il était moins difficile d'ouvrir le feu soi-même que d'assumer l'ordre de le faire.

J'ai retrouvé plus tard cette interrogation au Kosovo, lors de la mise en place des consignes d'ouverture du feu en défense aérienne. Sur le porte-avions *Foch*, il fallait

concilier à la fois l'efficacité de la défense, qui impliquait de larges délégations d'ouverture du feu, avec la sécurité des aéronefs amis qui décollaient et atterraient sur le porte-avions. Des expériences antérieures connues où des méprises avaient failli se transformer en drames, rendaient pleinement concrètes ces réflexions. La solution la plus simple, en apparence, consistait à réserver, au seul commandant, toutes les décisions. Elle était inapplicable, le commandant ne pouvant à l'évidence rester 24 heures sur 24 au central opérations ou à la passerelle. J'ai donc choisi de déléguer, aux acteurs les mieux placés, les officiers de quart opérations, la responsabilité d'ouvrir le feu dans certaines circonstances bien précises et dans certains secteurs. Je demeure aujourd'hui convaincu que la réflexion engagée à Beyrouth en 1983 a trouvé là, treize ans plus tard, une de ses applications.

[Retour sur l'éthique.]

Lorsque, dans mon paragraphe sur le commandement au combat, j'ai résumé l'éthi-

que militaire au commandement des hommes qui risquent leur vie, j'ai en fait omis une partie essentielle de la définition. Formulée ainsi, elle pourrait aussi bien s'appliquer à des convoyeurs de fonds.

L'état militaire, c'est aussi le pouvoir de donner la mort à son adversaire. Et ce pouvoir, exorbitant sur terre, suppose, au-delà de la simple légalité, une légitimité.

Le législateur a inscrit dans la loi le devoir du soldat de refuser d'obéir à un ordre illégal. Sur ce plan, les choses sont donc bien claires. Le respect de cette légalité est un des fondements de l'éthique militaire et constitue souvent le dernier rempart lorsque l'incertitude d'une situation devient inextricable.

La légitimité est un sujet autrement plus difficile. Le soldat qui défend son pays contre un agresseur possède d'emblée cette légitimité et nul ne songera à la lui contester. Mais si nous prenons l'exemple du conflit du Kosovo, les choses étaient alors moins simples : la Serbie était un pays indépendant, il n'y avait pas de réso-





lution du Conseil de sécurité qui autorisait formellement l'intervention et d'ailleurs celle-ci était conduite par l'OTAN et non par l'ONU.

L'exégèse juridique de cette situation a fait l'objet de multiples débats et mon propos n'est pas de convaincre de la justesse de mon analyse, mais simplement de m'en servir pour illustrer la nécessité impérieuse de la réflexion du chef militaire sur ce qu'il fait et fait faire. Mon appréciation a été la suivante et c'est sur elle que j'ai fondé mes réponses à mes subordonnés: les ordres militaires que je reçois sont la traduction de la volonté du gouvernement de mon pays, c'est leur première légitimité; dans le même ordre d'idées, leur deuxième légitimité est internationale puisque plusieurs pays ensemble ont pris ces décisions. Leur légitimité ultime est humaine: des civils, des femmes et des enfants sont agressés sans que personne ne puisse, dans leur pays, leur venir en aide en raison de la disproportion des forces.

Cette situation a conduit souvent les commentateurs à désigner les opérations de la

période contemporaine d'opérations humanitaires. La tentation est grande et nombreux sont ceux, même militaires, qui y succombent, d'utiliser ce qualificatif pour masquer la dure réalité – le Kosovo en fut aussi un exemple. Il y a sans doute là, sous-jacent, un souci de se donner bonne conscience, de retirer à la guerre ce qu'elle a d'effroyable à une époque où l'on a peur même du mot. Les acrobaties sémantiques des journalistes pour parler "des événements, du conflit, des opérations, de la situation" sans jamais prononcer le mot "guerre" en sont un exemple que l'absence de déclaration juridique de l'état de guerre ne peut qu'imparfaitement masquer. L'autre versant de cette même montagne propre à dissimuler la réalité est la morale dont on habille tout. Le chef d'état-major des armées de l'époque, le général Kelche, interrogé par des journalistes lors d'une émission "Envoyé spécial" consacrée au Kosovo, s'était clairement prononcé sur ce point "je n'aime pas accoler les deux termes guerre et morale". Et lorsque, quelques mois auparavant, une journaliste d'Arte m'avait entrepris, sur le même mode, en me demandant "Mais alors, commandant, finalement votre mission est humanitaire?", je lui avais répondu à mon tour "On peut sans doute dire que le but politique de notre mission est humanitaire au sens où il s'agit de protéger des civils, mais notre mission propre n'est pas humanitaire, nous ne transportons pas de médicaments et les avions portent des bombes".

[Commander en temps de paix, est-ce différent ?]

Lorsque j'évoquais, en commençant l'étape de prise de conscience qui conduit à réaliser que l'on est effectivement engagé au combat, je faisais état de cette transition invisible entre les opérations ou exercices du temps de paix et l'engagement. Comprendre cette transition, c'est comprendre et découvrir qu'on ne peut réellement commander différemment en temps de paix et au combat. C'est comprendre aussi tout le sens profond de l'entraînement qui n'est pas que l'apprentissage de gestes techniques, mais aussi et bien plus une préparation fondamentale à faire face à ces situations extrêmes. Prolongeons un peu la réflexion, sans quitter vraiment cette idée.

Est-il si différent de commander en temps de guerre et en temps de paix? La réponse à cette question peut se concentrer dans

ces deux phrases: il est possible de passer, aux yeux de ses chefs, pour un piètre officier en temps de paix et de se révéler au combat. Mais vous ne pourrez jamais passer pour un piètre chef aux yeux de vos hommes et vous révéler un véritable chef de guerre.

Les situations du temps de paix offrent d'ailleurs des occasions de confrontation avec certaines formes d'adversité qui forment les caractères et enseignent la prise de risque.

Savoir prendre des risques fait en effet partie intégrante du commandement et mieux vaut s'y être essayé dès le temps de paix. Prendre des risques – le contexte juridique accentué de nos actions quotidiennes en fausse parfois l'appréciation – c'est accepter en toute conscience des actes présentant un danger pour réaliser la mission assignée. Ces risques doivent être mesurés, toutes les dispositions, nécessaires pour en réduire l'importance, prises mais en gardant à l'esprit l'objectif: réaliser la mission.

Par ailleurs, même en temps de paix, le chef militaire a aujourd'hui des pouvoirs exorbitants qui lui confèrent en retour des devoirs écrasants. Ainsi en est-il du droit de punir. Lors de sa dernière intervention devant le stage des commandants en tant que chef d'état-major de la marine, l'amiral Lefebvre appelait l'attention des stagiaires sur ce pouvoir extraordinaire, notamment dans le monde d'aujourd'hui où le droit commun – au sens le plus juridique du terme – a tendance à gouverner les relations entre les hommes, que représente la faculté pour un commandant de pouvoir infliger à ses subordonnés des punitions privatives de liberté et ce, sans intervention de la justice, sans avocat, de façon souveraine. Le seigneur n'a plus aujourd'hui droit de haute et basse justices dans son fief et si le commandant est toujours le seul maître à bord après Dieu, ses pouvoirs se sont, heureusement, réduits. Ils restent cependant très étendus.

Le commandant d'un navire de guerre a trois domaines de responsabilité: la mission, le patrimoine (c'est-à-dire son navire) et l'équipage. Si les textes réglementaires n'établissent aucune hiérarchie entre ces trois domaines, je suis convaincu que les hommes, l'équipage, occupent, au combat plus encore qu'en temps ordinaire, la première place. En revoyant les 120 jours que nous avons passés en Adria-





tique avec le porte-avions *Foch*, je me rends compte que tout ce qui concernait les hommes occupait mon esprit en permanence bien plus qu'en temps habituel. Si je devais un jour raconter cette opération, je crois que remonterait aussitôt et en premier, à ma mémoire, des aventures humaines, tristes ou joyeuses mais humaines.

Certes, vous vous doutez bien que la mission restait au premier plan des buts et que l'entretien en parfait état de fonctionnement du bâtiment et de ses avions était aussi une priorité. Ce qui avait changé était, je crois, l'ardente et intime conviction que, pour atteindre ces buts, il fallait mettre l'homme au premier plan. C'est plus facile à dire qu'à faire. La solitude du chef devient alors bien autre chose qu'une allégorie littéraire.

Ces réflexions et la mise en application de cette éthique supposent enfin que vous ayez, au plus profond de vous-même, l'esprit de discipline. C'est cette attitude qui donne pleinement la force de mener droit jusqu'au bout sa conduite. Cet esprit de discipline est celui qui, selon la formule consacrée, *"fait la force des armées"*. Il n'est pas obéissance aveugle, mais bien ce que décrivait lors d'une allocution qu'il prononçait, à la veille de son départ de la marine, devant ma promotion de l'École navale, le chef d'état-major de la marine, l'amiral Joire-Noulens: *"L'indiscipline suprême consiste à exécuter un ordre sans avoir, au préalable, exposé à vos chefs, s'il n'y a pas urgence, les faits et les arguments qui, à votre avis, leur ont échappé. Si, après vous avoir entendu, ils main-*

tiennent leur ordre, vous devez, bien entendu, l'exécuter sans réticence."

[Qualités du commandement.]

Les hommes que vous aurez à diriger un jour attendent de vous trois choses :
 – l'audace, qui fait avancer fermement vers le but fixé. Ils traduiront cela en disant *"avec lui, on sait où l'on va"* ;
 – le sens du service qui leur fera penser *"lorsque nous avons besoin de lui, il est là"* ;
 – l'amour qui, toujours, fait prendre la décision juste. Pensez au droit de punir.

Ces trois qualités, je les ai un jour retrouvés dans l'éloge funèbre du maréchal Jean de Lattre de Tassigny dont un ministre de la Quatrième République disait: *"Il fut grand parce qu'il savait servir, il sut vaincre parce qu'il savait oser, il sut commander parce qu'il savait aimer."* Cette phrase, glanée au hasard d'une lecture, s'est imprimée en moi pour toujours et a souvent guidé mes actes.

Ce sont les trois aspects que je vais aborder maintenant en essayant de les illustrer d'exemples vécus. J'ose espérer que ces quelques lignes ne seront pas considérées comme le radotage philosophique d'un ancien, mais comme une vraie leçon de l'expérience. Une leçon qui ne s'apprend pas dans les livres comme les mathématiques ou la comptabilité, mais qu'il faut vivre pour s'en imprégner intimement. Je n'ai pas découvert cela d'un coup; ce n'est que le fruit d'étapes successives, de réflexions engagées il y a longtemps, plus ou moins consciemment. Une réflexion

qui, aujourd'hui encore, est loin d'être à son terme.

[L'audace.]

Elle donne l'initiative, elle sait proportionner les risques aux enjeux avec calme et éviter de prendre, sous l'emprise de la crainte, des décisions absurdes et inefficaces.

Lorsque j'étais jeune officier, une vedette se détacha au cours d'une opération de mise à l'eau et chuta de plusieurs mètres. Aucun des membres de son équipage ne fut blessé, mais la peur rétrospective des conséquences de cet accident fit prendre la décision de suspendre la mise à l'eau de ces vedettes sur tous les bâtiments qui en possédaient. L'enquête qui suivit établit rapidement que l'accident était dû à un défaut spécifique à cette embarcation et qui n'existait sur aucune autre. Pour autant, l'interdiction d'emploi fut maintenue plusieurs semaines. C'est le manque d'audace qui conduit à ce type de décision.

Pendant la mission du porte-avions au Kosovo, une avarie survint sur l'antenne du radar de veille aérienne, placée haut dans la mâture, à plusieurs dizaines de mètres au-dessus du pont. La réparation supposait des travaux risqués en hauteur qui auraient été, en temps normal, confiés aux équipes industrielles spécialisées de l'arsenal. Mais la mission ne pouvait être interrompue et le radar était indispensable pour les opérations aériennes en cours et la protection du porte-avions. Je pris donc la décision, après avoir écouté l'avis de mes adjoints qui me soulignèrent les risques pris et le fait que l'opération ne ressortissait normalement pas de leur compétence, de tenter la réparation. Je fus surpris et profondément heureux de constater alors que les plus critiques étaient ceux qui se dévouaient le plus pour que la réparation s'effectue le mieux possible et avec le minimum de risques. Trois heures plus tard, le porte-avions avait retrouvé sa pleine disponibilité et la satisfaction des acteurs de cette opération faisait plaisir à voir. C'est l'audace qui donne, dans ces circonstances, le "courage" de faire le bon choix. C'est peut-être elle aussi qui me permit un jour, m'adressant à un parterre de contrôleurs généraux des armées qui visitaient le porte-avions et à qui je présentais le rôle du commandant, de résumer ainsi ma fonction: *"mon rôle de commandant commence où s'arrêtent les règle-*



ments." Au-delà de la boutade malicieuse devant une telle assemblée, il y avait la conviction profonde que le rôle du chef est d'orienter l'action lorsque les livres ne disent plus ce qu'il faut faire.

C'est sans doute, des trois qualités évoquées, celle que l'on ne commande que fort peu. On la possède plus ou moins et si l'on peut s'y entraîner et la cultiver, inutile de forcer son talent. Elle fait partie de ces qualités qui sont celles des grands chefs.

[Le sens du service.]

Il y a deux façons de voir : être servi ou servir. Et le mot va ici bien au-delà de son acception courante – qui n'est pas innocente cependant – : il sert dans la marine. Vous serez au service de votre pays, mais bien plus encore au service de vos hommes. Vous devez être convaincus que les postes de responsabilité sont des postes de service. Lors de l'allocution déjà citée, l'amiral Joire-Noulens s'exprimait ainsi : *"Votre grade, vos fonctions, vos connaissances vont vous donner autorité sur des hommes. Cette autorité, vous avez non seulement le droit, mais le devoir de l'exercer. Mais n'oubliez jamais qu'en tant qu'hommes, ils vous valent."*

Imprégnez-vous de cette notion essentielle de service, elle est le meilleur remède à une tentation que Hélié de Saint Marc ⁽²⁾ résumait en ces mots : *"J'ai souvent constaté ce phénomène étrange, presque physique. Plus un être s'élève dans l'échelon du pouvoir, surtout lorsque la renommée s'en mêle, plus la satisfaction de lui-même tend à obscurcir son jugement. La médiatisation est une des plaies de notre époque. Sous la lumière, l'être humain se gonfle et s'épanouit. Il se nourrit du regard d'autrui plus que de lui-même. Le masque du pouvoir est sans doute le plus flatteur. Il est sûrement le plus trompeur."*

[L'amour.]

C'est ce qui fait préférer intimement les récompenses aux punitions, se réjouir du bonheur survenu à l'autre plutôt que de s'apitoyer sur son propre malheur. Mon expérience la plus forte dans ce domaine est celle des punitions que j'ai dû infliger à un jeune engagé sous contrat court. Garçon un peu "paumé", confronté sans doute pour la première fois à une autorité qui ne cédait pas devant sa volonté, il ne parvenait pas à s'adapter à la discipline du bord et se heurtait, jour après jour, à ses supérieurs. Lorsqu'à la troisième sanction, je compris que l'échec était définitif, je res-

sentis profondément combien j'aurais aimé pouvoir sortir ce jeune marin de sa situation.

Dans un registre voisin, j'ai souvent entendu opposer adhésion et commandement et j'en ai été surpris, comme s'il semblait y avoir d'un côté une adhésion volontaire et collective à l'action conduite, de l'autre une obéissance "bêtement disciplinée" au commandement. Il y a là une confusion profonde et l'un des premiers buts du commandement est d'obtenir cette adhésion sans laquelle rien de bon et de grand ne s'accomplit.

Le charisme du chef est souvent présenté comme le premier moyen d'obtenir l'adhésion des hommes. Il y contribue, mais hors ces cas exceptionnels qui font les livres d'histoire, ce sont des moyens bien concrets qui permettent d'atteindre le résultat. Expliquer ce que l'on fait, faire

percevoir à chacun la justification de la mission, valoriser la part que chacun prend à l'action commune, voilà de bons outils pour obtenir l'adhésion, la participation active en découle.

[Conclusion.]

Lorsque je relis ces lignes, écrites pour certaines voici plusieurs années, je m'interroge. Peut-on, à travers les mots, faire partager cette expérience? La solidité du commandement ne comporte-t-elle pas aussi cette part d'indicible qui ne peut que se vivre et non se raconter? ■

(1) Hélié de Saint Marc, *Les sentinelles du soir*, p.114 (Ed. Les Arènes).

(2) Hélié de Saint Marc, *Les sentinelles du soir*, p.99 (Ed. Les Arènes).





La mer

[1001] photos

SOLAR

La mer se dévoile en de multiples visages, sans offrir une palette marine unifiée et rassurée. Elle est peuplée d'une faune impagable et d'une flore colorée. Elle est naviguée par de grands et petits bateaux, et explorée par des hommes aventureux. Elle est battue par les vagues et les ouragans, et chahutée par les vents et les tempêtes. Elle se dessine à travers d'îles, de plages et de côtes extrêmes... Elle nous fascine inlassablement depuis des siècles!

Retrouvez, en tout premier, toute la richesse de ces éléments d'eau : en voyage à travers le monde où les habitants du pôle nord se rallient aux eaux turquoise de l'océan Pacifique, et où les danses de poissons rivalisent contre de gigantesques requins. Partez à la découverte des mystères marins, en vous plongeant dans de somptueuses photographies. Vous ne rêverez plus à l'appel de la mer !



[9,95€]
TTC FRANCE



www.solar.fr



N

OUS SOMMES À L'IMMERSION DE 250 MÈTRES, À CINQ NŒUDS. LE bateau s'est beaucoup donné aujourd'hui, vitesse maximale en plongée, alarme réacteur, tests des missiles, dans une mer d'Iroise hivernale. La nuit venue il récupère. Et les hommes aussi. À peine sent-on un roulis très faible, signe que la houle, elle, ne se repose pas.

À bord des ingénieurs et des techniciens pour accompagner les premiers pas de ce sous-marin de nouvelle génération, tout neuf et qui découvre la mer. Un jour prochain il partira en patrouille opérationnelle avec ses seize missiles porteurs de têtes nucléaires.

À bord aussi, pendant ces quelques jours, Stéphane Deligeorges, journaliste de France Culture. Grand scientifique, il est peu averti des choses de la mer et de la Défense nationale mais il est cultivé et curieux. En découvrant le chantier et les hommes qui le servent, il a découvert aussi que nous étions fréquentables. Différents mais intéressants et, comme lui, passionnés. Mais la rencontre à terre ne suffisait pas et il a souhaité nous connaître ici, à 250 mètres sous la mer.

Il est minuit. La nuit a allumé les lumières rouges dans les coursives et le bruit régulier de la ventilation est le signe que tout va bien. L'officier de quart prenant vient de quitter le carré après s'être rassasié. C'est lui qui va tenir la barre de ces 14 000 tonnes pendant les quatre heures qui suivent. Le carré est à nous, le micro enclenché et la voix sourde et chaleureuse de Stéphane aide à la confiance.

Stéphane Deligeorges. *Bonsoir Commandant*

Commandant. Bonsoir Stéphane

S. *Merci Commandant de me permettre cet entretien nocturne après une si rude journée. J'aimerais ce soir mieux comprendre votre métier, ce qui vous a conduit ici et quelle route vous avez suivie pour devenir commandant.*

C. Une journée rude mais passionnante et à l'heure qu'il est, très apaisée. Si j'avais à raconter un jour pourquoi j'aime tant cette vie de sous-marinier, je crois que je dirais ces moments. Le bateau dans son élément, à la fois exposé, puisqu'à quelques mètres de nous la pression est de 25 fois la pression atmosphérique et à l'abri, loin de la surface et de la tempête. Comme ces symphonies qui font se succéder les mouvements rapides, furieux, violents et les adagios. Le bateau avec sa technologie, les risques potentiels qu'elle véhicule mais aussi sa force, le réacteur nucléaire, la coque épaisse, des usines pour l'eau et pour l'oxygène, la mer et les hommes, chacun d'eux, à sa place avec sa personnalité et tous formant équipage.

S. *Vous dites le "bateau" ?*

C. Oui, en effet, le bateau, jamais le "sous-marin". C'est exact et que l'on soit embarqué sur un très gros ou modeste bâtiment de combat, que sa couleur soit blanche, grise ou noire, on désigne toujours comme son "bateau". C'est un signe très fort de l'attachement qui nous lie à ce qui est plus qu'un moyen de transport, l'abri, le refuge, la coque qui ne peut rien sans l'homme mais sans qui l'homme ne peut rien non plus lorsqu'il a pris la mer. Le bateau et son équipage, un contrat, un engagement très fort.

S. *Un engagement face à la mer ?*

Commandant de SNLE Janvier 1995, mer d'Iroise, À bord du *Triomphant*

Amiral François Dupont
Inspecteur général des armées – Marine



C. Oui à la fois, face à la mer et avec la mer. En lutte avec les éléments mais aussi en communion avec eux. Ni le bateau, ni l'équipage ne peuvent dominer la mer. Il faut tout à la fois la force du bateau et l'intelligence de l'homme pour faire de la mer l'alliée qui permettra la mission et non pas l'adversaire qui vous brisera. Être en mer c'est rechercher, en permanence ce subtil équilibre.

S. *Cela conduit-il à une forme de philosophie de la vie ?*

C. En tout cas à une attitude, même lorsque nous ne sommes plus en mer. Mais nous en reparlerons si cela vous intéresse.

S. *Vous parlez de l'affection que vous portez à votre bateau mais c'est quand même un bateau pour faire la guerre ?*

C. Pour faire la guerre ou, plutôt, la paix.

S. *Enfin, dans quelques mois, vous appareillerez avec des têtes nucléaires dans vos tubes lance-missiles !*

C. Oui. Mais pour la mission très spécifique du sous-marin nucléaire lanceur d'en-

gins, le SNLE, qui est précisément non pas de faire la guerre mais d'éviter l'affrontement. Nous en avons déjà parlé depuis que vous nous suivez mais je peux y revenir.

S. *Cela me semble intéressant car tout cela est un peu subtil.*

C. La dissuasion nucléaire repose sur une menace, une menace de très grande ampleur. Pour ce qui concerne le SNLE, seize missiles porteurs chacun d'une puissance de destruction équivalent à plusieurs dizaines de bombes Hiroshima, une puissance capable d'anéantir en quelques minutes des milliers de vies et aussi un potentiel économique très conséquent. Et, fort de cette capacité, l'échange, la dialectique est la suivante : "à toi, état potentiellement agresseur de mon pays, je lance la mise en garde suivante : tu peux t'en prendre à moi, espérer me rayer de la carte mais j'ai les moyens de faire chez toi des dégâts d'une telle ampleur que tu dois réfléchir au gain réel de ton action".

S. *En somme la dissuasion nucléaire repose sur un pari ?*

C. Exactement. En effet, il ne s'agit pas de dire "partons en guerre et nous verrons bien, au

cours de l'affrontement qui prend l'ascendant", il s'agit de bloquer cet affrontement militaire et de contraindre les états à régler autrement leurs différends et d'éviter ainsi des milliers de morts. L'histoire de la dissuasion nucléaire a véritablement débuté au crépuscule de la deuxième guerre mondiale, mais je me suis souvent interrogé sur notre destin si nous avons disposé en 1939 d'une telle arme...

S. *Comment être sûr que ce pari soit un pari gagnant ?*

C. Si l'affrontement Est/ouest, dont l'éventualité du déclenchement a menacé le monde, sans interruption au cours de la deuxième partie du XX^e siècle ne s'est pas produit, c'est aussi parce que ce pari a été gagné.

S. *Et aujourd'hui ?*

C. Aujourd'hui le monde reste dangereux et si l'Union soviétique a disparu, nul ne sait quelles menaces nouvelles peuvent se lever demain.

C'est la raison pour laquelle il nous faut maintenir cette capacité à un niveau raisonnable – on parle du "niveau de suffi-



sance". Mais assurément les gains en sont trop importants pour notre sécurité mais aussi pour la paix et la sécurité de l'Europe et même du monde pour que nous puissions en faire l'économie. Alors, la mission continue..

S. *Pourquoi dit-on que l'arme nucléaire est une arme de non-emploi.*

C. Nous avons là une petite difficulté sémantique. On veut dire par là que l'arme nucléaire n'est pas une arme du champ de bataille. Elle est là pour menacer et, nous l'espérons, pour n'être jamais amorcée. Si elle devait l'être alors ce serait l'échec de la dissuasion... Il est donc plus exact de parler d'une arme qui n'est pas une arme du champ de bataille. La dissuasion, elle, est employée tous les jours...

S. *Au plan conceptuel et en termes politiques, nous pourrions parler encore de longues heures de tout cela mais ce qui m'intéresse ce soir c'est de savoir comment l'on vit cette responsabilité de commandant d'une unité de ce type. Et d'abord, comment s'y prépare-t-on ?*

C. Pendant de longues années et le plus souvent inconsciemment. Lorsque j'ai été affecté sur l'Amazone, un sous-marin de 400 tonnes, en 1973, je ne pensais pas une seconde que je serais un jour patron d'une unité de 14000 tonnes. Pour moi, après l'Ecole navale, la Jeanne d'arc et le golfe de Guinée à bord d'un petit patrouilleur, le monde du sous-marin m'était inconnu mais m'attirait a priori.

S. *Qu'est ce qui vous a le plus surpris en arrivant sur l'Amazone ?*

C. Les relations entre les hommes et une hiérarchie fondée sur la compétence et la place que chacun tient à bord. Nous étions tous sous le même uniforme, peu seyant d'ailleurs et sentant très vite le gazole, sans marque de grade mais chacun à bord était connu et reconnu pour l'expérience emmagasinée qu'il mettait au service de tous. J'ai aussi été impressionné par la très grande connaissance qu'il convenait d'avoir du fonctionnement de chaque équipement. Par le calme, enfin, en plongée, assez loin de l'image qu'en donnaient les films de l'après-guerre dans lesquels les cris des ordres le disputent aux alarmes stridentes.

S. *Et la promiscuité ?*

C. Elle est une dimension évidente de la vie sous-marine. Proximité des hommes, absence de lieu privé, puisqu'à l'époque il n'y avait pour la plupart que deux bannettes pour trois hommes, absence de confort qui réduisait au seul lavabo d'eau froide les capacités de se laver, nuisance sonore enfin lorsque le carré jouxtant le central opérations, l'on suivait sans défaut la vie opérationnelle quelle que soit l'heure ! C'était une vie exigeante. Je dis "c'était" car avec l'arrivée de sous-marins plus gros et plus autonomes avec leur réacteur nucléaire, le confort est presque "insolent" et l'espace plus ouvert mais la proximité des hommes toujours là et durant de longues semaines. Cette promiscuité est aussi une part de notre attitude, par l'effort que chacun a à faire sur lui-même pour que la vie soit possible et acceptable par chacun, quelles que soient son humeur, sa fatigue et son histoire personnelle. Et puis, en compensation de cette exigence de vie une reconnaissance de ce que vous faites, de ce que vous êtes et une solidarité sans cesse à l'épreuve.

S. *Comment se déroule une carrière de sous-marinier ?*

C. Une carrière de sous-marinier est une succession de postes qui vous entraîne toujours plus loin au cœur des responsabilités. En mêlant l'apprentissage au contact des plus anciens et les écoles à terre.

S. *Et l'on y apprend quoi ?*

C. Tout. Tout en termes de techniques et de procédures. La navigation sous l'eau, le pilotage dans les trois dimensions, la réaction aux avaries et notamment la voie d'eau et l'incendie dramatiques dans un espace aussi confiné et soumis à une pression sur la coque de plusieurs dizaines de bars.

S. *Et le nucléaire ?*

C. Bien entendu ! Un monde à la fois simple et fascinant au plan théorique et complexe tant l'environnement du réacteur et des armes exige des systèmes de surveillance, de contrôle pour un fonctionnement optimum et sûr. Un monde de rigueur au sein duquel on côtoie des scientifiques et

des ingénieurs hors du commun, dans la lignée de ces hommes et de ces femmes qui ont mis au XX^e siècle la France au premier rang des acteurs de cette science. Un monde d'excellence mais aussi de profonde humilité et de travail.

S. *Vous cachez peu votre enthousiasme !*

C. En effet. Ce monde nucléaire comme le monde aéronautique est pour moi la manifestation concrète de ce que notre pays est capable de créer, de maîtriser et aussi de diffuser au plus grand bénéfice du progrès. On ne le sait pas et on ne le dit pas assez. Alors je remercie le ciel d'avoir un jour franchi la coupée de cette Amazone qui m'a conduit aussi vers ce monde nucléaire !

S. *Et l'on apprend quoi encore ?*

C. L'on apprend beaucoup aussi en termes de comportement individuel. L'art bien sûr du contrôle de soi en milieu confiné. L'art de l'écoute : un sous-marin ne voit pas ; son appréhension de l'environnement se fait par l'analyse de ce qu'il entend, bâtiment de pêche, pétrolier ou sous-marin hostile. L'art de la discrimination : un officier de quart doit être à même de faire siennes des informations de natures différentes qui lui parviennent de sources différenciées mais qui peuvent toutes être importantes pour la mission. L'art de la délégation et, donc, de la confiance. L'art aussi de la modestie et de l'humilité : sans le reste de l'équipe de quart, l'officier de quart ne peut rien et c'est souvent un plus modeste que lui qui détient l'information dont il a le plus besoin. L'art enfin de la décision au mieux, sans être sûr de tout mais en prenant sa chance, je ne dis pas en prenant le risque...

S. *Et comment devient-on commandant ?*

C. Progressivement, presque insensiblement, en faisant ses preuves à partir du bas de l'échelle et en prouvant une aptitude générale à la maîtrise d'une machine complexe et au commandement des hommes qui la servent. La dernière marche avant l'onction est celle de commandant en second. Contrairement à ce que l'on entend souvent, ce n'est pas un métier ingrat. Le commandant en second est d'abord celui qui dit : "Commandant on est paré à appareiller", ce qui suppose un bateau et un équipage en posture, celui qui per-

met au commandant à la mer de consacrer toute son intelligence à la mission, celui enfin qui doit être à même de suppléer le commandant, si jamais...

S. *Et après ?*

C. Un jour, la hiérarchie vous confie le commandement d'un sous-marin d'attaque, à mon époque au début des années quatre-vingt, un sous-marin type *Daphné* ou *Agosta*, nouvelle marche à franchir avant de devenir commandant en second puis commandant de SNLE. Comme vous le constatez, c'est une progression, une initiation, une acculturation. Une prise de responsabilités qui s'enrichit à la fois de situations opérationnelles multiples, de conditions de mer et d'environnement variées mais qui s'enrichit aussi de la connaissance des hommes, de l'Homme et surtout de soi-même.

S. *De soi-même ?*

C. Oui, la vie à la mer, la vie sous la mer la vie aussi dans le temps, le temps long. Une patrouille de SNLE, qui dure plus de deux mois, doit être parfaitement maîtrisée aussi de ce point de vue. Le quart, le repos mais aussi des périodes réservées à la réflexion et à son édification personnelle. Et ce temps long donne aussi le temps de s'imprégner de la mission et notamment de faire sienne, quelle que soit sa place dans la hiérarchie, cette mission très particulière de dissuasion nucléaire.

S. *Mais revenons au rôle et à la place du commandant. Comment peut-on vivre, sans état d'âme, cette responsabilité exorbitante de déclencher le feu nucléaire et donc de faire des milliers de morts ?*

C. Nous voilà en effet au cœur du témoignage que vous souhaitez recueillir.

S. *En effet.*

C. Vous me permettrez une réponse un peu longue mais ce point en vaut la peine car nous sommes ici au cœur même de ce qui constitue le métier militaire. Je commence par vous rassurer en vous confirmant que l'on n'assure pas cette responsabilité sans état d'âme ou plutôt sans prendre toute la mesure de la force dont on nous confie l'usage éventuel. Car cette responsabilité nous est confiée par le président de la République et, donc, par

l'État et donc par le peuple français, confiée pour que sa vie, quelque fois sa survie soit préservée. La nature de cette mission n'est pas différente que l'on commande un SNLE ou que, comme aujourd'hui, on tente de rétablir la paix en Yougoslavie.

S. *Je ne vois pas le rapport entre les deux missions.*

C. Dans un cas vous dissuadez d'une atteinte grave et mortelle aux intérêts vitaux de votre pays, mais dans l'autre vous intervenez, aux portes de l'Europe, pour rétablir une situation de paix et de stabilité dans un pays qui, parce qu'il est l'objet de troubles graves, peut constituer, à terme, une menace aussi pour vous-même. Vous me direz qu'il y a aussi des raisons humanitaires à notre intervention. C'est en effet exact mais il faut toujours se souvenir qu'un État bien conduit n'a d'yeux que pour ses intérêts propres, égoïstes. Il y a donc une très grande cohérence entre un sous-marin en patrouille à des centaines de nautiques de la métropole et un grenadier-voltigeur en patrouille à la frontière bosniaque. J'ajoute que ces deux missions se renforcent l'une l'autre car lorsque vous prenez le risque d'exposer le grenadier-voltigeur et, donc, le risque de sa mort, vous montrez que vous ne vous tenez pas à l'abri de murailles protectrices mais que vous êtes bien décidé à vous défendre et que la menace que constituent vos têtes nucléaires n'est pas seulement un affichage.

S. *J'insiste : le grenadier-voltigeur peut avoir à faire usage de son arme, vous pas puisque ce serait, m'avez-vous expliqué, l'échec de la dissuasion.*

C. Vous avez et tort et raison à la fois. Tort, parce que la tradition française des troupes en opérations est de faire usage le plus tard possible de son arme et en ce sens le grenadier-voltigeur dissuade aussi. Raison, parce qu'avec cette dissuasion nucléaire nous gérons tous les jours une situation quelque peu paradoxale : celle de mettre en œuvre un système d'armes lourd et complexe avec l'espoir et même la ferme conviction que la phase ultime, celle de la délivrance de l'arme n'aura jamais lieu. Mais cette absence probable de phase ultime ne nous autorise en aucun cas à ne pas disposer d'un système qui ne puisse en aucune façon être pris en défaut.

S. *N'est-ce pas trop difficile d'être à la tête d'une unité qui finalement n'engagera jamais le combat ?*

C. Vous parlez de quel combat ? Si vous parlez de l'échange de salves de canon ou de lancement de torpilles, en effet mais si vous considérez que le combat réside dans une patrouille parfaitement accomplie, sans détection par un adversaire éventuel, en tirant au mieux partie de tout ce que vous offre une plate-forme de haute technologie avec un système d'armes disponible 24 heures sur 24, un équipage qui reste motivé et mobilisé, mais aussi pour vous-même un parcours riche de tout ce qu'offrent le temps de la mer, alors, croyez-moi ce combat aussi vaut d'être vécu.

S. *Nous arrivons aux portes de la philosophie...*

C. Oui, car ce métier des armes ne peut être assumé sans une part très forte de références, avec l'aide de la philosophie, à la place de l'Homme dans l'univers et aux causes même modestes qui sont confiées à chacun d'entre-nous. Le commandant de SNLE est impartit d'une cause précise, parfaitement définie et qu'il ne peut contester sans mettre en péril la confiance qui lui accordée par la Nation, qui est elle-même une cause sacrée.

S. *Diriez-vous, que pour être commandant de SNLE, il faut une certaine force morale.*

C. Oui, si la force morale est ce qui naît tout à la fois du sens de l'engagement, de convictions profondes mais aussi de l'humilité que vous apprend la vie et si cette force-là ne vous empêche pas prendre aussi le temps de la réflexion.

S. *Il est très tard ou très tôt Commandant. Quel est le programme de la journée qui commence ?*

C. Aller pour la première fois à l'immersion maximale, une immersion bien supérieure aux immersions jusque-là pratiquées par les sous-marins français et même par les sous-marins occidentaux...

**[Janvier 2007
Paris – École militaire.]**

Plus de dix années ont passé depuis cet échange sous la mer. Que dirais-je aujourd'hui si nous avions Stéphane et moi-même le même type d'échanges ?



Je dirais tout d'abord que la mission de dissuasion nucléaire continue. Dans un monde encore plus instable, plus imprévisible et plus dangereux, elle tient toujours une place éminente.

Certes, la dissuasion nucléaire n'a jamais constitué et ne constitue toujours pas une réponse militaire à toutes les menaces et la puissance américaine n'a pas dissuadé les terroristes du 11 septembre. Certes l'arme nucléaire ne prévient ni ne résout des crises comme celles que nous vivons dans les Balkans, en Côte-d'Ivoire ou en Afghanistan.

Mais la dissuasion nucléaire reste, comme l'affiche notre doctrine, la protection ultime de nos intérêts vitaux et aujourd'hui, comme il y a dix ans, nul ne sait quelle menace d'ampleur peut se lever qui exigera un jour cette puissance-là : "[...] nous ne sommes à l'abri, ni d'un retournement imprévu du système international ni d'une surprise stratégique..." déclarait le président Jacques Chirac, le 19 janvier 2006 à l'Île longue. Dans un monde menacé par la prolifération des armes de destruction massive, on comprendrait mal que les états qui sont dotés de l'arme nucléaire s'en séparent de façon unilatérale. Dans le même temps, ces États doivent donner l'exemple et contribuer, partout où ils le peuvent, à la diminution générale des stocks d'armement et contribuer aussi à la stabilité du monde.

La France est de ces États qui sont irréprochables pour tout ce qui concerne la ratification des traités liés au désarmement, qu'il s'agisse de l'arrêt complet des essais nucléaires ou, à l'autre extrémité du spectre de l'interdiction des mines anti-personnel. Elle est aussi de ceux qui sont des plus actifs au sein de la communauté internationale, cherchant, même si elle est mal comprise, à apaiser les tensions et à rechercher des solutions qui font de l'intervention armée l'*ultima ratio*. Elle est de ceux enfin qui n'hésitent pas à faire, de leurs troupes conventionnelles, l'instrument dont la communauté internationale peut avoir besoin pour contribuer à la stabilité et à la paix internationales.

En 2007, la dissuasion française est une dissuasion renouvelée avec l'arrivée des SNLE de la classe *Triomphant* et des *Rafale*. C'est aussi une dissuasion adaptée aux menaces nouvelles qui ont vu le jour dans ces dix dernières années et notamment, comme le président de la République le soulignait aussi à l'Île longue en janvier 2007 : "[...] contre une puissance régionale, notre

choix n'est pas entre l'inaction et l'anéantissement. La flexibilité et la réactivité de nos forces stratégiques nous permettraient d'exercer notre réponse directement sur ses centres de pouvoir, sur sa capacité à agir [...]".

Je dirais aussi que la mission du commandant de SNLE continue. Avec la même rigueur et la même exigence de sûreté et de fiabilité et ce sens du combat pour que la mission soit accomplie.

Un commandant de SNLE qui aura, dans ses plus jeunes années, été déployé à bord de SNA ou de bâtiment de surface sur des théâtres d'opérations réelles, comme c'est le cas aujourd'hui au large de l'Afghanistan, et qui aura de ce fait une conscience encore plus nette et des risques et des enjeux.

Un commandant de SNLE qui appréciera, comme j'en ai moi-même pris conscience dans ces années qui ont succédé à l'armement du *Triomphant* et qui m'ont immergé dans les relations internationales et rapproché des affaires politiques, de la nécessité pour un État de maintenir ses outils de puissance. Des outils de puissance qui ne sont pas les seuls outils militaires et la part sans cesse grandissante, pour ne parler que d'elle, de l'économie dans les rapports entre les nations nous rappelle que c'est aussi sur ce terrain-là que se joue

l'avenir du monde. Il n'empêche ; la force militaire reste un attribut essentiel du respect dans lequel est tenue une nation ou un groupe de nations. On peut regretter que des siècles de lumière ne nous aient pas conduits vers une plus grande sagesse qui aurait éliminé cette force-là... On peut aussi constater que l'Europe, à l'exception des Balkans, est depuis 50 années en paix, et que nos forces sont engagées, sous l'égide de la communauté internationale, dans des missions, souvent menées loin de nos frontières, qui sont toutes tournées vers l'élimination des menaces qui pèsent sur le monde et vers la stabilisation de zones en crises.

Un commandant de SNLE en 2007 qui saura qu'il est un acteur essentiel de composantes armées qui tirent aussi leur force de cette palette d'outils qui va du FAMAS du grenadier-voltigeur, déjà cité, à la bombe nucléaire, une palette qui n'est l'apanage que de quelques armées du monde et qui fait de notre pays un acteur qui compte.

Un commandant de SNLE enfin qui aura, quels que soient les remous du monde, à faire de son équipage, de son bateau et de lui-même des partenaires dignes de celle qui les accueille et qui les porte... La mer.

Paris - Noyalo Avril 2007. ■



Sous la direction de
JEAN-FRANÇOIS RIOUX

L'intervention armée peut-elle être juste ?

Aspects moraux et éthiques des petites
guerres contre le terrorisme et les génocides

Points Chauds



L'INTERVENTION ARMÉE PEUT-ELLE ÊTRE JUSTE ?

ASPECTS MORAUX ET ÉTHIQUES DES PETITES GUERRES
CONTRE LE TERRORISME ET LES GÉNOCIDES

L'UTILISATION DE LA VIOLENCE est-elle moralement justifiée en matière de relations internationales? Telle est, au nom du droit d'ingérence humanitaire, la question que pose notre époque, à partir des multiples conflits qui font l'actualité. Les cas de la Yougoslavie, du Rwanda, du Kosovo, du Darfour, de l'Afghanistan et de l'Irak ont soulevé la possibilité d'utiliser une force militaire modérée pour protéger des populations en péril, restaurer la démocratie, éliminer des armes de destruction massive ou neutraliser des terroristes. Or, l'ampleur des débats sur ces problèmes démontre une grande diversité des attitudes politiques et morales en Occident sur l'usage de la force pour des objectifs à caractère humanitaire. Ce livre présente les contributions croisées d'experts dans lesquelles se confrontent des arguments variés sur la justice, la légitimité, la légalité et la pertinence des interventions armées modernes.

JEAN-FRANÇOIS RIOUX est professeur en études de conflits à l'université Saint-Paul à Ottawa et chercheur associé à l'Observatoire sur les missions de paix de la Chaire Raoul-Dandurand de l'UQAM.

FIDES



Chaire
Raoul-Dandurand
en études stratégiques et diplomatiques



24.95 \$ • 22 €



PRÈS LA FIN DU PROTECTORAT FRANÇAIS EN TUNISIE, ALORS QUE LA population s'en prenait à la base navale de Bizerte, le contre-amiral Aman, commandant de la place, a demandé à Paris l'autorisation d'ouvrir le feu sur la foule. La réponse du président De Gaulle a été : "Faites pour le mieux", et la suite était implicite : "Vous serez jugé au résultat". Cette réponse permet de percevoir ce que peut être l'éthique de responsabilité, selon laquelle l'officier doit agir.

Si l'adage populaire déclare : "Pour vivre heureux, vivons cachés", ce n'est bien sûr pas une position pour un officier qui doit être un homme engagé, responsable. L'officier ne peut pas "se défiler". C'est pourquoi je n'ai pu me dérober lorsque j'ai été sollicité pour venir réfléchir aux problèmes d'éthique avec vous. Ceci m'a amené à choisir de traiter de la responsabilité de l'officier face à ses choix. Le respect de la dignité de l'autre est un thème couramment évoqué, je souhaiterais plutôt aborder avec vous aujourd'hui le respect par l'officier de sa propre dignité.

N'allez pas croire que je sois le plus qualifié pour parler de dignité de l'Homme. Je ne suis ni professeur de philosophie, ni autorité morale, ni meilleur que mes pairs. Simplement, l'appartenance aux "forces spéciales" m'a offert de vivre des situations hors du commun à maintes reprises. C'est à ce titre que je puis témoigner de la responsabilité de l'officier. Ce n'est donc pas à une démonstration académique que je vous invite, mais au partage d'une expérience que le temps permet d'éclairer. Par avance, je vous prie de m'excuser de rapporter ainsi mes propos à des situations vécues. L'aîné que je suis vous racontera et décryptera certains passages, vous livrera surtout ses interrogations. Il y aura plus de questions que de réponses, car les réponses, c'est à chacun de vous de les élaborer. Ce sont elles qui feront de vous des officiers et, plus largement, des hommes responsables.

Dans son action, l'officier exprime sa responsabilité par des décisions. Elles s'appuient sur une éthique. Quand il convient de choisir entre le bien et le mal, c'est facile et valorisant.

Il arrive qu'il faille choisir entre deux biens d'ordres différents : c'est plus difficile. Et que dire quand la tourmente entraîne le soldat vers des horizons où il n'a le choix qu'entre des maux, parmi lesquels il faut choisir le moindre ? Situations terribles où il doit savoir revenir à quelques fondamentaux solidement ancrés, faute de quoi il perd soit sa propre dignité, soit la raison.

La dignité de l'Homme est un rocher auquel il faut s'agripper en toutes circonstances. On peut la définir comme le respect que toute humanité mérite intrinsèquement, qu'il s'agisse d'alliés, d'ennemis, de civils, ou encore de supérieurs ou de subordonnés. Personne ne doit ni ne peut se tenir à l'écart de l'Homme, du sens de son parcours individuel et de son histoire collective, du but de sa vie, de ses actes, de ses engagements, de ses attachements. C'est la capacité d'autodétermination de chacun, son aptitude à poser des actes libres – c'est-à-dire d'user d'intelligence et de volonté – qui fondent la dignité de toute personne humaine.

Peut-on pour autant toujours respecter la dignité de l'Homme ? Y a-t-il toujours une place, dans notre action, pour cette dignité ?

Au Rwanda, en 1994, un massacre se perpétrait dans la vallée de Bisesero quand notre groupe de 50 "forces spéciales" y est arrivé.

La dignité de l'Homme : l'officier face à ses choix

Contre-amiral Marin Gillier

Commandant de la force des fusilliers-marins et commandos de la Marine à Lorient



Après 24 heures d'efforts pour séparer les parties, soigner et évacuer les blessés, nourrir les survivants, les rassurer, sécuriser la zone, collecter les armes, les 800 rescapés d'un groupe initial de 5 000 Tutsis se sont rassemblés et ont entonné des chants pour nous remercier. Dans leur dénuement total, c'est tout ce qu'ils avaient à offrir de leur vie. C'était très émouvant. Une petite fille est venue vers moi, je ne me souviens plus de ce qu'elle m'a dit. Elle avait reçu un coup de machette sur la tête qui l'avait trépanée. On voyait ses méninges. Elle était debout, là, devant moi : vision terrible, comme sortie d'un film d'horreur. J'étais tétanisé. Comment lui rendre un regard d'humanité ?

L'homme, fût-il soldat, fût-il officier, n'est pas naturellement prêt à affronter certaines réalités. Pour faire face avec dignité, il lui faut se préparer. Je vous propose de voir comment, d'abord, en nous interrogeant sur la nature de notre engagement (pourquoi suis-je ici aujourd'hui ? Que suis-je prêt à donner, et pourquoi ?). Ensuite, nous parcourons les qualités à développer pour se préparer à servir, c'est-à-dire à donner. Mais d'abord, permettez-moi de revenir sur l'importance de la préparation.

[De l'importance de la préparation.]

L'Histoire montre qu'il n'y a pas d'homme totalement bon ou mauvais, il y a surtout des circonstances. Il y a plusieurs milliers d'années, dans *"l'art de la guerre"*, Sun Tsu écrivait déjà : *"L'ordre ou le désordre dépend*

de l'organisation, le courage ou la lâcheté des circonstances, la force ou la faiblesse des dispositions".

Vous le voyez : ordre, courage et force dépendent de l'organisation, des circonstances, des dispositions. L'organisation est un devoir pour l'officier. Les circonstances, il doit les créer, les susciter ou les saisir. Quant aux dispositions, c'est bien à lui qu'il appartient de les prendre.

L'ordre, le courage, la force peuvent donc lui appartenir ; s'il s'en donne les moyens, ils lui offrent la victoire. Savez-vous pendant combien de temps Bonaparte a préparé sa campagne d'Italie ? Deux ans !

Se préparer, donc, pour disposer, au moment opportun, des qualités permettant de réagir dans la dignité et au service de la dignité de l'Homme. Pour cela, je vous invite d'abord à vous interroger sur la nature de votre engagement.

La nature de l'engagement.

Au début de sa carrière, le jeune officier veut agir, être un acteur de l'Histoire, au cœur de l'événement. Il ne recherche pas nécessairement la facilité ; il est même souvent en quête de difficulté, d'effort, de dépassement de ses limites. Il donne sans arrêt un peu plus.

Avec l'expérience, il découvre progressivement que ça ne suffit pas. Le service, en effet, consiste à offrir non ce que l'on a envie de donner, mais ce qui est nécessaire dans des circonstances données, pour un bien supérieur. Le plus souvent,

ce n'est rien d'extraordinaire, c'est la patience, le calme, la ténacité. Quelquefois aussi, l'anxiété, la peur, que ce soit pour soi, pour ses hommes, pour sa famille, ou encore la crainte de mal remplir sa mission. Il peut arriver, enfin, que la chance soit au rendez-vous et lui offre des temps forts, des opérations, des combats, voire des batailles gagnées. C'est pour cela qu'il s'est engagé, il a alors le sentiment de s'accomplir.

S'il s'agit effectivement d'un aboutissement, ce n'est pas là que réside la dignité du soldat. Ce n'est pas dans cette satisfaction personnelle et égoïste, ni plus généralement dans ce qu'il prend, ni dans ce qui lui procure du plaisir, mais bien dans ce qu'il donne. Cela, ça s'apprend par une démarche du cœur et de l'esprit, longue, patiente, itérative, humble. Les décorations flattent l'amour-propre, mais ce n'est pas sur la poitrine, c'est dans le cœur que se lit la dignité de l'homme, du soldat.

Je vous engage à réfléchir à la nature de votre engagement : est-il égoïsme ou don ?

Au-delà de l'engagement individuel, la dimension collective liée à la fonction d'officier mérite un développement complémentaire. L'officier est à la charnière entre la réflexion et l'action. La première procède de la pensée, s'effectue dans le temps, s'appuie sur la méditation. La seconde est du domaine de l'acte, de l'instantané et de l'usage de la force.

Il appartient à l'officier de résoudre le passage et, quelquefois, la contradiction de l'un à l'autre.

La conception française de l'ordre tactique en infanterie reprend bien cette problématique. Le cadre général est fixé dans une idée de manœuvre centrée sur la réalisation d'un effet majeur. Il se décline en l'énoncé de la mission, d'abord, qui est un fait qui ne se discute pas. Puis vient l'intention où, en revanche, l'officier fait part d'une réflexion propre qu'il a lui-même élaborée. L'armée de Terre impose même une formulation : *"en vue de..., je veux..."* Cette réflexion sur l'exécution de la mission est imposée par le règlement et ce, depuis le premier niveau d'emploi de l'officier, le chef de section. Ayant reçu la mission, l'officier étudie puis décide en exerçant son libre arbitre. Sans liberté, le soldat ne prend pas de décision, il exécute



un ordre. Le règlement demande beaucoup plus à l'officier.

Le processus d'obéissance de l'officier consiste donc à juger, décider, puis mettre en œuvre des actions qui peuvent comprendre l'emploi de la force. Il doit être capable d'appliquer ce processus dans un temps très court et dans des situations contraintes. Il doit alors s'efforcer de résoudre les problèmes de compatibilité, de priorité et d'éthique dans des conditions qui ne s'y prêtent guère. C'est pourquoi il doit s'entraîner et réfléchir à l'avance, froidement.

L'expérience montre d'ailleurs qu'il y a une réelle influence de la manière dont l'officier envisage la vie, sa vie, sur les décisions qu'il prend au combat.

La valeur de la vie ou les raisons de mourir.

Une autre raison, essentielle pour nous soldats, justifie de se préparer en permanence. Imaginez ce petit matin où, accompagné de ma femme, je suis allé sonner chez Mathilde. Il était bientôt huit heures, elle a ouvert et a immédiatement compris. Avec une grande noblesse, elle nous a dit : *"Attendez, il faut que les enfants partent à l'école, ils vont être en retard"*. Quand elle a finalement refermé la porte, après leur départ, nous lui avons dit que Bernard, le lieutenant de vaisseau Roseau, ne reviendrait plus jamais.

Il n'est pas une opération où je n'ai repensé à Mathilde, à ses quatre enfants. J'ai compris ce jour-là, qu'au-delà de notre engagement, de nos idées chevaleresques, de notre abnégation, de notre envie d'en découdre aussi, nous sommes d'abord comptables de nos épouses, de nos mères, de nos enfants.

L'interrogation sur la valeur de notre engagement conduit inéluctablement à celle sur la valeur de la vie. A quel prix suis-je prêt à faire don de ma vie? A engager celle de mes hommes? Ou celle de l'autre, en face, ennemi, adversaire ou simple passant? La cause que je défends vaut-elle ces vies? Je dois remplir ma mission, certes, je suis également comptable de la vie de mes hommes : où est la priorité aujourd'hui?

Il n'y a pas de réponse unique, universelle. Laissez-moi vous donner quelques exemples qui éclaireront votre réflexion.

Au milieu des années quatre-vingt, j'ai été envoyé à deux reprises au Liban, alors partagé entre le réduit chrétien du général Aoun et différentes zones occupées par des forces étrangères. Réduit chrétien : je portais le cœur gonflé, prêt à risquer ma vie pour aider ces chrétiens opprimés, agressés, bientôt anéantis, pour sauver cette pointe d'Occident en terre orientale. La réalité à laquelle j'ai été confronté m'a laissé perplexe : les combats, auxquels j'assistai, opposaient l'armée libanaise aux forces libanaises, chrétiens contre chrétiens.

Trois mois plus tard, lorsque j'y suis retourné, je n'avais plus envie de donner ma vie ou, plutôt, de risquer de laisser une veuve et plusieurs orphelins pour prendre part à une lutte fratricide qui n'avait rien à voir avec mon engagement et même qui niait mes idéaux. J'y suis pourtant allé par loyauté envers mon employeur, l'État français, et non plus pour moi, prêt malgré tout à m'engager totalement. Avec moins d'illusions, mon engagement n'en avait-il pas gagné en qualité?

Situation facile. Vous serez confrontés à d'autres, plus complexes. Un jour, je rejoins un PC tactique, dans les montagnes, pour prendre la tête d'un assaut contre une bande de rebelles. En chemin, nous croisons un de nos groupes action empruntant la piste en sens inverse. Je stoppe les trois véhicules légers de reconnaissance et d'appui et demande pourquoi ils quittent la zone d'opérations. Ils ont à leur bord un milicien dont un poumon a

été perforé par balle. Impossible d'obtenir un hélicoptère pour l'évacuer. Le docteur a tout fait pour le maintenir en vie, le pronostic vital est réservé si on sursoit encore à son évacuation vers un hôpital. Le pauvre homme a l'air mal en point. Je croise son regard : il sait où il en est.

La mission : s'infiltrer à pied pendant 24 heures dans un terrain très difficile, observer, prendre d'assaut, réduire. L'ennemi ne nous attend pas, mais il est solidement installé et en nombre sans doute égal au nôtre. J'ordonne au groupe de faire demi-tour. Les protestations fusent, je les arrête sèchement. Le silence se meuble de regards aussi lourds que réprobateurs. J'ordonne la mise en route.

Trois jours plus tard, l'homme était encore vivant. Nous avons enfin réussi à l'évacuer par hélicoptère, il a été sauvé. J'avais eu raison. S'il était mort entre-temps, aurais-je eu tort? À l'aune de quels critères juger? Pour ma part, j'ai opté pour le succès de la mission par rapport à la sauvegarde de la vie de ce milicien. La survie de cet homme était au contraire le critère prioritaire pour le groupe. Est-ce au résultat que l'on peut juger?

Un mois après, on a appris que ce milicien avait été pendu, à cause de ses liens avec nous. Au final, sa vie devait-elle être le critère prépondérant?

Encore un mois plus tard, de retour dans la région, nous l'avons de nouveau croisé : Il était bien vivant! Ce fut une heureuse



surprise, et aussi une bonne source de renseignement !

Alors, quel était le bon critère ? Ce milicien valait-il le risque d'échec de la mission, et peut-être la perte de trois, quatre, dix de mes hommes ? Quelle est la valeur de la vie des uns, des autres ? De quoi, de qui suis-je d'abord responsable, et jusqu'à quel point ? Questions centrales, que vous ne devrez jamais occulter. Et la réponse, elle, n'est pas dans le règlement, elle sera en vous.

Cette interrogation sur la valeur de la vie vous aidera aussi à prendre conscience du respect dû aux populations. Dans l'analyse tactique, ces dernières sont une partie du paysage, de l'"environnement" de la mission. Mais ce sont d'abord des personnes. L'Homme doit rester l'objet premier de votre engagement. Pour lui, vous risquerez votre vie. Cette prise de risque, librement choisie, participe de la dignité du soldat.

Les qualités du chef de guerre.

Après avoir réfléchi à la nature de son engagement, l'avoir soumis à la critique d'un doute constructif et s'être interrogé sur la valeur et le sens de la vie, il convient de développer certaines qualités propres à un chef, en particulier un chef de guerre qui a pouvoir sur la vie. D'expérience, voici les quatre qualités qui m'ont semblé les plus utiles.

Nous avons vu que l'officier exprime sa responsabilité par des décisions. Une décision est un choix, une bonne décision procède d'un choix éclairé et libre. Vous découvrez là déjà deux pistes de réflexion. Un choix éclairé, d'abord : il convient donc en premier lieu de développer son discernement. Sans lui, la liberté de l'homme – liberté de jugement et liberté de décision – est illusoire.

Un exemple. Opération *Turquoise*, au Rwanda. Notre groupe d'une cinquantaine de "forces spéciales" est responsable d'un territoire grand comme un département, abritant environ 500 000 déplacés. Ces pauvres personnes meurent de faim, de maladies de toutes sortes et, même, de désespoir pour certains. La chasse au Tutsi continue pourtant, et, parallèlement aux actions de stabilisation, nous procédons à des extractions, discrètes ou en force, pour sauver des vies.

Ainsi partons-nous, un matin, pour rechercher trois personnes cachées dans une val-



lée. Le renseignement est ténu, mais trois vies sont en jeu. Avec passion, nous cherchons, fouillons, interrogeons. Les heures passent, les villages et les camps de déplacés défilent, les visages aussi. Chaleur, poussière, palabre : c'est exténuant.

Soudain, je m'aperçois que l'un de mes hommes tremble. Puis un autre. Je réalise alors qu'il est déjà tard, que nous n'avons ni mangé, ni bu. Nous sommes tous en hypoglycémie, et nous ne nous en sommes pas rendu compte, accaparés par la mission. Et si nous tombons dans une embuscade, comment réagirons-nous ? Et si, comme la veille, une grenade est lancée dans un de nos véhicules, chacun aura-t-il les bons réflexes ?

J'ai ordonné qu'on s'arrête pour entamer les boîtes de ration. Aussitôt, 50 personnes se sont amassées autour de nos véhicules. Tous nous regardaient, immobiles, en silence. Aucun d'entre-nous n'osait sortir sa boîte. Il a fallu donner un ordre ferme, il a fallu donner l'exemple : manger, devant 50 paires d'yeux affamés qui nous dévoraient. C'est très difficile de manger au milieu de personnes qui meurent de faim. Mais le souvenir de Mathilde était auprès de moi, alors, je l'ai fait, et je l'ai imposé aux miens.

Le discernement ne s'apprend pas dans un cours, il s'éduque, progressivement. C'est une qualité plus ou moins bien distribuée initialement, elle est partout perfectible. Elle n'est jamais totalement acquise, peut toujours être approfondie. Et sans discer-

nement, on ne peut pas exercer son jugement à bon escient. Alors, comment l'éduquer, ce discernement ?

Il y a trois ans, je parcourais la Côte-d'Ivoire. Ceci m'a amené à passer d'un village libre à un village libéré. Dans le premier, les adultes s'activaient, les enfants jouaient. Trois kilomètres plus loin, les pailotes n'avaient plus de toit, les murs étaient noircis, il n'y avait plus âme qui vive. Voici ce qu'était un village "libéré". Quand on connaît ce pays magnifique, quel meilleur exemple de l'absurdité de l'Homme et des situations qu'il génère ? Les militaires que nous sommes sont là pour tenter de remettre un peu d'ordre, c'est-à-dire donner du sens, faire que localement, il y ait un "ordre des choses". Pour cela, il faut des règles, il faut surtout une vision du monde, une vision de l'Homme auxquelles se référer.

Pour juger sainement, il faut d'abord se construire des repères moraux, et pratiquer le doute constructif face aux problèmes rencontrés. Il faut remettre en question les solutions, en particulier celles qui peuvent paraître évidentes. Il faut enfin s'astreindre à une démarche critique *a posteriori* pour enrichir son expérience à la lumière des enseignements.

Le discernement s'acquiert ainsi par la conjugaison de l'expérience et d'une volonté réelle d'amélioration, dans une démarche d'honnêteté fondée sur des connaissances techniques, bien sûr, mais aussi sur une réflexion éthique.



Le discernement a son corollaire, et c'est la deuxième qualité à développer: l'humilité. Ce n'est pas un terme très militaire, mais sans humilité, l'homme devient sûr de lui, ne pratique plus le doute constructif. Il devient un technicien. La tactique met en œuvre des techniques, quelquefois élaborées, mais la guerre est d'un autre ordre: c'est un art, et le rétablissement de la paix, plus encore. Ils ne procèdent pas uniquement du professionnalisme. Il faut accepter de n'être qu'un instrument au service de cette paix, pour rester perméable à l'environnement et surtout à l'Homme, la pâte que l'on manie dans cet art. Le renard du Petit Prince le disait: "On ne voit bien qu'avec le cœur". Sans humilité, on ne voit pas et l'on perd son discernement, sans s'en rendre compte.

L'humilité, c'est aussi éviter de porter des jugements hâtifs sur ses pairs, sur les décisions de ses chefs. C'est ne pas juger depuis son fauteuil, dans la sécurité et le confort. En un mot, l'humilité, pour le soldat, c'est faire de grandes choses et rester petit. Le bien ne fait pas de bruit.

Une bonne décision, avons-nous vu, procède d'un choix éclairé et libre. Voyons un peu cette liberté: comment la préserver? Pour s'exprimer dans la durée, la liberté requiert une troisième qualité: la fidélité à ses idéaux. Celle-ci est source de bravoure face à l'adversaire, mais bien au-delà, elle impose aussi le courage face à l'adversité, face au regard des autres. Et ça, c'est quelquefois plus difficile que la vaillance sur le champ de bataille!

Dans les premiers jours de l'opération *Turquoise*, nous cherchions les preuves d'un génocide largement médiatisé par quelques images repassant en boucle sur les télévisions, mais dont la réalité restait à établir. Nos reconnaissances nous poussaient chaque jour un peu plus loin en territoire inconnu, et c'est ainsi que nous sommes arrivés dans un village très isolé. Prise de contact avec la population, inspections et vérifications discrètes, palabres. Au détour d'une hutte, nous avons croisé un prêtre qui nous a discrètement avoué qu'il cachait quatre Tutsis: une femme et trois enfants. Immédiatement, nous lui avons proposé de les prendre en charge et de les évacuer vers un camp où ils seraient en sécurité.

C'est à ce moment-là que nous avons reçu l'appel à la radio d'un capitaine du 13^e RDP, alors sous mes ordres, annonçant que son équipe était témoin d'un drame de grande ampleur. À cinq, ils ne pouvaient rien face à des milliers de personnes. Nous sommes repartis très vite, le cœur rempli d'angoisse pour nos camarades et pour les victimes. Partis très vite, mais non sans promettre, à ce prêtre si courageux, de revenir dans les 48 heures. Il nous a dit préférer ne pas nous revoir plutôt que de courir le risque que son secret soit percé à jour par les villageois. Il ne souhaitait pas être coupé en morceaux.

Deux jours plus tard, alors que nous venions de recevoir un ordre de mouvement vers une autre zone, nous avons

demandé deux hélicoptères. Le premier s'est posé au centre du village, et nous avons rassemblé la population, l'avons rangée, comptée, recomptée, avant de procéder à une distribution de vivres. Pendant que nous l'occupions ainsi, le second hélicoptère se posait discrètement derrière une colline, quatre hommes en descendaient portant une malle cadenassée. Entrés chez le prêtre, ils faisaient sauter le cadenas, et les quatre Tutsis prenaient rapidement la place d'une provision de biscuits. Ni vues, ni connues, une belle extraction et cinq vies sauvées.

Un journaliste a eu vent du ravitaillement du village, mais pas du sauvetage, bien sûr. Il s'en est emparé dans une série d'articles de presse dénonçant l'action de la France dans ce pays et nous mettant en cause. C'est donc ainsi que nous avons appris, plusieurs mois plus tard, que nous avions nourri des génocidaires, que nous avions soutenu un régime abominable, bref, que nous avons vendu notre âme au diable.

Dans un contexte médiatique lourd, nous avons été auditionnés par la Commission de la Défense nationale, interrogés par le Tribunal pénal international, ceci sans pouvoir nous défendre sur ce point controversé, pour ne pas risquer de mettre en péril la vie du prêtre qui est toujours dans son village.

Après avoir vécu des violences si déstructurantes, il fallait supporter la suspicion à domicile. Il fallait accepter l'opprobre suscitée par un journaliste en mal de *scoop*. Il fallait supporter le regard de ceux qui nous demandaient des comptes et de nos pairs qui finissaient par s'interroger sur le fondement éventuel d'un tel acharnement.

Oui, il le fallait, au nom de la fidélité à notre engagement.

Cette fidélité à soi-même peut-elle aller jusqu'à la désobéissance? Le règlement de discipline générale le prévoit, vous le savez. Il est des cas où il faut savoir non pas tant désobéir qu'obéir à des valeurs supérieures, impérieuses, hors desquelles notre engagement perd sa valeur, et notre vie son sens.

Sans aller jusque là, vous serez peut-être confrontés à des situations où vous vous interrogerez sur l'action qu'il vous sera



demandé de conduire. L'ordre que je reçois est-il légitime? Les conditions d'engagement de mes hommes sont-elles acceptables? Dois-je les endosser? Imaginez le commandant de sous-marin nucléaire lanceur d'engins qui recevrait l'ordre d'appuyer sur le bouton, il ne peut pas ne pas se poser la question. Et face à un terroriste que vous attraperez une heure avant l'échéance d'un ultimatum nucléaire, quelle position adopter, entre ce que la loi, la déontologie dictent, et la nécessité de faire cesser l'abominable chantage avant qu'il ne soit trop tard?

Le moment venu, faire son devoir peut être difficile, mais savoir où il réside peut l'être beaucoup plus encore. La dignité de l'officier n'est-elle pas alors de réussir cette transition de la réflexion vers l'action sans se mettre en contradiction avec ses convictions intimes?

Il faut allier discernement, fidélité à ses idéaux, mais aussi beaucoup d'humilité pour faire la part entre les ordres et la raison, entre l'intérêt personnel et celui de la collectivité, pour juger enfin, entre la raison d'État et la raison d'Humanité. Comme le dispose le nouveau statut général des militaires en son article premier, il faut se souvenir que l'armée est au service non de nos propres aspirations, mais de la Nation et, donc, du projet qu'elle incarne, au-delà du gouvernement qui oriente ses destinées à un moment donné.

Il faut se souvenir que l'officier a des convictions propres, mais que c'est également un homme public dont les intérêts particuliers doivent s'effacer devant l'intérêt général. Cela également participe de la dignité de l'officier.

Don de soi, donc, total, mais jamais contre ses principes!

On pourrait ajouter d'autres qualités, comme la vigilance, l'anticipation, la compassion – et pas le sentimentalisme – qui permettent l'intelligence des situations et favorisent une prise de décision appropriée. Pour exercer toutes ces qualités, rappelons-nous la leçon du général De Gaulle pour qui la culture générale est la véritable école du commandement.

Jeune officier, on ne réalise pas toujours l'influence qu'elle peut avoir sur le comportement de l'officier en situation. Pour-

tant, la culture générale offre des clés de compréhension, propose des critères de jugement, aide à relativiser, œuvrant ainsi à la qualité du discernement dont on a tant parlé. Source de connaissance à travers l'expérience d'autrui qu'elle offre en partage, elle ouvre des horizons, élargit le champ des possibles, suscite des solutions novatrices. Grâce à elle, par exemple, un jeu à somme nulle, par nature conflictuel, peut se transformer en partenariat gagnant/gagnant.

Ainsi, la culture générale aidera l'officier à éclairer ses choix, enrichira son processus d'idéation, consolidera sa personnalité. C'est pourquoi elle occupe une place si importante dans la formation de l'officier, qui doit ensuite s'astreindre à la nourrir en toutes occasions. Elle ne remplace cependant pas l'humilité – à moins de s'appeler De Gaulle!

Un processus dynamique.

Voilà, l'objectif est tracé, il faut maintenant l'atteindre. Je dis bien "maintenant", car c'est un processus dynamique qui s'inscrit dans un présent perpétuellement renouvelé. Après, il sera trop tard.

À l'heure de vérité, en effet, il n'y aura pas d'autre réponse que celle que vous puiserez en vous-même. Un nouvel exemple, encore tiré de *Turquoise*.

Un jour, nous sommes entrés dans une église, guidés par des ruisseaux de sang. Les murs étaient maculés de sang sur deux mètres de haut. Des hommes avaient attrapé des enfants par les pieds, et leur avait éclaté la tête contre ces murs! Réalisant ce drame insupportable, comment ne pas réagir comme une bête fauve, et conserver sa propre dignité?

On ne peut pas se "blinder" face à pareille situation, sauf à devenir une machine. On n'a pas le droit de se "blinder", on n'a le droit que d'être horrifié. Alors, il faut s'y préparer, et éduquer sa liberté pour ne pas se laisser dicter sa conduite par les sentiments ou par les circonstances. Cette liberté n'est pas un état, c'est un but, un résultat. La liberté s'acquiert, se construit.

Quelques jours plus tard, nous menons un assaut sur une position où des hommes se sont retranchés après avoir commis un vol et fait sauter des grenades dans la foule pour couvrir leur retraite. Ils ouvrent le feu

sur nous à l'arme automatique. Conformément au manuel du fusilier-marin, nous fixons, débordons, prenons d'assaut, fouillons, tombons en garde. Ce faisant, nous tuons un homme, et faisons deux ou trois prisonniers. Un peu plus tard, alors que la foule s'est approchée, un furieux sort soudainement, et le bras levé, il s'apprête à pourfendre un officier marinier de sa machette. C'était le père de l'homme que nous avons tué. Il était vieux, mais sa rage et sa dextérité dans le maniement de la machette rendaient son attaque foudroyante.

L'officier marinier avait la main sur la poignée de son *Famas*. Il suffisait de relever légèrement le canon, et d'appuyer. Il y avait la foule derrière. Il a choisi de pousser son arme sur le côté, de parer le coup de machette, de maîtriser l'homme sans le blesser. Il a choisi de prendre le risque d'offrir sa vie plutôt que de prendre celle d'innocents, à commencer par ce pauvre homme, terrassé par le chagrin.

Cela s'appelle de l'héroïsme. Il lui a fallu une fraction de seconde pour devenir un héros, mais combien d'années pour préparer ce geste, cette décision? La parade du coup de haut en bas, il l'avait répétée pendant dix ans lors des entraînements aux sports de combat. La décision aussi, il l'avait lentement mûrie, sans nécessairement la réaliser. Quelques jours auparavant, il était venu se confier et me dire combien ses nuits étaient agitées alors qu'il revoyait défiler les horreurs dont nous étions témoins à longueur de journées. Il avait mesuré la valeur de la vie, la puissance destructrice de la souffrance.

Vous voyez, la compassion n'empêche pas d'être un héros, elle peut même aider à faire un choix qui respecte la dignité humaine. S'il avait été pourfendu, son choix n'aurait pas été le bon. En fait, il n'y avait pas de bon ou mauvais choix, il y a eu son choix, en une fraction de seconde. Dans ces situations, la vérité est en vous, nulle part ailleurs. Vous devez la faire mûrir, tout doucement, sans bruit.

Discernement, liberté, vérité. Ils se construisent, progressivement, fruit d'un effort récurrent. L'officier doit s'y astreindre. Il doit s'y entraîner en permanence, car, en matière de dignité humaine, il n'y a pas de petites et de grandes décisions, il n'y a pas non plus de remise à plus tard. La



procrastination conduit au compromis avec soi-même, à la compromission, à la lâcheté.

Il faut avoir le souci d'avancer, d'analyser toutes les expériences, y compris les échecs, pour aller encore et toujours de l'avant. Jeune nageur de combat, j'ai préparé une action dont tout officier rêve : je devais m'infiltrer en plongée dans un port ennemi, poser une charge explosive sur un objectif, ressortir tout aussi discrètement sous l'eau, être récupéré par un *Zodiac* puis par un sous-marin. Une belle action commando, sans signature.

Dans les "forces spéciales", on étudie ce qu'on appelle les "*cas non conformes*" : si les choses évoluent dans tel sens, que dois-je faire? Et dans telle autre situation? Nous avons ainsi envisagé que le sous-marin ne soit pas au rendez-vous. Les heures passent, l'aurore approche, nous décidons d'aller à la côte pour nous cacher en attendant la nuit suivante. Pendant la journée, je suis sous une barque, ou dans les roseaux, et un ballon roule jusqu'à moi. Bientôt arrive une petite fille, qui cherche son ballon et tombe sur moi. Elle est mignonne, pure, aucunement responsable de ma situation, mais

tellement... dangereuse. Dois-je la laisser repartir, au risque de ma vie? Pour elle, dois-je au contraire engager la vie de mes hommes?

Et la protection de la mission, justifie-t-elle de supprimer cette fillette? En situation, il faudra agir immédiatement, par réflexe. Il me faut donc une réponse maintenant, avant de quitter le cantonnement.

Je n'ai pas su élaborer ma réponse en temps utile. La mission a d'ailleurs été annulée. J'ai étudié ce cas très pédagogique avec un moraliste. Par ses questions, il m'a fait découvrir de nombreux champs que je n'avais pas explorés, m'incitant à trouver des réponses en moi-même. Lui ne m'en a donné aucune, il m'a aidé à me construire. Pendant dix ans je me suis demandé ce que j'aurais fait. C'est après les horreurs du Rwanda que j'ai compris combien il m'avait aidé en évitant de me donner la bonne réponse – qui d'ailleurs n'existe pas.

Remettez toujours votre ouvrage sur le métier, approfondissez encore et toujours, confrontez vos idées à la réalité concrète, alors vous serez dignes de votre charge d'officier, digne de la confiance que vos

hommes placeront en vous, en vous confiant leur vie.

Vous avez choisi une belle carrière. Au soir de la vie, vos citations, les honneurs et le grade que vous aurez atteint ne compteront pour rien. Vous regarderez seulement ce que vous avez fait, la petite pierre que vous aurez apportée à l'édifice. Les expériences vous y auront préparé si vous avez fait l'effort de saisir les opportunités.

Vous êtes donc responsables, maintenant, du chemin que vous allez suivre. Si vous ne vous y mettez pas dès maintenant, si vous ne profitez pas de toutes les occasions, un jour, vous regretterez. Il n'y a pas de place pour le "*si j'avais su!*"

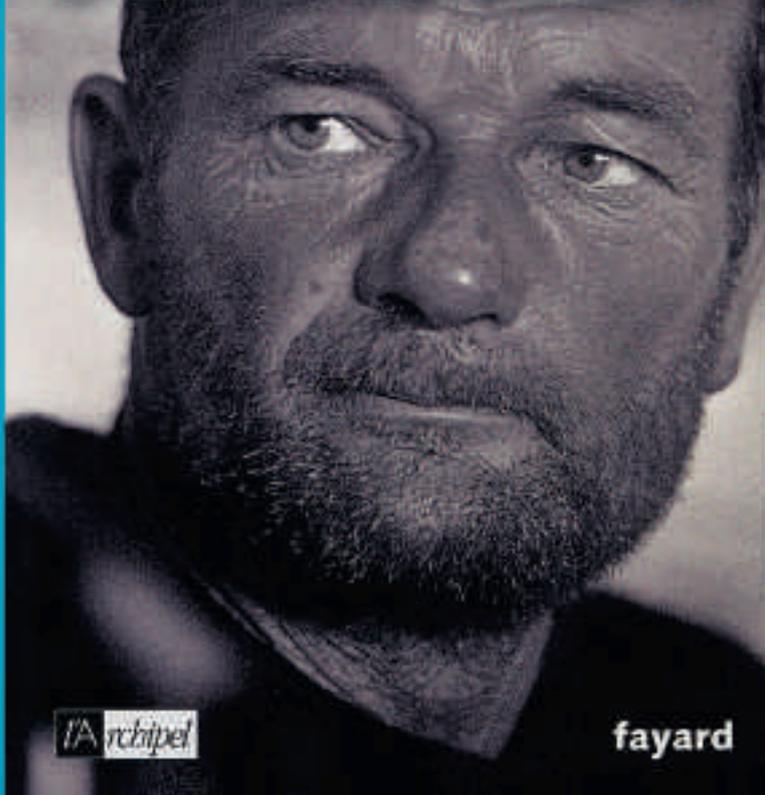
La responsabilité meurtrit, elle grave des sillons dans le cœur de l'officier responsable. Elle se vit dans une grande solitude. Mais n'ayez crainte, elle enrichit tellement son humanité quand elle est assumée!

Au soir de sa vie, un quidam a demandé à Montaigne : "*vous avez composé de nombreux ouvrages, lequel est le meilleur?*"

Je vous souhaite à tous de pouvoir reprendre sa réponse : "*j'ai fait un peu de bien, c'est là mon seul ouvrage.*" ■



Yann Queffélec **TABARLY**



l'Archipel

fayard

TABARLY

« J'ai connu la légende avant d'approcher l'homme, avant que Tabarly fût un nom prestigieux sous tous les climats. On aurait dit Ned, le matelot bravache du capitaine Nemo. Des biceps gonflés à crever la peau. Un visage hâlé de bonne épaisseur, les pommettes saillantes, un regard vert aux pâleurs d'absinthe.

Son chez-lui, c'était l'horizon. C'était toiler la mâture, c'était le prochain mille à courir. Il disait : "Je ne fais que vivre la vie comme je l'imaginais."

Vainqueur de la Transatlantique en 1976, il dit toujours non au mariage. C'est alors qu'il rencontre Jacqueline... Après 1978, son chez-lui c'est Goueanac'h, au bord de l'Odet, face à l'océan. La belle vie que la vie d'Eric Tabarly, entre Jacqueline et Marie, leur fille !

Le 13 juin 1998, peu après minuit, en mer d'Irlande, quelque chose lui arriva... Mais qui pouvait empêcher Tabarly d'embarquer pour un dernier verre, un dernier océan, le der des ders... ? »

Yann Queffélec, prix Goncourt 1985 pour *Les Noces barbares*, célèbre l'homme et le marin, disparu en mer dans la nuit du 12 au 13 juin 1998. Une histoire d'amitié où l'auteur, marin à sa manière, se souvient qu'il fut à treize ans l'équipier occasionnel d'Eric Tabarly...

www.ecritismarchipel.com



9 782893 000340

en couverture :
par AFP
ISBN 978-2-8293-0034-0
H 50-5571-9-0205
18,20 € prix France TTC



D

DEPUIS LES TEMPS LES PLUS REÇULÉS, L'ESPRIT D'AVENTURE, LE BESOIN d'horizons nouveaux et la soif de connaissances se sont souvent conjugués avec l'appétit de richesses imposant la loi du fort au faible, le travail forcé et la spoliation. Cette conduite s'est avérée universelle, dans toutes les contrées, de tous temps, impliquant des sociétés, des plus primitives aux plus avancées. Des guerres sanglantes, pour la domination de nouveaux territoires, existaient en Amérique entre les différentes nations autochtones, bien avant Christophe Colomb, ce qui n'excuse en rien les excès des Européens.

[Le temps des conquistadors.]

L'inhumanité des *conquistadors* avait été dénoncée, en son temps, par le moine dominicain Bartolomé de Las Casas dans sa "*Brevísima relación de la destrucción de las Indias*" publiée en 1542 et dans laquelle il fait le procès de la colonisation. Ce défenseur des droits de l'Homme s'opposa huit ans plus tard au théologien Juan Ginés de Sepúlveda lors de la fameuse *Controverse de Valladolid*. La question centrale était : "*Les Indiens ont-ils une âme ?*". Sepúlveda, servant les intérêts économiques des colons, affirmait que les Indiens constituaient une race inférieure, née pour être esclave. Pour Las Casas, les Amérindiens appartenaient à l'humanité, et le sort qui leur était réservé n'était pas conforme à l'esprit de l'Évangile. Charles Quint, qui avait provoqué ce débat, trancha en faveur de Las Casas. Ce qui devint ensuite la position officielle de l'Église catholique n'améliora en rien la situation des Indiens qui continuèrent à être spoliés. Les travaux forcés perdurèrent encore 300 ans avec... de la main-d'œuvre venue d'Afrique.

[Le Siècle des Lumières – Le mythe du "Bon Sauvage".]

Las Casas décrivait le "*Bon Sauvage*" dépourvu de rancune et de haine par opposition à l'homme civilisé, cruel, avide orgueilleux et violent. Ce mythe se trouve aussi dans les "*Essais*" de Montaigne et dans de nombreux récits de voyage des XVI^e et XVII^e siècles. Il est utilisé à des fins politiques par les penseurs du Siècle des Lumières. Rousseau considérait que "*La nature a fait l'homme heureux et bon, mais la société le déprave et le rend misérable*"⁽¹⁾. C'est à cette époque que les progrès de la navigation ouvrirent, à la curiosité des Européens, de vastes contrées inconnues. La philosophie de Rousseau avait un *a priori* favorable pour les grands navigateurs plus ou moins convaincus, mais intéressés par la perspective d'établir des contacts amicaux et faciliter le développement du commerce colonial.

En 1768, Bougainville, premier navigateur français à entreprendre un tour du monde, apporta le témoignage de l'existence du "bon sauvage". Débarquant à Tahiti, il en donne une vision idyllique, comparant l'île aux jardins d'Éden. Pourtant, Ahu-Utoru, un des chefs tahitiens, qu'il avait emmené en France, lui causa quelques désillusions en décrivant une société polynésienne avec ses inégalités sociales, ses guerres, l'esclavage et ses sacrifices humains. Les préjugés philosophiques s'estompèrent progressivement. Même si la recherche d'un contact fraternel semblait sincère chez beaucoup d'explorateurs, l'incompréhension persista. La méfiance mutuelle, source d'incidents, pouvait dégénérer rapidement en violences, répressions et vengeances. En 1772, Marion Dufresne fut massacré par les Maoris pour avoir fait couper un arbre frappé d'un tabou. Cook sera poignardé en 1779 à Keelakua Bay. Les Hawaïens vengèrent sans doute un dignitaire tué lors d'une opération d'intimidation après le vol d'un canot. Fleuriot de Langle, compagnon de La Pérouse, comman-

Une mission d'exploration éthique à la fin du XIX^e siècle. Les Indiens d'Amérique appartiennent-ils à l'humanité ?

Monsieur Laurent Letot

Chef du pôle "Études"

Centre d'Enseignement supérieur de la Marine

dant de l'*Astrolabe*, mourut lapidé au cours d'une escale de ravitaillement aux Samoa en 1787. Les causes du drame n'ont jamais été déterminées.

Le siècle suivant marque une période faste pour les grandes navigations scientifiques: Baudin (1800-1804), Freycinet (1817-1820), Duperrey (1822-1825), Laplace (1830-1832), Dumont d'Urville (1826-1829) et 1837-1840). Cependant, l'indigène reste, généralement considéré comme un être primitif, témoignage de l'aube de l'humanité. Lorsqu'en 1832, le naturaliste Darwin rencontra, pour la première fois, des Yahgans, Indiens de la Terre de Feu, il manifesta un profond mépris pour ce peuple courageux qui, depuis des millénaires, s'était adapté aux conditions hostiles. Il écrivit dans son journal ⁽²⁾: "*Je n'avais certainement jamais vu de créatures plus abjectes [...]. Ces malheureux sauvages ont la taille rabougrie, le visage hideux, la peau sale et grasseuse, les cheveux mêlés, la voix discordante et les gestes violents. Quand on voit ces hommes, c'est à peine si l'on peut croire que ce sont des créatures humaines*".

Méprisés jusqu'à la fin du XIX^e siècle, les Yahgans furent peu à peu réhabilités. Une impulsion nouvelle fut donnée aux explorations: explorer des contrées inconnues, c'est aussi découvrir d'autres hommes. Au-delà de la collecte de données anthropométriques et d'objets exotiques et de leur interprétation *a posteriori* en Europe, l'observation de terrain apparut essentielle pour comprendre une culture. L'ethnologie n'occupait plus une place mineure à

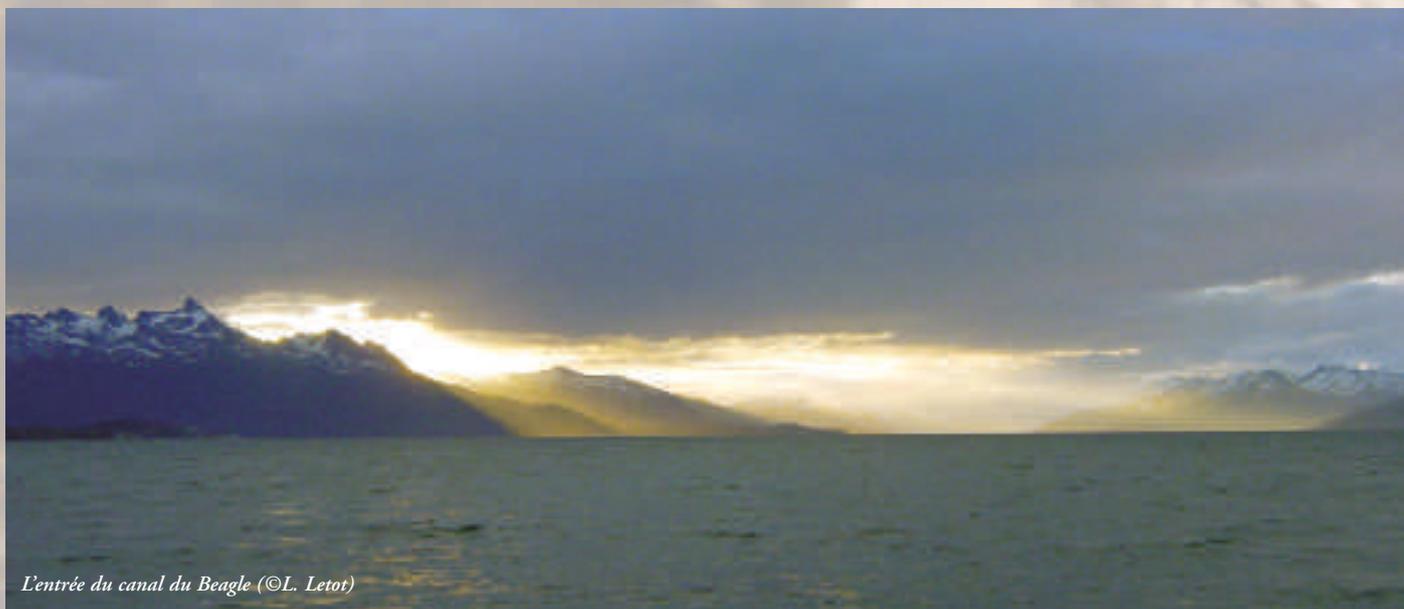
côté des sciences naturelles et de l'astronomie. Elle acquit progressivement un statut de discipline à part entière, dégagée des préjugés de supériorité des Occidentaux. L'expédition de la *Romanche* au cap Horn, qui introduit des méthodes modernes d'exploration, accomplit un remarquable travail dans ce domaine. Elle représente, d'ailleurs, à tous égards, un exemple d'évolution vers une attitude plus éthique et plus humaniste dans l'histoire de la découverte du monde.

[La mission de la *Romanche* au cap Horn. Le premier effort de coopération scientifique internationale à grande échelle.]

Au milieu du XIX^e siècle, la coopération scientifique internationale, essentielle de nos jours, était encore inexistante ⁽³⁾. Elle prit forme de façon indirecte. Un effort immense de solidarité, venu de toute l'Europe et des États-Unis, se manifesta, à partir de 1847, pour retrouver Sir John Franklin et ses deux navires, l'*Erebus* et le *Terror*. Partis à la recherche du mythique passage du Nord-Ouest, on était sans nouvelle de lui depuis deux ans. Une vingtaine d'expéditions de secours, s'étendant sur douze ans, fut envoyée. Elles aidèrent indirectement à un accroissement considérable des connaissances sur l'Arctique et à la découverte de ce fameux passage. L'événement contribua également à faire naître l'idée qu'une coopération multinationale sur les hautes latitudes serait plus profitable que les explorations isolées, "*dont le caractère aventureux stimule la curiosité*

du public", mais "*ne profite pas à la science*". On doit à l'Autrichien Karl Weyprecht la découverte de la terre de François-Joseph au-delà du 80^e parallèle Nord et l'initiative de la première *Année polaire internationale*. Entériné en 1875 lors du congrès météorologique de Rome, le projet se concrétisa en 1881. Onze pays acceptèrent d'y participer en créant des stations ceinturant les pôles Nord et Sud. Il revint à la France d'en établir une à la pointe extrême de l'Amérique du Sud.

En cette fin de siècle, les routes maritimes de l'Atlantique au Pacifique par le détroit de Magellan ou le cap Horn, étaient connues et très fréquentées par le trafic marchand. Mais l'archipel fuégien, compris entre ce détroit et le cap Horn restait largement inexploré et peu hydrographié. Il est constitué par un labyrinthe de canaux s'insinuant entre des centaines d'îles dominées par des glaciers et des pics neigeux où alternent des baies et des falaises abruptes. Les terres sont couvertes par endroits de forêts primitives impénétrables et, ailleurs, d'un sol détrempe, moussu, parsemé de hêtres nains. Le temps y est très instable, avec des coups de vent très violents. La pluie, la grêle et la neige apparaissent en quelques minutes après un soleil d'été. L'archipel fuégien était un des territoires des Indiens Yahgans, "*nomades de la mer*", vivant nus dans des huttes sommaires de branchages et se déplaçant dans des canots d'écorce. Menant une existence errante, ils se nourrissaient de coquillages, de poissons, d'œufs d'oiseaux, de baleines échouées et de baies. Depuis des millénaires, ils



L'entrée du canal du Beagle (©L. Letot)



s'étaient admirablement bien adaptés aux conditions hostiles. Lorsque la mission française arriva au cap Horn, ce peuple était déjà en pleine désagrégation. Frappé de plein fouet par le contact avec les Européens, il fut décimé par les maladies (syphilis et tuberculose). Il y eut aussi l'alcool et les tueries organisées par des navires de passage. La population Yahgan, environ 8 000 personnes, l'année où Darwin les rencontra, ne comptait plus que 300 âmes en 1891. Ils ont aujourd'hui totalement disparu⁽⁴⁾.

**[Des préparatifs minutieux.
Où le bien-être de l'équipage
apparaît indispensable
au succès de la mission.]**

Jusqu'au XIX^e siècle, le taux de mortalité des équipages de navire engagés dans des opérations lointaines était très important. Plus que les risques propres de la navigation maritime, les causes de décès étaient essentiellement imputables aux maladies infectieuses, à l'insalubrité et à la malnutrition. Ainsi, Dumont d'Urville, qui exigea beaucoup de ses hommes, reviendra, en 1840, de son tour du monde avec des résultats scientifiques considérables, mais avec un personnel décimé. Sur les 130 marins embarqués à son départ de Toulon, on comptera à son retour 25 morts, quatorze malades débarqués, treize déserteurs⁽⁵⁾. Quarante ans plus tard, les progrès techniques, dans le domaine de la construction navale, rendirent les navires beaucoup plus sûrs, plus rapides et surtout plus confortables. La médecine devint moins empirique, la "Révolution pasteurienne" et le travail des hygiénistes favorisèrent une diminution significative des causes de mortalité dues aux maladies infectieuses. C'est dans ce contexte que la participation de la France à l'Année polaire fut décidée au congrès météorologique de Rome, en 1879. Le gouvernement chargea le vice-amiral Cloué, alors ministre de la Marine, de préparer le projet. La "Royale" fournissait le personnel et le matériel nécessaires tandis qu'une commission scientifique, nommée par l'Académie des Sciences eut, pour tâche, d'établir le programme de la mission. Le capitaine de frégate Martial fut désigné pour commander l'expédition. L'arsenal de Cherbourg reçut l'ordre d'armer un transport-aviso: la *Romanche*, trois mats-barque long de 63 mètres et déplaçant 1 700 tonnes. Il était équipé d'une machine à vapeur de 150 chevaux

qui lui permettait de s'aventurer plus facilement dans les canaux de Patagonie. Le vice-amiral Jauréguiberry, qui succéda au vice-amiral Cloué, avait adressé, au commandant Martial, ces recommandations: "Rien ne doit être négligé pour assurer le bien-être matériel et moral de l'équipage"⁽⁶⁾. Pour affronter les conditions atmosphériques très rudes, les logements du bord furent équipés de calorifères alimentés par une chaudière auxiliaire et de poêles individuels. Afin de combattre le froid et l'humidité, des doubles portes furent installées. L'équipage, composé de 140 personnes, fut doté de vêtements chauds et d'imperméables pour le protéger de la rigueur du climat. La cale reçut des cloisons supplémentaires pour agrandir les soutes réservées au charbon et aux vivres. Différentes dispositions, destinées à préserver les hommes de l'ennui et du manque absolu de distraction, furent prises. Une bibliothèque complète et un orgue de barbarie furent embarqués.

**[Le programme de l'expédition.
Une remarquable entente
entre scientifiques et marins.]**

Les expéditions furent souvent marquées par de fortes jalousies et rivalités entre les scientifiques et l'équipage. Nicolas Baudin, pour son périple en Océanie de 1800 à 1804, embarqua 22 savants, nombre inégalé dans les voyages de découvertes de ce genre. Les dissensions entre ces deux catégories furent très préjudiciables à la mission, malgré des résultats scientifiques indéniables. On en revint, pendant un

temps, aux usages de Cook et de Bougainville, en confiant les recherches à des marins recrutés pour leurs connaissances: les officiers de pont, pour tout ce qui touchait à l'astronomie et à l'océanographie et des médecins et pharmaciens de marine, pour les sciences naturelles. La mission Martial trouva un compromis remarquable. Une commission commune, nommée par les ministres de l'Instruction publique et de la Marine et présidée par le secrétaire de l'Académie des sciences, fut chargée de l'organisation de l'expédition. La marine fournissait le personnel et le matériel tandis que la Commission du cap Horn s'occupait du programme scientifique et des instruments nécessaires. Le plan de travail assigné comportait deux parties indépendantes et sera respecté à la lettre:

– une mission statique serait installée à terre, le plus près possible du cap Horn. Le lieu choisi fut la baie d'Orange dans l'île Hoste, recommandée par les navigateurs Fitz Roy et Wilkes comme un des endroits les mieux abrités de la région. Le lieutenant de vaisseau Courcelle-Seneuil commandait le groupe terrestre; il était chargé des observations astronomiques. Le lieutenant de vaisseau Lephy fut désigné pour les relevés météorologiques et l'enseigne Le Cannelier, spécialiste du magnétisme, pour les mesures géophysiques. Le médecin de 1^{re} classe de marine Hyades, responsable des études d'histoire naturelle, était accompagné de trois préparateurs du Muséum. Il se passionna, en outre, pour l'ethnographie de la région bien que cette tâche ne fût pas partie du programme scientifique officiel;



Bras nord-ouest du canal du Beagle (©L. Letot)



– pendant tout le temps que dura la mission à terre, la *Romanche* explorerait l'archipel fuégien en y recueillant un maximum de données hydrographiques et d'histoire naturelle (zoologie, botanique, ethnologie).

À ces différents travaux scientifiques s'ajoutait l'opportunité d'étudier un événement exceptionnel : le passage de Vénus devant le soleil. Le phénomène, qui avait été observé le 9 décembre 1874, devait se reproduire le 6 du même mois de l'année 1882. L'intérêt principal résidait dans la détermination de la distance du soleil, à partir de la mesure du temps de passage de Vénus sur le disque solaire depuis deux lieux éloignés l'un de l'autre sur Terre. La position de la mission, à l'extrême-sud du continent américain, rendait l'observation particulièrement favorable. Le même phénomène fut observé simultanément par d'autres expéditions durant cette année polaire⁽⁷⁾.

La *Romanche* quitta les quais de Cherbourg le 17 juillet 1882 et arriva le 6 septembre en baie d'Orange sur l'île Hoste. À partir de ce campement, le navire parcourut, de

long en large, les canaux de l'archipel en sept voyages successifs, Martial relevant les îles Wollaston, Hermite, Grévy, Horn, San Ildefonso, les récifs de Diego Ramirez



Les îles Wollaston vues depuis le sommet de l'île Herschel, au fond l'île Horn (©L. Letot)



dans le détroit de Drake. Il hydrographia minutieusement les canaux Murray, Beagle, Ballenero, Brecknock, Magdalena, baptisant les lieux géographiques cartographiés avec les noms des marins de l'expédition et de savants et d'hommes politiques français de l'époque.

**[Rencontre avec les Indiens.
Une conception humaniste.]**

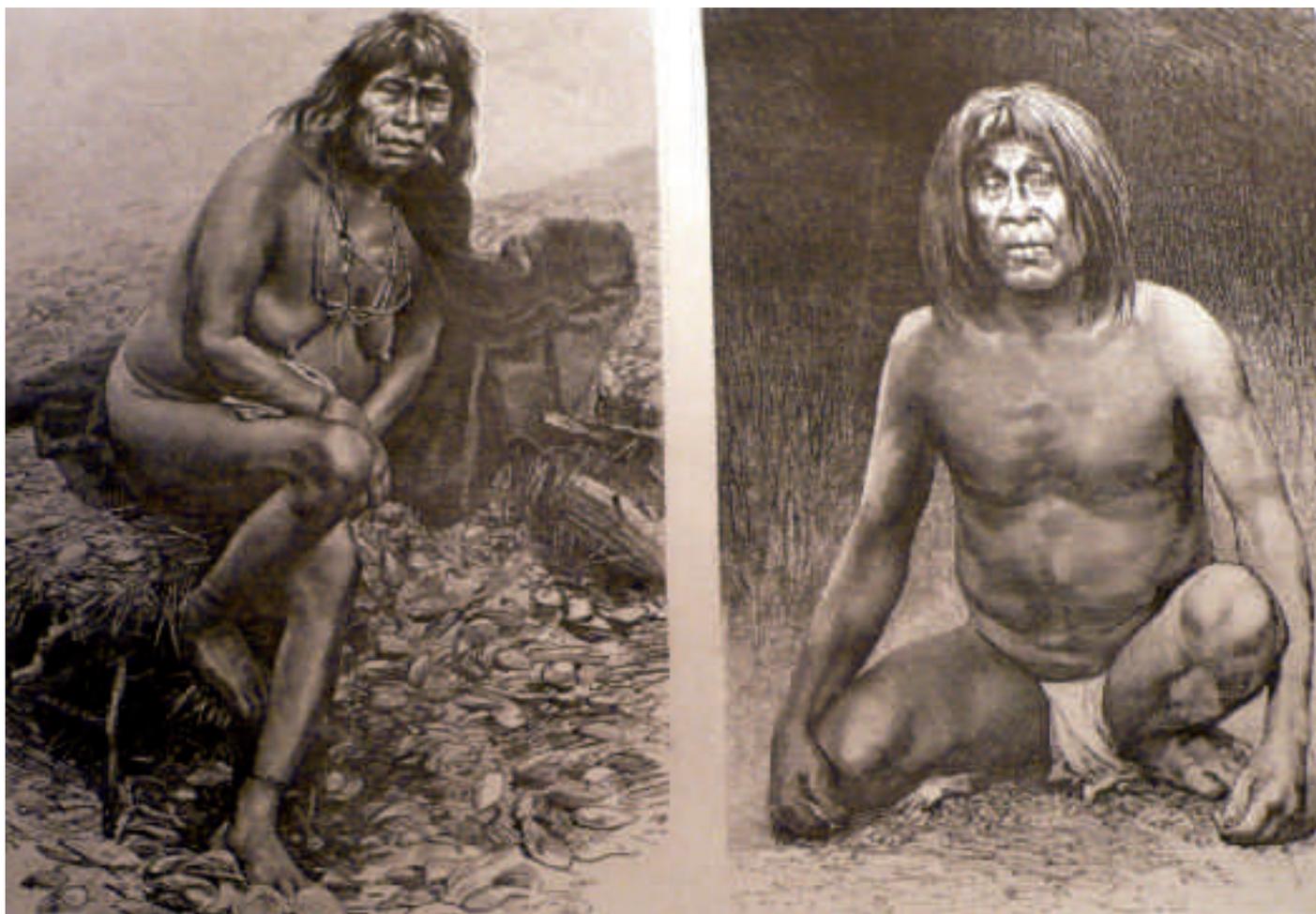
Martial et son équipage vont aborder les Yahgans avec un regard très différent de ceux de leurs prédécesseurs. Rencontrant les Indiens venus saluer le navire avec leurs pirogues, alors que la *Romanche* arrivait à la baie d'Orange, sa première réaction fut semblable à celle de Darwin. Il écrit "Il est difficile de se figurer un plus triste spécimen de l'espèce humaine que celui que nous avons sous les yeux". Mais il ajoute "Bien que par la suite nos premières impressions ont été profondément modifiées, nous comprenons cependant l'effet qu'ils ont produit sur les voyageurs qui les voyaient pour la première fois. C'est à cette première impression, sans doute, qu'il faut attribuer la sévérité des jugements que les voyageurs ont por-

tés sur cette race malheureuse et déshéritée". Par la suite, Martial révisa son opinion. Il eut toujours une attitude bienveillante à l'égard de ce peuple. L'anecdote suivante est significative. Un jour, un Indien, qui se promenait avec un brandon allumé, mit le feu aux broussailles, menaçant les cabanes de l'expédition. Bousculé par des membres de la mission, qui imputaient cet incident à de la malveillance, Martial intervint. Il innocenta l'Indien et donna des ordres sévères pour éviter les rixes, qui pouvaient provoquer la vengeance des Indiens. Il sut maintenir des relations amicales et faciles "bien que nous ayons quelquefois à nous plaindre de petits larcins, il s'en commet du reste journellement dans nos pays civilisés, nous n'avons jamais constaté d'actes de malveillance caractérisés de leur part. J'attribue ce fait non seulement aux idées de justice et de bienveillance dont nous ne nous sommes jamais départis envers eux, mais aussi à l'heureuse influence exercée par la mission d'Ushuaïa".

Il se trompait sincèrement sur les bienfaits de la mission évangélique. L'humanité et la charité du pasteur Thomas Bridges, qui

dirigeait l'établissement, ne sont pas à mettre en doute. Mais, plus généralement, les contacts avec les Occidentaux introduisirent des changements considérables dans le mode de vie traditionnel de ce peuple nomade. Les maladies causèrent plus de victimes dans les groupes sédentarisés qu'ailleurs en raison de la promiscuité. De plus, l'inactivité totale, les Européens répondant à chacun de leurs besoins, acheva de démoraliser ce groupe qui se laissera mourir.

Le docteur Hyades, médecin de la mission, ne possédait pas d'expérience particulière en ethnologie. Il effectua cependant un travail très complet, salué par ses contemporains. Constituant une collection complète d'objets usuels, il recueillit une quantité considérable d'informations sur la culture des Yahgans. Il étudia leur langage en multipliant les contacts avec les Indiens dans des circonstances variées pour comprendre le sens des mots⁽⁸⁾. Une campagne d'admirables photographies vint compléter le recueil de données ethnologiques⁽⁹⁾. Au-delà de son travail



Guérisseur fuégien et sa femme. Illustration tirée de "Une Année au Cap Horn. Le trou du Monde, nouveau journal des voyages". Edouard Charton, 1885

scientifique, Hyades, à l'évidence, eut de la compassion pour ce peuple qui se laissait mourir. Appelé au secours par la mission évangélique d'Ushuaïa en proie à une épidémie de phtisie qui ravageait l'établissement, il était accouru avec empressement pour faire son devoir d'humanité et soigner les enfants indiens recueillis à l'orphelinat. À son retour en France, Hyades prendra position, dans plusieurs articles, contre les affirmations d'infériorité mentale des Fuégiens. Il constata "à quel point l'Européen est inadapté à survivre" sous ce climat si rude: "Les facultés intellectuelles ne lui indiquent pas le moyen de se tirer de difficultés qui ne seraient qu'un jeu pour l'habitant du cap Horn". Il s'éleva aussi contre les accusations de cannibalisme des Fuégiens, qui ne correspondaient à aucune vérité connue.

Jules Verne s'inspira d'un article du docteur Hyades "Une année au cap Horn" pour son roman "Les naufragés du Jonathan".

[Le bilan. Un magnifique travail accompli.]

En septembre 1883, les observations terrestres furent arrêtées, le personnel, les instruments et le matériel ré-embarqués. Avant de quitter la baie d'Orange, les membres de l'expédition érigèrent, sur un monticule, une pyramide de pierre pour rappeler le séjour de la mission. Après un ultime voyage à Punta Arenas, la *Romanche* retourna en France, où elle arriva en 1883. Le capitaine Martial, qui avait eu la satisfaction de ramener le navire et l'équipage sain et sauf avec un magnifique travail accompli, eut la responsabilité de publier les résultats du voyage. Malheureusement, ce grand marin n'eut pas le privilège de voir l'accomplissement de son œuvre: appelé à remplir une nouvelle mission, il prit en 1884 le commandement du croiseur *Champlain* envoyé en Extrême-Orient et laissa cette tâche à ses collaborateurs. Il fut victime d'une épidémie contractée dans le port de Tché-Fou en Chine du Nord et mourut le 10 septembre 1885

Les résultats de l'expédition firent l'objet d'une publication périodique de 1884 à 1891 en sept volumes, comprenant l'histoire du voyage, la météorologie, le magnétisme, la biologie, la botanique, la zoologie et l'ethnologue. C'est certainement le plus important travail scientifique effectué sur l'archipel fuégien. "La Mission



scientifique du cap Horn" reste encore l'ouvrage de référence sur la région.

À côté de Martial et de Hyades, hommes droits, sincères, courageux et modestes, il faut également rendre hommage au reste de l'équipage: Jean-Louis Doze, commandant en second et photographe pour la mission en mer, Edmond Payen qui prit les photos pour la mission à terre, le chirurgien Hahn qui seconda Hyades dans ses travaux d'ethnologie et se dévoua comme lui pour soigner les Indiens.

Enfin, il y a tous les autres qu'on ne peut citer ici. L'auteur de cet article exprime le vœu qu'à l'occasion de la présence d'un bâtiment de la Marine nationale dans les parages du cap Horn, soit retrouvé ce cairn et soit honoré avec nos amis de l'*Armada de Chile*, le souvenir de ce bel épisode de l'aventure humaine. ■

(1) Rousseau, Jean Jacques. *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes* (1755).

(2) Darwin, Charles. *Voyage d'un naturaliste autour du monde fait à bord du navire le Beagle*. Paris Reinwald. 1875.

(3) Quelques coopérations ont été organisées au XIX^e siècle, en particulier pour la mesure du passage de Vénus devant le soleil, mais d'ampleur très limitée.

(4) Leur histoire tragique est racontée dans un très beau roman de Jean Raspail: "Qui se souvient des hommes ...".

(5) *La découverte du Pacifique*. Vincent Mollet service historique de la Marine à Toulon.

(6) Martial, Lous-Ferdinand. *Mission scientifique du cap Horn en 1882-1883. Tome 1^{er} - Histoire du voyage*. Gauthier Villars 1888.

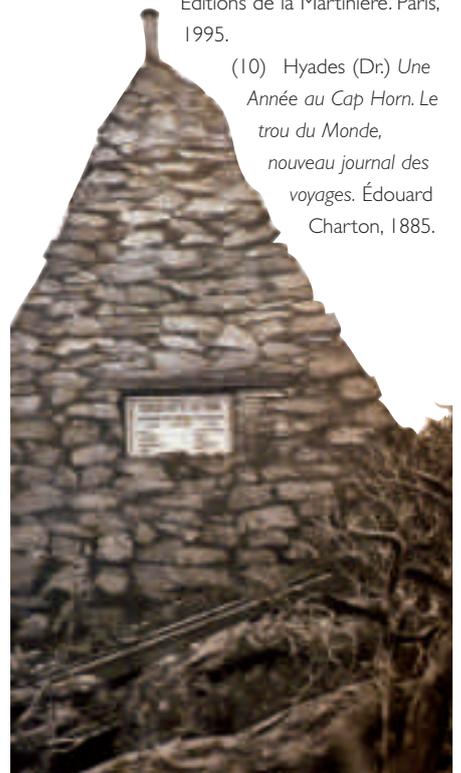
(7) La mesure faite en 1882 s'approcha à moins de 1% de la distance de 149,6 millions de km mesurée aujourd'hui très précisément par radar. Le phénomène de 1882 s'est répété le 8 juin 2004. Il se renouvellera en 2012 et puis il faudra attendre un peu plus de cent ans...

(8) Hyades aura de nombreux échanges avec le révérend Thomas Bridges, qui dirigeait la mission évangélique d'Ushuaia. Bridges et se passionna également pour le peuple fuégien. Ce dernier, qui parlait couramment le langage des Indiens, publiera le premier dictionnaire Yahgan en 1879.

(9) Les photographies ont été publiées dans un superbe ouvrage de l'ethnologue Anne Chapman "Cap Horn, rencontre avec les Indiens Yahgan.

Éditions de la Martinière. Paris, 1995.

(10) Hyades (Dr.) *Une Année au Cap Horn. Le trou du Monde, nouveau journal des voyages*. Édouard Charton, 1885.





FUT UN TEMPS OÙ LES NATIONS DE LA VIEILLE EUROPE SE BATAIENT POUR des grandes causes même lorsqu'elles étaient perdues. Il fut un temps aussi où l'Europe entière osait brandir les drapeaux de ses conquêtes et franchir les frontières des continents au nom des vérités éternelles et du Saint-Empire. Certes, notre époque ne permet plus une telle exaltation de la force armée et de la cause juste, et les critiques sont rapides, vives et acerbes contre cette grande puissance de l'autre côté de l'Atlantique, qui ose mener ses guerres avec tant d'arrogance au nom du "Bien" contre le "Mal" !

Aujourd'hui, l'Europe s'agrandit, s'élargit et cherche une unité difficile derrière l'ombre d'un empire qui ne veut pas dire son nom ou le dit en croyant que la vision d'un homme qui ne vit pas uniquement de pain est irréaliste dans un monde menacé par la misère, le froid, le réchauffement climatique et la pauvreté. Tant de guerres qu'elle mène pour effacer de la terre les réalités contingentes et indélébiles de l'existence humaine.

Je ne parle pas ici des guerres que l'Europe cherche à oublier, en envoyant ses armées arbitrer les conflits en Afrique, dans les Balkans et en Afghanistan, qui menacent la sécurité de son continent, je parle de celles que le monde entier regarde depuis plus d'une génération, avec tant d'appréhension, dans cet Orient si proche et si lointain à la fois. Là, son engagement ne peut être ni ignoré ni différé si elle veut que sa politique de défense épouse le mouvement de l'Histoire au lieu de s'en éloigner malgré elle.

L'Europe ne peut pas oublier tous ces grands moments de son histoire dans cette région où tant de projets, d'efforts et de sacrifices consentis ont abouti à ouvrir cette terre d'Occident à l'Orient assoiffé de liberté, de reconnaissance et de grandeur. Et depuis ces temps l'esprit de culpabilité a remplacé celui de la sagesse historique. Or le moment est venu pour que "l'homme européen" tire les leçons de son passé "oriental", que la rectitude de l'intelligence mène à la juste vision stratégique. Pour que cette vision devienne encore plus claire et plus limpide, il suffit de regarder en face les constantes de ses interventions.

La première constante est celle de la primauté de la flotte maritime. Au temps des croisades de Louis IX, comme au temps de l'Expédition française de Napoléon III, c'est cette maîtrise de la mer qui a permis de surveiller le commerce et d'imposer à l'Empire ottoman le "Règlement organique", pour sauver les minorités chrétiennes sous sa protection et préparer la chute définitive, en présence de la flotte russe, de l'Empire qu'un certain Nicolas I^{er} de Russie appelait "l'homme malade".

Aujourd'hui, cette constante est défaillante et la flotte européenne, en dehors des missions autonomes d'évacuation de ses ressortissants n'est intégrée à aucune stratégie commune de défense. Cependant, la force navale de la France peut initier une véritable stratégie de dissuasion nucléaire, capable de prévenir les dangers et les menaces brandies par l'Iran ; de raffermir la souveraineté du Liban qui attend beaucoup de la communauté internationale contre les ambitions acharnées de la Syrie, ses guerres terroristes larvées et ses assassinats, et, par là, d'acquiescer une véritable posture qui permettrait de protéger ses forces terrestres et leur donner des finalités plus grandes que de passer leur temps à justifier les survols des marines allemande et italienne par la chasse israélienne.

Les forces morales et la vocation de l'Europe

Monsieur Antoine-Joseph Assaf

Écrivain, philosophe,

Docteur ès Lettres de la Sorbonne

Conférencier à L'École navale

et à l'École de guerre

Ancien auditeur de l'IHEDN (55 SN).

Le prix d'Éthique à l'École navale ainsi que les conférences furent lancés à la Baille en 2002 avec l'encouragement de l'amiral Oudot de Dainville qui a bien voulu inspirer les sujets et être membre du jury du concours en 2007.

L'opération *Baliste* est arrivée au moment où le Liban vivait tous ses paradoxes avec le prix du sang et de la douleur. Ses paradoxes internes, par les divisions de ses chefs chrétiens et musulmans, ses paradoxes externes, avec toutes les convoitises de ses voisins sanglants et ambitieux, et les velléités cachées des grands de ce monde qui voient encore, dans ce pays, la possibilité d'un empire ou d'un renforcement de leur pouvoir ou de leurs dangereux paradoxes.

La deuxième constante est celle de la clarté de la cause. L'engagement de l'Europe sombre de plus en plus dans l'ambiguïté et fragilise la présence de ses forces sur le théâtre des opérations. L'Amérique garde le privilège de la grande cause de "*l'axe du Bien*" contre "*l'axe du Mal*", et Israël celle de la "*survie*" contre le terrorisme et la mort. Entre les deux, il y a bien une cause pour la "vieille Europe", celle du droit. On peut défendre une telle cause sans sombrer dans le délire mystique des paradis artificiels. On peut défendre le droit à la sécurité d'un continent qui n'a pas échappé aux excès imprévisibles de la violence aveugle et du terrorisme. On peut défendre la liberté et l'indépendance de ses alliés contre les assassins et les dictateurs, sans être impérialiste.

Car, au moment où l'on confond la cause de la défense avec celle de l'éducation pour des idéologies sentimentales, au moment où l'on menace de priver la force maritime de ses porte-avions, la Méditerranée, qui semble nous inspirer une grande vision de paix et d'union, notre "lac romain" sera de nouveau le théâtre de nouvelles invasions barbaresques. Vous avez compris que lorsque d'autres figures de "barbares" remonteraient la Seine pour massacrer les Parisiens et les étudiants de la Sorbonne, Sainte Geneviève outrée de tant de manque d'imprudence et de prévention, n'aura pas cette fois "l'ardente obligation" de ressusciter de sa "relique royale" pour sauver sa ville chérie. Elle ne pourra plus alors que prier dans son éternité pour les âmes des innocents, emportés par le souffle des bombes terroristes à l'embouchure de l'île de la Cité, au pied de la "Montagne" qui porte son nom.

L'histoire nous a appris enfin que, dans toute victoire franche et toute conquête du pouvoir suprême, les rois, les reines, les présidents et les chanceliers, qui furent faibles dans l'adversité, furent aussi injustes envers leurs peuples. Et que ceux qui

doivent demain gouverner et élargir la paix de l'Europe jusqu'à celle de toute la Méditerranée, ne doivent pas oublier que l'esprit de défense, pour pouvoir assurer le salut d'une nation à toutes les époques de son histoire, doit être toujours élevé à la hauteur de l'esprit de grandeur, inconcevable sans celui du sacrifice.

L'Europe est une terre miraculée mais l'ignorance et l'ingratitude ont fait oublié au monde combien la victoire de la raison sur le mythe est un vrai miracle pour ce continent. Et si Europa, princesse phénicienne, fille d'Agénor roi de Tyr, jadis enlevée par Zeus, revenait aujourd'hui pour faire le tour des côtes de "Notre Mer", elle serait étonnée de voir le nombre de défis à relever pour sauver la terre qui porte glorieusement le nom de la fille d'un dieu !

Le défi de la raison est le premier de tous les défis. Car, sans cette mesure, les fantômes de l'irrationalité reviendront hanter nos foyers. La Révolution française fut irrationnelle au nom de l'Être suprême. Le nazisme le fut au nom de la race supérieure et les dictateurs arabes au nom du nationalisme exacerbé et d'un islamisme terroriste et fanatique. Ceux qui peuplent les côtes de la Méditerranée doivent donc maîtriser la force et les armes qui, sans les limites sages de la raison, peuvent sombrer dans la prolifération nucléaire dangereuse et excessive .

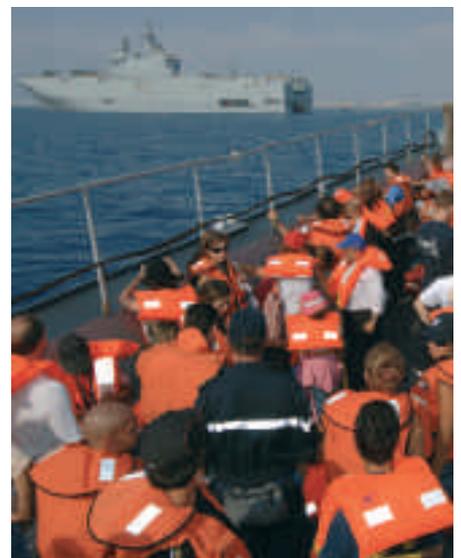
Parmi les autres défis se trouvent celui de la liberté. Car cette union ne pourra se faire à l'ombre du moindre régime totalitaire dont la répression et la torture sont les expressions naturelles et incontournables pour le maintien des pouvoirs abusifs. Ceux qui vivent autour de "notre Mer" doivent tout faire pour que la volonté abusive d'un seul homme ne tienne pas en otage la destinée de tout un peuple. Ils doivent veiller à ce que les institutions soient conçues pour l'exercice de toutes les libertés plutôt que leur étouffement. Autre défi, celui du savoir, car cette étincelle de l'intelligence vit en nous depuis que les héritages gréco-romain et judéo-chrétien qui infusent nos âmes et les éveillent au droit, à l'art et à la morale, donne à l'esprit humain sa finalité la plus digne et la plus suprême et est le secret de son bonheur. Tous ceux qui voient chaque jour de leur vie le soleil se lever et se coucher entre les deux rives de notre "lac romain" doivent prier pour que cette flamme de l'élite de l'intelligence reste allumée, au

plus haut de tous les phares qui guettent et veillent jour et nuit contre l'obscurantisme et la barbarie.

Le défi de l'histoire. Car, enfin notre vieille mer sait maintenant que nos civilisations sont fragiles et que les empires passent comme l'ombre de nos vies; notre vieille mer sait que le souvenir et les traces des Phéniciens, des Grecs et des Romains sont plus dans nos esprits que dans les pierres de nos temples en ruines. Elle sait que si la force n'est pas fondée sur la justice, elle ne peut servir que les tyrans et les rebelles sanguinaires.

Sans ces défis lancés avec audace par tous les pays qui bordent la belle et vieille Méditerranée, il n'y aura pas de paix stable et profonde, car le défi de la paix est le défi de tous les défis. Sans lui, nous pousserons le rocher de Sisyphe jusqu'à la fin des temps et Europa, la belle déesse de Tyr, continuera à rôder entre les îles encore marquées par les voyages d'Ulysse et les voix douces et vénéneuses des sirènes, avant d'être étouffées pour toujours, chanteront en vain dans les oreilles sourdes des dictateurs. Notre mer épique sera alors desséchée par l'ignorance, malmenée par la barbarie, égarée dans ses frontières et, au lieu d'être le cœur et le centre du monde civilisé sera, avec tous ses bons peuples anciens comme un vaisseau, emporté par les vagues.

Elle sera hantée par tous les fantômes de son passé, vivant encore dans les souvenirs nostalgiques des vieux empires morts et oubliés, pour n'avoir pas su sauver ce qui reste par la force de la sagesse, l'esprit du droit et de la paix qui assure la suprême tranquillité de l'ordre. ■





L'éthique du marin militaire

Prix d'éthique de l'École navale

Aspirant Murielle Bazin
École navale – Lauréate 2006

- *Que fais tu dans la vie ?*
- Je suis militaire.
- *Ah, tu es habillée en vert et tu tires sur des gens avec un fusil alors...*
- *Non, je ne tire pas sur les gens, mon devoir est plutôt de les défendre.*

– *Mais parfois t'es bien obligée de tuer ?*
– Le militaire est pourvu d'une éthique que comprennent peu de civils : l'attaque est le dernier recours dans une situation désespérée. Le rôle premier du soldat est de défendre sa patrie et les intérêts de cette dernière. De nos jours, la volonté de faire la guerre, dans un but de conquête et de gloire, est désuète.

Le contexte international stratégique actuel, les tensions diplomatiques et l'avancée technologique inhibent l'emploi de cette forme agressive de la guerre. Une guerre mondiale puis une deuxième, la guerre froide, l'Indochine, l'Algérie, les guerres du Golfe, etc. sont des conflits passés. Les différents pays, qu'ils soient acteurs ou spectateurs, ne veulent plus recommencer cela, ils en ont tiré des leçons : les traités, les accords, les pactes... Comment un pays du G8, avec les multiples conventions qui existent, pourrait déclencher une guerre en "claquant juste des doigts" ?, l'OTAN, l'Union européenne, etc. sont des institutions créées dans le but de garantir une paix mondiale. On assiste à une volonté générale du maintien de la paix, les armées européennes commencent à fusionner, les échanges de formation entre les pays sont nombreux et actuels. Ces différentes formes de projets internationaux sont les signes d'une volonté de paix : un pays solitaire (qui ne s'est pas engagé) fera ce qu'il lui plaira tandis qu'il sera beaucoup plus difficile à celui qui s'est investi dans des projets internationaux de déclencher une guerre, ce qui n'est pas son objectif d'ailleurs ! Le Casque bleu est l'exemple-même de ce professionnel qui appartient à l'armée de son pays mais qui, en tant que Casque bleu, se met au service de l'ONU. Le gendarme envoyé au Kosovo est devenu pour un temps policier de cet organisme mondial de maintien de la paix. Même s'il est conscient de ce qu'il pourrait être amené à faire, le militaire ne s'est pas engagé dans l'armée dans l'intention de tuer, pour cela il n'avait qu'à s'enrôler comme mercenaire ! D'autant plus que le développement technologique (l'arrivée de l'armement atomique) a changé la nature de la guerre, ce n'est plus une guerre de contact avec des hommes combattant à vue. La guerre est devenue un conflit à distance, dirigé contre des positions stratégiques. Affaiblir une puissance en s'en prenant à sa population civile est contraire à l'éthique du militaire même s'il est toujours triste de déplorer parfois des pertes civiles du fait de dommages collatéraux.

Mais je crois savoir pourquoi tu penses cela. Beaucoup de personnes ont, en effet, des préjugés sur l'armée ; leur image du milieu militaire est alimentée par les spots publicitaires, par les campagnes de recrutement qui font voir des jeunes sur le terrain : de l'action, du danger ! Ces vidéos ont l'avantage de motiver ceux qui aspirent à ces valeurs mais les individus qui ne s'intéressent pas à ce milieu en gardent une image restreinte et négative, ils ne voient que le terrain, les opérations, l'éloignement du pays, la précarité des missions. Ils ne savent

pas que les militaires sur le terrain (au contact du danger) ne constituent qu'une infime partie de l'armée, le plus souvent ces soldats proviennent d'unités spéciales : les fusiliers-marins, les commandos, le GIGN, etc. D'après le ministère de la Défense on estime à environ 70 % le personnel militaire impliqué sur le terrain, 30 % des militaires sont donc investis d'une mission de soutien et de logistique (administration, infrastructure, etc.). De plus, le secrétaire militaire envoyé en OPEX (on le considère donc "personnel sur le terrain") continue son travail administratif. Oh comme il est dangereux derrière son ordinateur !

– *Certes...*
– Beaucoup d'emplois administratifs sont occupés par des civils travaillant au ministère de la Défense, ils effectuent exactement le même travail que le militaire employé dans le même service, seul le statut diffère.

Un ingénieur dans l'armée fera sensiblement le même travail qu'un ingénieur dans une entreprise civile sauf qu'il met son savoir-faire au service de la Défense.

– *À l'exception près qu'il crée des armes !*
– Certains ingénieurs créent des armes, en effet. D'autres s'occupent de la maintenance (aéronautique, navale, etc.) en partenariat avec des sociétés civiles (DCNS, Dassault), ou font des recherches sur les moyens de protection et de défense. L'armée est une institution qui offre une large palette de métiers et de responsabilités ! On peut encore mentionner les médecins militaires (dont la formation est identique à celle des médecins civils) ou bien les commissaires : ces comptables dont le rôle est de faire la guerre aux chiffres.

– *Mais pourquoi choisissent-ils le milieu militaire pour effectuer ces emplois, ne seraient-ils pas mieux dans le milieu civil ?*

– L'avantage de l'armée est que "chacun peut trouver chaussure à son pied". Avec ses nombreux moyens de recrutement, elle offre, à chacun, des opportunités. Une multitude de personnes d'origines diverses et variées (il n'y a pas que des enfants de militaires !) arrive dans l'armée avec des motivations différentes. On peut distinguer ceux qui choisissent l'armée comme "ligne de conduite" (rigueur, discipline, commandement), ceux qui veulent bouger (opérations extérieures, embarquement, etc.), ceux qui souhaitent servir leur patrie (et oui, ce sentiment patriotique et soi-disant "ringard" existe encore),



ceux qui ont vu, en l'armée, la possibilité d'obtenir un emploi et un revenu stables et puis il y a également ceux qui se posent encore la question de leur présence dans l'armée.

Malgré cette richesse de motivations, ces personnes se retrouvent autour d'un projet commun, de valeurs fédératrices. Elles acceptent les règles de l'obéissance, adhèrent à l'esprit de collectivité et respectent l'ordre hiérarchique dans le but de travailler efficacement et rapidement. Obéir à son supérieur est un de ses devoirs mais cela ne signifie pas qu'il applique bêtement ce qu'on lui demande. S'il juge qu'un des ordres donnés porte atteinte à l'intégrité d'autrui, il a moyen de s'opposer à cet ordre mais devra rendre des comptes. De même, la vie en collectivité lui impose une rigueur morale et un comportement exemplaires et adéquats. Celui qui vit avec une hygiène déplorable doit se remettre en question et changer ses habitudes s'il veut vivre avec d'autres personnes. Enfin, l'établissement d'une hiérarchie est indispensable pour le bon fonctionnement d'un système, il faut des décideurs et des exécutants. On retrouve également ce profil dans les compagnies civiles mais les différents niveaux de commandement se font moins sentir en l'absence de grades pour les symboliser. L'uniforme supprime toute trace d'origine sociale et ne met en évidence que les couches hiérarchiques. À chaque échelon de la promotion sociale, le travail est différent : chacun a une fonction bien précise dans l'armée. Ce sentiment d'être utile, de "servir à quelque chose" est une valeur à ne pas négliger car, à l'heure actuelle, beaucoup de personnes se sentent inutiles. Elles deviennent désintéressées et n'attendent plus rien de la société. Alors que, dans une optique de servir autrui, qu'il soit intéressant ou non valorisant, le travail est effectué et les sacrifices qui lui sont associés (mutations fréquentes, célibat géographique...) certes perturbent le militaire mais sont acceptés.

– *C'est un comportement d'esclaves !*

– Nous en avons fait le choix ! Le choix de ne pas se mettre en grève alors que le pays est presque immobilisé à cause d'un arrêt de travail de telle ou telle profession ! Le choix d'être mobilisé pour enlever des débris entassés suite à une protestation des éboueurs. Que deviendrait le pays si tout le monde se révoltait contre sa paye, ses conditions d'emploi ? Est-ce qu'un militaire employé en opérations extérieures va se plaindre de ses conditions de vie précaires et temporaires alors qu'en face de lui des milliers d'habitants subissent en permanence des conditions de vie encore plus atroces ! Le militaire est conscient des règles du jeu (absence de syndicat, pas de droit de grève, etc.). Ce statut est exceptionnel et intrinsèque au militaire, c'est lui qui résume le fondement-même du militaire : au service des autres d'abord, sa personne vient ensuite. Ne nous méprenons pas cependant : le militaire est un homme et, en tant que tel, il jouit



de tous ses droits, il n'est en rien pieds et poings liés, esclave du gouvernement. C'est juste un choix de vie différent de celui des civils dans l'intention de répondre aux besoins d'autrui.

– *Mais il y a d'autres méthodes pour aider les autres : les associations ou les ONG si tu veux faire de l'humanitaire...*

– Et à ton avis, qui protège les ONG sur les théâtres d'opérations ? Crois-tu que leur seule volonté d'apporter de l'aide les protégerait des attaques de terroristes ? Les opérations extérieures mises en place par la Défense sont conduites dans le but de maintenir la paix. Il s'agit de porter secours (aides humanitaire, matérielle, etc.), d'évacuer des ressortissants, ou encore de suivre des opérations dans le cadre d'accords de défense ou de coopérations spécifiques.

– *Ce n'est qu'un moyen de se donner bonne conscience.*

– Mais regarde autour de toi, regarde mieux ! Outre les projections internationales, les militaires répondent directement aux préoccupations quotidiennes d'autrui. La gendarmerie participe à la protection du territoire et à la sécurité intérieure. Les sapeurs-pompiers de Paris et les marins-pompiers de Marseille sont réputés pour leur dévouement et la rapidité de leurs actions. Mais, au-delà de ces actions permanentes, les militaires peuvent intervenir rapidement en cas de catastrophe naturelle ou technologique. Rappelle-toi qui a entassé des sacs de sable dans le but de constituer des digues et ainsi protéger la population lors de la montée des eaux. Qui a mis ses moyens à disposition suite à l'explosion d'une centrale électrique ? Le militaire se dévoue à autrui, il ne demande rien en échange car défendre les autres est son métier. ■

Aspirant Thibault Vallery-Radot École navale – Lauréat 2006

Doit-on se limiter à une simple réflexion sur le seul statut qui différencie le civil du militaire ? Certes non. Car si le militaire n'est qu'un homme ayant signé un jour un acte d'engagement, cette réflexion n'a que peu d'intérêt. Nous verrons donc que l'on ne devient militaire non pas en signant un bout de papier mais en acceptant librement un mode de vie et en obéissant à des valeurs fondamentales qui font d'un soldat un être différent des autres. Ceci pour la simple raison que l'on peut lui demander plus qu'aux autres – à condition évidemment de considérer qu'accepter de donner sa vie pour des villageois afghans ou ivoiriens est une taxe plus élevée que payer son billet de train plein tarif. Nous nous intéresserons donc plus particulièrement à la nature intime du militaire, à son rôle, à son histoire, à sa tragédie.

Est-il ce paria de nos sociétés modernes ne connaissant plus que la paix, ou mérite-t-il comme les maréchaux de France, le cercle d'or sur lequel est inscrit : "*Terror Belli, Decus pacis*" (terreur de la guerre, honneur de la paix) ?

Depuis quand parle-t-on de militaire ? Ce terme n'est employé dans la langue française que depuis le XVI^e siècle et la création des premiers régiments dans lesquels on pouvait s'engager relativement librement. Ces régiments étant alors la propriété de grandes familles seigneuriales. C'est alors que la notion de contrat (encore assez vague comme le montre l'engagement des matelots à grand renfort de rhum) commence à naître. Auparavant, on parlait d'hommes d'armes ou de miliciens – dont la racine étymologique est la même que celle de militaire : *miles*, ce qui veut dire soldat, celui qui porte les armes. Ces hommes étaient levés par leur seigneur et plus ou moins entraînés



pour partir en croisade ou combattre derrière la bannière de leur maître lorsque le roi appelait ses vassaux à la guerre. Mais alors comment faire la différence entre un militaire et un milicien ? Nous pouvons d'ailleurs élargir le groupe des miliciens en y accueillant résistants, rebelles, mercenaires, etc. En effet, tous portent des armes et tous peuvent porter un uniforme. Dans tous ces groupes peut se créer un esprit de corps plus ou moins solide, qui souvent fait la force des unités combattantes. Cependant, seul le militaire s'engage durablement à servir de façon désintéressée (*"pour le bien du service"*), même si les raisons initiales de l'engagement sont souvent différentes. Tous savent qu'un jour, ils peuvent être appelés à donner leur vie pour une cause qu'ils ne comprendront peut-être pas et dans des conditions toujours difficiles, sans pouvoir émettre la moindre plainte. Nous mettons donc ici en lumière cette fameuse abnégation du soldat qui le met à l'écart, voire au-dessus, des groupes des autres formes de combattants. En effet, ceux-ci se battent uniquement pour ce qu'ils choisissent de défendre ou d'attaquer. Leur cause n'est pas nécessairement égoïste (dans le meilleur des cas) mais ils ne s'oublient pas dans leur action, en somme ils se battent pour eux. Leur engagement ne se fait donc pas à long terme, il est épisodique. Cette notion de durée est fondamentale car elle prend une part importante dans la tragédie du militaire. L'exemple de la décolonisation française est flagrant, car après avoir été les victimes physiques de cet épisode meurtrier de notre histoire, les militaires en furent les victimes morales. Après avoir subi de lourdes pertes dans ces combats, l'armée fut victime d'un engagement qu'elle avait pris "à long terme" auprès des populations locales, qu'elles soient françaises ou indigènes. Nombreux furent ceux qui, comme Hélié Denoix de Saint Marc, Pierre Sergeant et tant d'autres grandes figures de ces périodes, virent leur âme se déchirer et le remords les ronger pour être restés les instruments sans conscience d'une politique jugée incohérente. Telle est la tragédie du militaire, telle n'est pas celle du résistant, du mercenaire ou du milicien, dont l'Histoire ne retient que les coups d'éclat, le culot, l'action brève, orientée et souvent politique ou idéologique. Mais pour être conscient de la tragédie qu'il incarne et pour l'accepter librement, le militaire ne doit-il pas acquérir certaines valeurs indispensables qui lui permettront, de façon en apparence inconsciente, de persévérer dans cette voie ?

Ces valeurs, que l'on pourrait rassembler derrière un idéal ne tombent évidemment pas du ciel lorsque l'on endosse l'uniforme, elles s'acquièrent avec l'expérience de la souffrance, du danger. Elles peuvent être aussi générales que la foi en l'Homme, l'amour de la patrie, l'exemple, etc. En effet, tout militaire reste avant tout un homme. Il ne cherche donc pas le malheur et c'est pourquoi, s'il accepte l'éventualité du sacrifice, la douleur, le combat, une vie austère et souvent rude, c'est bien que toutes ces épreuves sont pour lui autant de moyens d'atteindre un but plus puissant, plus beau que le confort ou la tranquillité. Hélié de Saint Marc l'illustre à merveille dans ses mémoires *"Les champs de braises"* : *"Celui qui a connu la guerre ne peut jamais l'aimer. C'est le sang, les larmes, l'injustice et la puanteur. Mais au cœur du malheur, on touche l'être ultime dans toute sa vérité"* ou encore : *"La guerre impose une solidarité et une fraternité qui sont celle du sang. Les mots « amitié » et « fidélité » prennent alors tout leur sens."* Le militaire est magnifiquement résumé ici ; s'il accepte d'aller contre le sixième commandement, s'il accepte aussi la mort pour lui-même, s'il accepte la guerre qu'il déteste, c'est qu'il y trouve l'âme humaine mise à nu et ce n'est que dans cette splendide nudité que l'homme se révèle réellement. Mais alors doit-il pour autant espérer la guerre pour y trouver ce qu'il cherche, c'est-à-dire la vraie nature humaine purifiée ? Et bien, l'on serait tenté de dire oui, la



guerre pouvant servir à se recentrer sur l'essentiel, par exemple, à renforcer le caractère d'une nation ou encore à prendre du recul. Cependant, dans *"Servitude et grandeur militaires"*, Alfred de Vigny souligne que la guerre n'est pas une condition nécessaire pour cette recherche : *"Les régiments sont des couvents d'hommes, mais des couvents nomades ; partout ils portent leurs usages empreints de gravité, de silence, de retenue. On y remplit bien les vœux de pauvreté et d'obéissance."* Ainsi le simple cadre militaire permet cette découverte de l'homme évoquée précédemment, ceci grâce à *"cette simplicité de mœurs, cette pauvreté insouciant et joyeuse, cette vigoureuse et saine existence, sans fausse politesse ni fausse sensibilité [...], qui sont des liens d'habitude grossiers, mais difficiles à rompre et qui ne manquent pas d'un certain charme inconnu aux autres professions."* Ce que recherche le militaire dans une telle carrière, c'est donc la fraternité des armes, l'Homme dans toute sa simplicité et sa beauté – ce qui peut parfois simplement se traduire par de l'amitié. Or, il est indéniable qu'aujourd'hui, de tels critères ne se trouvent rassemblés que dans les unités opérationnelles de nos trois armées. Et dans la mesure où être militaire, c'est avoir la volonté de tendre vers un idéal – comme nous l'avons expliqué – alors l'uniforme ne fait pas toujours le militaire. Si, sur le papier, l'aide de camp d'un général du boulevard Saint-Germain est aussi militaire qu'un adjudant-chef légionnaire parachutiste, dans la réalité (que reflète sur ce point l'opinion publique), celui-ci est plus militaire que celle-là. Ainsi, un militaire n'est donc pas seulement un homme armé et entraîné au service de son pays, c'est aussi quelqu'un qui s'accroche derrière un idéal. Mais si nous avons vu que cette notion de service nécessite un abandon de soi, nécessite-t-elle aussi un abandon de sa conscience ?

Les forces armées, qu'elles soient françaises ou étrangères, sont maintenant engagées sur des théâtres d'opérations toujours plus complexes. Les militaires font alors face à des situations nouvelles que les armées d'hier n'ont que peu ou pas connues. Que se soit face aux enfants-soldats d'Afrique ou à la multiplication des attentats-suicides, le soldat d'aujourd'hui ne peut faire face qu'avec un minimum de savoir-faire et de préparation morale. Le temps où la stricte obéissance suffisait à vivre en militaire, la conscience tranquille, est révolu. De nombreux exemples nous l'ont suffisamment montré, comme l'aveuglement de certains officiers de la *Wehrmacht*, le drame du putsch des généraux à Alger ou la récente affaire Firmin Mahé en Côte-d'Ivoire. Le problème de l'obéissance et de la discipline est soulevé par ces épisodes chaotiques de notre histoire. Si l'obéissance excessive fut discréditée par la deuxième guerre mondiale, elle fut à nouveau posée en exemple suite aux événements d'avril 1961. Ceci

montre la nécessité d'une réflexion claire sur l'obéissance de la part de tout militaire. Tout soldat a un devoir d'obéissance à sa hiérarchie, la discipline faisant la force des armées. Cependant, lorsqu'il part en mission il doit être prêt moralement à affronter toutes sortes de situations, d'autant plus que la mort est au bout de son fusil. Il doit, en particulier, pouvoir répondre constamment à la question : *"jusqu'où suis-je prêt à aller pour obéir aux ordres de mon chef?"*. Ce que l'on prétend être le bien de la Patrie peut-il transgresser la morale et aller contre la conscience ? L'Histoire a montré que non. Le cœur d'un pays est fait de cœurs d'hommes, et un peuple d'hommes rongés par le remords, jamais ne se relèvera. Si d'après Clausewitz, *"la guerre est la continuité de la politique avec d'autres moyens"*, il faut parfois oublier la politique et se concentrer sur la conscience des hommes de guerre qui ne pourra être éternellement sacrifiée sur l'autel de l'intérêt national. Le lieutenant de vaisseau Pierre Guillaume disait de sa conscience qu'elle était devenue noire, noire de l'abandon des catholiques du Tonkin, noire des promesses trahies, des paroles bafouées, noire enfin de l'Indochine abandonnée, de l'Algérie délaissée. Ce devrait être pris en exemple par les politiques, du moins en considération, pour comprendre que ces hommes, ayant choisi une vie de service, peuvent voir leur vocation perdre leur sens sur une simple



décision d'un gouvernement qui ne lit pas dans le cœur du soldat. Le métier des armes impose donc une réflexion sur soi et sur les autres. Tout militaire, quel que soit son grade, réunit ainsi les caractéristiques d'un chef qui, à défaut de commander d'autres hommes, se commande lui-même.

En guise d'ultime leçon, écoutons ce légionnaire, américain et vétéran de la guerre du Viêt-Nam, tombé amoureux de la France après avoir coiffé le képi blanc : *"Vous voulez apprendre l'Histoire de France, lisez-là donc sur tous les monuments aux morts de ses villages. Elle y est gravée en lettres de sang."* C'est aussi la tragédie du militaire qui y est inscrite. Du poilu qui, baïonnette au canon, s'élance de sa tranchée *"en avant, pour la France !"* et court vers sa mort, en passant par le sacrifice du marin de Mers el-Kébir qui vit sa confiance trahie, jusqu'au parachutiste qui, sautant sur Dien-Bien-Phu, n'a aucun espoir de retour mais qui du haut de ses 17 ans se bat et meurt pour son idéal, tous ces hommes, militaires, ont respecté jusqu'au bout à leur idéal. Ils donnèrent ainsi un sens à leur vie ... et à leur mort, par la certitude que le combat qu'ils menaient leur ouvrirait la porte du cœur de l'Homme. Souvenons-nous de la prière des parachutistes ; le militaire y réclame la souffrance et la douleur que le monde rejette et refuse d'assimiler. Il les demande pour ce qui est devenu sa raison d'être : l'Homme et la Terre.

Alors devant ces héros oubliés, à la conscience instrumentalisée, ces héros qui, comme seule reconnaissance, n'obtinrent qu'une médaille déposée sur le drapeau recouvrant leur cercueil, Français, saluons trois fois !

Élève-officier Tanguy Pelletier-Doisy École navale – Lauréat 2007

Il est dans la nature des hommes de chercher à donner un sens à leur vie par quelque chose qui la sublime. Ainsi les martyrs sont morts pour leur Foi en Dieu, les soldats ont sacrifié leur vie sur l'autel de la patrie et, depuis le combat entre Achille et Hector, des hommes ont cherché à laver leur honneur en se provoquant en duel. Pascal, en écrivant : *"Car qui ne mourrait pour conserver son honneur, celui-là serait infâme"*, semble justifier la mort de tous ces gens qui ont préféré faire don de leur existence pour éviter le parjure. La vie vaut-elle d'être sacrifiée pour l'honneur et en quoi serait-il infâme de préférer la vie à la mort ? Est-ce bien le même honneur qui est exprimé par tous ? Notre société moderne, peu inclinée à parler d'honneur, pose aussi la question de nos valeurs.

Cyrano de Bergerac meurt en soupirant dans un souffle *"Mon panache"*. C'est ainsi, magnifiquement, que son âme nous quitte, emportant avec elle un honneur immaculé, son panache. L'honneur de Cyrano est lié à l'honneur de son ami Christian, mort au combat, et c'est à cet honneur à qu'il fait allégeance de sa vie entière. Cette vie au service de l'honneur choquera les âmes les plus viles qui le feront assassiner. Cet exemple nous montre pleinement le lien puissant et beau qui lit l'âme et l'honneur et qui sublime la vie.

George Bernanos, en écrivant dans *"Scandale de la vérité"* : *"La vie vaut-elle plus que l'honneur ? L'honneur plus que la vie ? Qui ne s'est pas posé une fois la question ne sait pas ce qu'est l'honneur, ni la vie"*, pose entre honneur et vie un lien très fort mais ne parvient pas à trancher entre les deux. Certes, l'honneur ne représente plus rien une fois mort. Mais qu'est ce que l'honneur, sinon le sens-même de la vie ; cet ensemble inexprimable et individuel rassemblant chez un homme toutes les valeurs et les aspirations qui le conduisent vers une vie plus grande, plus noble, plus humaine, plus près de la lumière et, peut-être, aussi pour les croyants, plus près de Dieu. Ainsi, un homme qui se parjurait, qui trahirait ce en quoi il croit, vivrait une vie enfouie dans l'ombre, tel un insecte errant car sa vie n'aurait plus aucun sens et enlaidirait profondément son âme de honte et de désespoir. Cette perte de sens toucherait alors tout aussi bien notre vie à venir que tout ce qui a précédé le parjure. C'est l'image du traître, du lâche, c'est l'image de Judas qui se suicide face aux remords et au désespoir ou celle du roi lion, qui s'enfuit dans le désert convaincu d'être la cause de la mort de son père et qui ne peut revenir tant sa honte est grande. C'est aussi, dans l'imaginaire populaire, l'errance du fantôme qui hante le monde des vivants pour racheter ses fautes. Cette notion de rachat de l'honneur est aussi très présente, ainsi dans le film de Zoltan Korda, *"Les quatre plumes blanches"*, où un jeune officier anglais donnera beaucoup de sa personne pour racheter son honneur en sauvant les quatre camarades qu'il avait refusé de suivre à la guerre par couardise.

Il apparaît donc que l'honneur définit et transcende la vie, il élève l'âme et mérite, pour cela, que la vie lui cède le pas. Pourtant, la vie aussi a quelque chose de sacré, il ne faut pas la sacrifier pour rien. Il est donc important de bien cerner ce qu'est l'honneur. Jean-Jacques Rousseau distingue deux façons de voir l'honneur, *"celui qui se tire de l'opinion publique, et celui qui dérive de l'estime de soi-même"*. La



Élève-officier Jean Masdupuy École navale – Lauréat 2007

première s'inquiète du regard des autres et n'a rien de noble, on peut alors parler d'orgueil. On emploie plus facilement le terme "*les honneurs*" qui s'appliquent aux distinctions flatteuses. La seconde relève plus de soi-même, elle prend sa source dans la considération que l'on porte sur soi et non celle que nous portent les autres. Et c'est cet honneur personnel qui nous porte à des actions nobles et courageuses car il essaie de tendre vers l'Honneur, cette estime glorieuse accordée à la vertu et au courage.

La multiplicité des notions portant sur l'Honneur conduit à s'interroger sur la nature de certains actes comme le duel ou encore le suicide des samouraïs. Le duel a une dimension complexe. Dans certains cas, rares dans l'histoire, il s'applique pleinement au sacrifice de la vie pour tenter de réparer un honneur enlevé comme dans "*Gladiator*" le film de Russel Crowe. Dans ce film, le héros cherche à venger sa famille massacrée et à rétablir la République à Rome. Un autre film, "*Duellistes*", met en scène deux jeunes hussards qui se provoquent en duel pour une peccadille ayant atteint, non l'Honneur mais l'orgueil et la fierté mal placée. Ce film illustre le gâchis provoqué par le prix trop important donné, dans nos sociétés, à l'honneur, comme considération des autres, à l'orgueil.

Pareillement, le suicide des guerriers n'a rien d'honorable, accepter la mort pour une cause qui nous dépasse est une chose, se donner la mort en est une autre. Elle est même l'expression de la plus vile bassesse car, si le combat est honorable, la défaite l'est aussi et le suicide est une façon trop pleutre d'échapper aux conséquences de ses actes. Il sert uniquement la loi du plus fort, vaincre ou Mourir. Pourtant le sacrifice du soldat au combat est quelque chose de grand, car il met son honneur à défendre l'honneur de sa patrie, et on entend par Patrie ses terres, sa famille, ses proches. Le sens-même de son existence. Ainsi, ces deux honneurs se confondent. La menace de se les voir enlevés par l'ennemi leur donne encore plus de poids et fait de la patrie quelque chose de sacrée. Charles Péguy ajoute "*Heureux ceux qui sont morts dans les grandes batailles, couchés dessus le sable à la face de Dieu*" et l'amiral Latouche-Tréville, "*Un amiral est trop heureux lorsqu'il peut mourir sous le pavillon de son vaisseau*". D'où l'importance accordée au drapeau par le soldat, ce drapeau rassemblant tout ce qu'il a d'honorable.

Il faut donc faire attention à la définition que l'on met derrière l'Honneur pour justifier nos actes. Beaucoup d'auteurs plus modernes, devant les horreurs du dernier siècle, ont remis en cause la nature sacrée de la vie et de l'Homme et donc son honneur. Ainsi Jean-Paul Sartre affirme que "*La patrie, l'honneur, la liberté, il n'y a rien*". Pourtant le suicide chez les jeunes n'a jamais été aussi fréquent qu'aujourd'hui. Il n'est autre que l'échec d'un individu à la découverte d'un sens à sa vie, d'une croyance à laquelle se raccrocher. Peut-être qu'à force de vouloir abaisser la nature de l'Homme et refuser tout ce qui pouvait le faire grandir, on l'a conduit à l'errance. Il n'y a plus d'infamie car il n'y a plus, chez certains, la volonté de développer morale et aspirations, tout simplement de vivre. Il n'y a plus que le néant.

Il est donc d'une importance capitale et il en va de l'honneur de tous les gens qui croient en l'Honneur, de le défendre. Mais, dans ce cas précis, plus que le sacrifice de sa vie, l'exemple peut faire des miracles. C'est dans cette optique que l'action de tutorat des jeunes en milieu défavorisé, donc plus sensibles au désespoir, est une bonne chose. En effet, des jeunes qui, par leurs études et leur travail, ont donné un sens à leur vie ; ne peuvent, par leur exemple, qu'encourager d'autres jeunes moins chanceux mais tout aussi méritants, en leur donnant le souffle initial et la motivation de combattre pour donner, eux aussi, un sens à leur vie et développer leur honneur. ■

"Car qui ne mourait pour conserver son honneur, celui-là serait infâme."

Seriez-vous prêt à vivre sans honneur ? Certains le pensent, ne se soucient guère de leur honneur mais qu'en est-il vraiment ? Si, aujourd'hui, mourir pour son honneur semble quelque chose de désuet pour certains, voire pour la plupart, cela ne l'était guère il y a encore moins d'un siècle. Pourtant, l'Honneur et sa conservation sont toujours aussi présents au travers de la préservation de son image. Pascal disait "*Car qui ne mourait pour conserver son honneur, celui-là serait infâme.*" Raisonement de l'extrême ou simplement raisonnement logique ? L'Honneur, notre image, notre renommée, notre réputation. Voilà ce qui peut en partie définir l'Honneur ou ce en quoi il pourrait s'incarner. Mais notre honneur peut aussi être celui d'autres ou hérité de personnes tierces, de nos ancêtres, de notre famille, de notre pays. D'où peut-être cette importance de l'Honneur à des époques où le sentiment national, la vie de famille et le respect des anciens en des principes plus présents. Mais peut-on donc dire toute-



fois que l'Honneur vaille la peine de mourir pour le préserver ? La vie vaut-elle d'être sacrifiée pour conserver son honneur comme affirmait par Pascal dans ses "*Pensées*".

Ainsi, certains pensent qu'il est nécessaire de tout faire pour préserver son honneur, de ne pas le souiller. Souvent la conception que l'on se fait de l'honneur dépend grandement du milieu dont on est issu et de sa façon de penser. Il en est de même des moyens dont il faut user pour le conserver. À une époque, en France, la Noblesse se sentait particulièrement concernée par ces affaires d'honneur allant jusqu'au duel et la mort, fin noble et "honorable" à en croire les concernés et les spectateurs. Pourtant, les hommes du Tiers-État, eux, ne s'en souciaient guère si ce n'est lorsqu'ils se retrouvaient au service d'un maître, dont il importait alors de préserver l'honneur ou du moins de ne le salir aucunement. Cet attachement à l'honneur de son nom, de son pays ou de sa ville se retrouve depuis l'Antiquité et partout dans le monde. Ainsi, les Grecs accordaient une grande importance à l'honneur. Ailleurs, au Japon, par exemple, l'Honneur reste aujourd'hui encore un des piliers de la société, comme il l'était à l'époque en Europe. Mais avec le temps, les mentalités changent. Si l'idée d'Honneur s'est quelque peu perdue ou dissoute dans les sociétés occidentales il n'en reste pas moins que l'image que l'on veut donner de soi

reste une des principales causes des soucis d'aujourd'hui mais aussi un sujet de discussion. Tous les magazines "people" et la presse à scandale reposent sur cette idée. De même, la diffamation est liée à l'honneur. Le problème d'honneur existe donc encore mais s'est transformé, s'est déformé, s'est remodelé avec la société qui lui correspond. Le Japon, a conservé une notion bien plus proche des origines et des vertus premières.

Mais ceci concerne surtout l'honneur de sa personne ou d'une personne proche. Il convient aussi de mentionner le fait que, dans toute civilisation, le respect des morts et les honneurs qui leur sont rendus sont quelque chose de primordial. Honorez vos ancêtres. Toutes les traditions s'accordent sur ce point: honorer ses morts. Là apparaît un autre problème, si l'honneur des morts, de sa patrie n'est pas à proprement parler notre honneur, il n'empêche que leur souillure affecterait, marquerait au fer notre honneur personnel. L'honneur d'un individu ne peut se définir dans son individualité, il doit, pour exister, interagir avec son environnement et avec son monde. Juger son honneur ne peut se faire qu'au regard des autres.

Il semble alors que l'idée que l'on se fait de son honneur dépende aussi bien de soi que des autres. Pourtant, la conservation de son honneur ne dépend que de soi, s'il peut être perdu par d'autres il ne peut être gagné et conservé que par soi. On peut se battre pour d'autres, pour l'honneur des autres mais toujours en mettant son honneur en jeu. Le valet mourant pour son maître, le soldat pour son pays, l'honneur du sacrifié n'est pas le sien propre mais il en dépend indubitablement. Que serait le valet, son honneur, sachant son maître bafoué? Que serait le soldat, son honneur sachant sa patrie souillée? Certainement rien, un moins que rien, un infâme.

Pour vivre, il faut être reconnu par les autres. Si l'on n'est plus reconnu, faut-il continuer à vivre? Si tout honneur est perdu, rien n'est plus car, alors, toute entreprise devient vaine. "L'honneur dicte le devoir," l'Honneur nous impose nos devoirs, notre comportement. Tout est écrit par et pour l'Honneur. Pourquoi faire tel ou tel acte? Bien souvent pour sa propre personne, son honneur ou pour l'honneur d'un proche. Il semble alors clair le "pourquoi" de Pascal, pourquoi il faut être prêt à mourir pour son honneur. Si l'Honneur nous définit, est notre ange gardien, notre raison de vivre, notre guide, sans lui rien n'est et ne pourra plus jamais être. Il paraît vain de tenter de le regagner car une souillure reste. Combien d'actes honteux ont persisté, survécu dans les mémoires au travers des âges pour nous parvenir. Bien souvent, l'on se souvient plus du mal qui a été fait que du bien. L'Honneur se doit donc d'être conservé le plus pur possible. Et vivre sans honneur équivaldrait à s'abandonner soi-même. Mourir pour exister ne semble donc plus si extrême que cela. Ne croise-t-on pas encore aujourd'hui des hommes qui, ayant tout perdu et, plus particulièrement leur image, se suicident? Acte désespéré et désespérant. Mais souvent leur dernier recours, à les croire.

Mourir pour son honneur. Le suicide est-il une solution? Tout dépend des circonstances et du contexte. Le suicide rituel n'est en rien comparable au suicide compulsif d'un individu déboussolé. En tout cas, il est sûr que celui qui se laisserait déshonorer sans dire un mot, sans rien tenter, pas forcément en allant jusqu'à la mort, celui-là serait infâme. La lutte pour son honneur, jusqu'à la mort s'il le faut, est nécessaire mais la mort ne doit pas devenir systématique. L'Honneur vaut toutes les peines, cependant mourir peut-être vain. Une mort honteuse n'apporte absolument rien. L'infamie serait de ne rien tenter, mais l'acte peut très bien ne pas être immédiat. L'histoire des rôhins

qui, pour venger leur maître assassiné, se sacrifient pour supprimer son assassin décrit bien cela. La conservation de son honneur peut s'effectuer sur la durée. L'Honneur peut être saué, même si la réponse est tardive, gageant que celle-ci soit ferme et déterminée et les hommes la mettant en œuvre prêts à aller jusqu'au bout.

En effet, celui qui perd son honneur ne peut plus prétendre à rien en son nom propre, "seuls ceux qui ont un nom sont honorés." Il devient infâme, méconnu et ignoré. Il faut donc tout mettre en œuvre pour éviter cela. La reconnaissance des autres en dépend.

La conservation de son honneur se doit donc d'être une des priorités de tout homme. Toute personne se doit d'être prête à mourir pour son honneur qui est son identité, son essence-même. Cependant, le fait de ne pas mourir pour lui n'est pas pour autant systématiquement infâme. Parfois, la mort n'en serait que plus déshonorante, il faut donc se soucier des conséquences de ses actes car n'oublions pas que si notre honneur importe, il peut aussi influencer celui d'autrui. La question de mourir pour son honneur n'est pas la seule problématique, il faut aussi se soucier de l'honneur des autres et des conséquences de notre comportement. La préservation de notre honneur passe aussi par notre conduite et surtout par notre conduite envers son environnement et les événements qui y surviennent ■

Élève-officier Jean-Baptiste Rabany École navale – Lauréat 2007

"Car qui ne mourrait pour conserver son honneur, celui là serait infâme" (Blaise Pascal).

La durée de vie ne fait que s'allonger; la mort, la maladie, la souffrance sont des choses que l'on cache. Loin de l'idée du sacrifice personnel, la société est aujourd'hui tournée vers la jouissance, le profit mais aussi l'individualisme. La phrase de Pascal: "Car qui ne mourrait pour conserver son honneur, celui-là serait infâme" a-t-elle encore un sens de nos jours?

L'Honneur est l'image que l'on a de soi ou plus exactement la valeur que l'on estime avoir aux yeux des autres. Mais cette image est surtout une image rattachée à la vertu et au mérite. Au mérite, cela veut dire qu'il faut l'acquérir et, le cas échéant, le garder. Faut-il se battre pour l'acquérir? Il semblerait que ce fût le cas. L'est-ce encore?

Peu à peu, l'on se rend compte que l'Honneur et combat sont liés. Ne s'agirait-il pas en fait d'un combat incessant contre soi-même pour rester fidèle à son image? La citation de Pascal prendrait alors tout son sens. En effet, celui qui ne se battrait pas pour son honneur renoncerait à son image et à sa valeur. En fait, il cesserait par là d'exister en tant qu'homme et resterait un animal car il semble que l'Honneur justement ce qui fait l'Homme. On en arrive alors à une contradiction: on ne peut que cesser d'être un Homme si l'on ne souhaite conserver son honneur donc si on perd son honneur quoiqu'il advienne l'on serait mort. En fait plus qu'une contradiction, c'est en ayant intégré cela qu'on arrive à la compréhension complète de la phrase de Pascal. En effet, "infâme" a pour étymologie le mot latin *infamis*, de *in-*, et *fama* qui signifie réputation. La boucle est alors bouclée. Celui qui perd son honneur, celui-là perd non seulement sa réputation mais aussi l'essence qui fait de lui un homme.

L'honneur semble donc intemporel, en avoir conscience l'est-il tout autant? Et qu'en est-il alors de sa défense? ■



EMBLÉE, CETTE QUESTION LAISSE PRÉSAGER UNE RECHERCHE À UN DOUBLE niveau: il s'agit en effet de tenir compte à la fois des règles de l'éthique militaire générale s'appliquant à tout combattant en lien avec le DIH ⁽¹⁾ et le Droit des conflits, mais aussi des conséquences de l'engagement à la mer sur les règles de vie et de comportement du soldat.

Laissant de côté ici le premier aspect – l'éthique militaire générale (y compris le rôle du commandement)– pour lequel nous renvoyons le lecteur aux nombreuses études et publications qui en traitent ⁽²⁾, nous voudrions centrer notre propos sur l'impact de l'engagement et de la vie à la mer, sur les règles de comportement et sur le cadre éthique du combattant, qui en découlent.

Nous regrouperons nos remarques autour de quatre aspects caractéristiques de la vie à la mer en cherchant à dégager pour chacun d'entre-eux les conséquences éthiques et comportementales qu'ils induisent. Le premier aspect abordé sera évidemment le milieu marin lui-même avec son ambivalence – fascinant mais redoutable – et son caractère non naturel pour l'homme, par essence terrien. Cela nous conduira à envisager le corrélatif de la vie à la mer: l'escale et, bien sûr, le port d'attache, la "base arrière". Enfin, quatrième aspect sans doute essentiel à la vie embarquée: l'équipage.

[Le milieu marin.]

La mer, tout homme la connaît ou plutôt croit la connaître, alors même qu'il lui tournerait le dos et vivrait au cœur du continent – tant sa symbolique est forte dans l'imaginaire populaire. Il en va ainsi plus encore pour le chrétien qui trouve dans la Bible de constantes évocations de la mer, des eaux qui sauvent ou engloutissent et que Dieu seul dompte et maîtrise ⁽³⁾.

Le spectacle de la mer – comme celui du ciel, du désert ou de la montagne – évoque, pour le croyant, la grandeur, l'infinité, la puissance de ce dieu créateur qui, à l'origine, sépara les eaux de la terre ferme et en régit pour toujours les lois. En témoigne la parole que Dieu adressa à Job: "*Qui enferma la mer à deux battants, quand elle sortit du sein, bondissante; quand je mis sur elle une nuée pour vêtement et fis des nuages sombres ses langes; quand je découpai pour elle sa limite et plaçai portes et verrou? «Tu n'iras pas plus loin, lui dis-je, ici se brisera l'orgueil de tes flots!»*" (Job 38, 8-11).

Job et d'autres avec lui nous invitent ici à remonter de la création au créateur, de la mer puissante au dieu tout puissant. Ce faisant, Job nous invite à la modestie, à l'humilité devant l'immensité de la mer que, peut-être, le marin saura "apprivoiser" en la connaissant et la respectant, mais que, jamais il ne pourra dominer et dont, souvent, il devra subir les "caprices" ou la "colère" ⁽⁴⁾. Ainsi, tout commandant sait qu'il ne pourra jamais dérouler son programme sans tenir compte de la météo, de l'état de la mer, de la visibilité, etc. Combien de missions ajournées, d'escales empêchées, d'exercices annulés faute d'une météo favorable?

La mer, milieu grandiose et puissant, invite ainsi le marin à l'humilité, mais la mer est aussi un milieu en perpétuel mouvement et souvent hostile.

L'étymologie du mot "*yâm*", "mer" en hébreu, évoque l'idée de frémir, de s'agiter avec fracas ⁽⁵⁾. Et c'est bien cela que doit affronter le

Quelle éthique pour le soldat de la mer? Libres remarques d'un aumônier catholique

Patrick Le Gal

Évêque aux armées françaises

marin, un élément liquide incertain – par opposition à la terre ferme – le bruit, la fatigue induite, la houle et la tempête. On est alors plus près de la symbolique des eaux qui engloutissent et qui submergent comme évoquées dans l’*Exode*, que de celles de la source vivifiante ou du fleuve paisible.

Pour affronter ces eaux-là, il faut surmonter sa peur et ne pas ménager sa peine. Les disciples lors de la tempête sur la mer de Galilée, se tournèrent vers le Christ : *“Sauve-nous, nous périssons”* ⁽⁶⁾. Le marin pourra s’appuyer sur l’intercession de saint Nicolas de Bari ⁽⁷⁾ ou invoquer Marie, *“Étoile de la mer”* ⁽⁸⁾. Cela ne le dispense pas de s’engager, avec le sérieux et l’expertise de la manœuvre, et de faire corps avec les membres de l’équipage auquel il appartient.

La mer, c’est encore une invitation à la découverte, au voyage – une immensité à traverser –, une rencontre à vivre, un projet à mettre en œuvre, des richesses nouvelles à connaître. C’est aussi ce que chante le psalmiste : *“Voici la grande mer aux vastes bras, et là le remuement sans nombre des animaux petits et grands, là des navires se promènent et Léviathan que tu formas pour t’en rire.”* (Psaume 103 (104), 25-26).

La mer devient ici école d’émerveillement et de contemplation, mais plus encore réalité qui parle à notre volonté libre et l’invite à se mettre en route ⁽⁹⁾ : partir, traverser, vaincre la distance et la durée, faire face à l’inconnu. La mer – ou plutôt la navigation – peut ainsi être également un outil qui contribue à forger le caractère du marin, à lui donner de l’allant et, en même temps, de la réserve.

La mer puissante, hostile parfois, fascinante toujours, contribue à forger le profil moral du marin et sans doute quelque peu déjà du soldat de la mer. Le marin est celui qui sait qu’il va naviguer dans le “domaine de Dieu” ; il n’en est que le serviteur : humilité. Il sait que cette navigation est un combat qui ne se gagne que dans la sérénité et la cohésion de tout l’équipage : endurance. Et, en même temps, cette navigation est promesse de terres nouvelles à découvrir : audace.

Humilité, endurance, audace, trois vertus que le marin et le soldat de la mer sont invités à graver sur leur charte éthique au contact de la mer ⁽¹⁰⁾.

[Les escales.]

Dans les missions de longue durée – du moins pour les bâtiments de surface –, les escales font partie de l’expérience propre au marin. Ces escales peuvent avoir une fonction technique ou être liées à un aspect de la mission ; elles introduisent, en tout état de cause, un élément de rupture spécifique dans la vie de l’équipage, au regard du rythme quotidien à la mer.

Cette rupture s’exerce par rapport à la routine à bord en invitant à la détente, au repos. À vrai dire, la multiplication des escales considérées comme peu sûres aujourd’hui, oblige à des mesures de protection requérant des factionnaires supplémentaires, privés du repos attendu ! L’escale invite aussi à la découverte et à la rencontre avec une ville, un pays, un peuple, une culture, etc. et ré-élargit d’un coup l’horizon limité de la vie à bord. Pour l’équipage d’un bâtiment de la Marine nationale, l’escale offre encore l’opportu-

nité de jouer quelque peu un rôle de représentation de la France, une sorte d’ambassade d’un moment, mais cependant potentiellement significative ⁽¹¹⁾.

La vie à la mer implique beaucoup de contraintes et génère un stress “chronique”, en dehors d’événements particuliers et plus lourds à gérer. Au quotidien, la multiplication des activités et leur roulement par quarts, autant que la promiscuité, rendent le repos et le sommeil précieuses, hachés car troublés par les bruits multiples autant que par les diffusions générales des hauts-parleurs. Les loisirs et moments de détente sont eux-mêmes rares et l’exercice physique souvent problématique et très limité.

L’escale apparaît ainsi d’emblée bienfaisante, sinon nécessaire, comme temps de repos et de détente rompant avec le rythme stressant des journées à la mer. Le risque existe cependant que, survenant après un temps de fatigue et de tension





dans le travail, elle devienne plus occasion d'un défoulement compensatoire⁽¹²⁾ qu'une réelle occasion de repos et que, au stress lié à la mission, se substitue pour quelques jours la violence de loisirs dévoyés. Les remarques de Paul de Tarse aux Corinthiens laissent déjà imaginer les habitudes et les exemples funestes qui sévissaient dans ce grand port de l'antiquité. Quand Jacques Brel chante Amsterdam, c'est encore l'alcool et le sexe qui semblent résumer les loisirs des marins en escale dans cette grande ville portuaire de notre moderne Europe⁽¹³⁾. Les choses ne vont évidemment pas différemment dans les escales sous d'autres cieux où l'éloignement semble autoriser toutes les transgressions.

Dans ces dérives, c'est évidemment la liberté et l'intégrité personnelles des intéressés qui sont en jeu, mais pas seulement. Même en escale, le marin s'identifie toujours à son bateau et à son équipage ; même en civil, pendant l'escale, il en reste

quelque peu l'ambassadeur. Le comportement de chacun engage donc la réputation de l'ensemble. Bien plus, le laisser-aller ou le dévergondage en escale peuvent peser sur la poursuite de la mission à la mer, soit que tel ou tel marin ne soit plus en état d'embarquer⁽¹⁴⁾, soit que son moral ou sa santé soit affecté par les conséquences de ses frasques, soit encore que des liens peu glorieux tissés à l'occasion de l'escale ne rendent difficiles les relations à bord, notamment entre militaires subordonnés hiérarchiquement l'un à l'autre⁽¹⁵⁾.

La "feuille de route éthique" en vue de l'escale invite le marin à vérifier la maîtrise qui est la sienne vis-à-vis de sa vie dans sa dimension corporelle, ce que les moralistes appellent la tempérance⁽¹⁶⁾ ; cela implique sans doute en amont la prudence pour ne pas s'engager présomptueusement dans des situations impossibles à gérer. À cet égard, la cohésion au niveau de l'équipage d'un même carré doit concrètement jouer dans le sens d'un soutien mutuel, pour ne pas se laisser piéger et non dans le sens d'une complicité finalement déloyale. La tempérance en escale se construit évidemment par un équilibre de vie, autant que faire se peut, en amont et déjà à bord.

Il faudrait aussi reprendre ici ce que le vieil Aristote disait de la vertu qu'il nommait "*eutrapélie*" et qui est une aptitude à savoir bien se détendre, se reposer, sans présumer de ses forces⁽¹⁷⁾.

L'*eutrapélie* ne consiste pas seulement à renoncer à des loisirs malsains ou douteux, mais d'abord à envisager les chemins d'une détente enrichissante et d'un vrai repos. Les excursions organisées localement par le bord peuvent y contribuer, de même les ACM⁽¹⁸⁾ parfois proposées par les attachés militaires locaux ou encore les opérations humanitaires et caritatives organisées – notamment par l'aumônier et souvent en lien avec des religieuses et religieux locaux en faveur de leur mission. Plus que le service objectif qui est rendu, ce sont souvent les rencontres humaines dont il est l'occasion qui sont une vraie richesse susceptible de redonner un dynamisme intérieur aux participants. Ce faisant, c'est simultanément une forme de présence et de rayonnement de la France à laquelle participent les marins de passage.

[Le marin et sa famille.]

Le marin, quels que soient son grade et sa fonction, n'est évidemment pas que marin ; il a aussi, le plus souvent, comme tout un chacun, des engagements conjugaux, familiaux, associatifs, etc. qui le lient à la terre où reste une part de lui-même. Cette tension entre vie professionnelle et vie familiale ou personnelle existe dans bien d'autres professions ; elle prend toutefois un caractère accru pour le marin embarqué à raison de la longueur de l'absence, de l'éloignement qui le transportent dans un autre univers – la mer, les escales – et surtout les conditions de vie à bord qui sont radicalement différentes de celles qu'il connaît à terre à tous égards (vie collective, confinée, perte des repères affectifs, matériels, etc.). Cela oblige le marin à une adaptation considérable de ses repères et à relativiser une partie de son identité personnelle pour se fondre, au moins partiellement, dans la dimension collective de la vie du bord où il trouve de nouveaux repères. Il en résulte une distanciation psychologique d'avec son univers à terre, quelle que soit la fidélité intérieure et bien réelle qu'il voue à ceux qu'il aime. Cette distanciation ne doit évidemment pas se dégrader en oubli ou mise entre parenthèses de ces engagements pour le temps à la mer.

La communication avec la famille ne se heurte pas seulement à des obstacles matériels et pratiques (parfois absolus comme sur les SNLE en patrouille) mais aussi à un obstacle psychologique du fait que les proches à terre sont étrangers à l'univers du bateau, jugés peu capables de comprendre ce qui s'y vit. Simultanément, le marin embarqué peut vivre une frustration qui se révèle plutôt au retour, du fait qu'il est resté à l'écart de la vie de sa famille ou de ses proches, qu'il n'a pas pu donner son avis pour telle ou telle décision... La vie de sa famille, si proche pourtant, peut lui paraître comme étrangère car il lui manque un certain nombre de clés pour en comprendre l'évolution, comme un spectateur qui aurait, de façon réitérée, manqué des épisodes essentiels d'un feuilleton. De même, le rythme de celui qui revient fatigué de mission peut s'avérer en rupture avec celui de sa famille qui, par exemple, reprend à plein-temps ses activités après un temps de vacances. Dans une société largement viciée par le soupçon, les longues absences pour cause



d'embarquement peuvent aussi être à l'origine de pertes de confiance et de difficultés conjugales, soit que les échos d'éventuels débordements en escale finissent par, fâcheusement, éveiller les doutes du conjoint resté à terre, soit que le marin embarqué supporte mal la prise d'autonomie de son conjoint dans la gestion des affaires familiales et son sentiment de marginalisation corrélative au retour.

Il y a sûrement un "travail" important à ne pas négliger pour construire et affermir sans cesse cette confiance, notamment à travers la mise en place d'un mode de communication pour bien vivre l'annonce du prochain départ, le lien durant la mission⁽¹⁹⁾, le retour et la reprise de la vie commune, ré-enracinée par une évocation mutuelle des événements majeurs vécus pendant le temps d'embarquement⁽²⁰⁾.

Cet effort de communication est sans doute à renouveler saison après saison, et il est sûrement un élément important pour fortifier la confiance face aux longues absences qui seront toujours à cet égard une épreuve.

Sans doute pourrait-on objecter aux remarques qui viennent d'être faites qu'elles ne concernent, là encore, que la vie privée du marin, non l'exercice de son métier de soldat de la mer. Certes. Mais, qui ne voit que la solidité du marin est liée aussi à la solidité de l'homme et à la qualité de ses engagements personnels majeurs⁽²¹⁾? La culture marine est sans doute essentielle pour le marin; il est souhaitable aussi qu'elle puisse être pour partie comprise, sinon acquise, par son conjoint et ses proches, de même que les perspectives éthiques qui en découlent.

[L'équipage et la vie à bord.]

La cohésion et le sentiment d'appartenance à son corps est caractéristique de la vie des unités militaires. Elle en est une richesse et, en même temps, une nécessité vécue différemment selon les armées ou dans la gendarmerie. Dans la marine, elle se traduit par la réalité de l'équipage avec une prégnance particulière: "En mer vous apprendrez la solidarité et la richesse de l'équipage, ossature de notre marine, chaque marin ayant sa place et exerçant un rôle complémentaire des autres. Vous comprendrez pourquoi, lorsque les membres d'un équipage sont unis, commandés avec une juste fermeté et tendus vers la réussite de

la mission, ils peuvent décupler les capacités de leurs navires. Votre devoir sera de développer et d'entretenir cet esprit d'équipage et cette cohésion parmi les femmes et les hommes que vous commanderez"⁽²²⁾.

La réalité de l'équipage est centrale pour la vie embarquée; elle répond à la fois:
– à des nécessités fonctionnelles tant pour la navigation elle-même que pour l'éventuelle mission de combat;
– aux contraintes de la vie collective en milieu confiné et fermé;
– enfin au besoin d'un cadre éthique pour aider le marin à se situer et à s'adapter à la perte de ses repères identitaires habituels (à terre, en famille, etc.), du fait de la spécificité de la vie embarquée souvent mal perçue dans sa radicalité par les "terriens"⁽²³⁾.

Cette vie d'équipage, dans sa déclinaison au quotidien, ne va pas de soi, même si on en perçoit nettement la nécessité et les bienfaits. À l'heure de l'individualisme et de la quête de l'épanouissement personnel, il est même de plus en plus délicat d'en accepter, jour après jour, les exigences, sauf apprentissage préalable, par exemple dans la vie d'internat pour les lycéens, ou dans le cadre d'une famille nombreuse et structurée.

Deux aspects de cette vie d'équipage et de cet esprit d'équipage me semblent mériter une attention particulière.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, la vie à la mer pour une longue durée remet en question l'identité de chacun qui vient se fondre pour partie dans l'identité collective de l'équipage⁽²⁴⁾. Celui qui ferait bande à part, qui refuserait la logique de cette vie d'équipage ne pourrait sans doute pas rester longtemps à bord. À la première occasion, il serait déclaré inapte à la vie embarquée et renvoyé en métropole. Pour autant, il ne s'agit pas de devenir schizophrène au sens où le marin en mer abandonnerait ses propres convictions et son jugement, au profit d'une pensée commune à l'équipage, selon l'air du temps ou de pseudo-exigences collectives. Il s'agit donc, et surtout à l'égard des plus jeunes ou des plus fragiles, que les exigences de cohésion, au sein de l'équipage, se conjuguent avec un respect particulièrement vigilant et bienveillant des convictions ou de la culture propre à chacun. Sans doute le pacha a-t-il un rôle – délicat – à jouer à cet égard, de même que les pré-

sidents de catégories, mais finalement, c'est à chacun d'y veiller.

Sur le plan des convictions religieuses par exemple, on voit assez couramment, surtout parmi les officiers marinières, des hommes renoncer à bord à une "pratique religieuse" à laquelle ils sont fidèles à terre en famille. Tout cela n'est sans doute pas sans inconvénients mais, dans tous les cas, révélateur d'un manque de liberté intérieure, sans doute imputable au respect humain et à une compréhension faussée de la notion de cohésion et de vie d'équipage. Cette dernière ne signifie pas moins de liberté, encore moins de début de collectivisme mais, au contraire, si elle est bien comprise et bien vécue, un



déploiement de cette liberté, chacun étant appelé à donner le meilleur de lui-même pour le bien de l'ensemble. L'appartenance à un corps et l'obéissance commune à un chef – le commandant – ne supprime pas la liberté. Elles lui donnent sens et consistance et, corrélativement, la rendent possible⁽²⁵⁾. Pas d'obéissance sans vraie liberté (et réciproquement). L'esprit d'équipage doit être un facilitateur de liberté (ou de son exercice) pas un éteignoir. En cela, il est tout à fait essentiel à la bonne marche du bâtiment militaire.

Un autre aspect essentiel et délicat de la vie de l'équipage dans le milieu confiné et fermé qu'est le bâtiment de guerre à la



mer, renvoie évidemment aux relations interpersonnelles à bord. *A priori*, l'esprit d'équipage, assurant la cohésion de l'ensemble, vient faciliter et qualifier ces relations. Tout n'est cependant pas aussi simple.

La vie à la mer, rassemblant autant d'hommes dans si peu d'espace, sans échappatoire, fait que la personnalité de chacun apparaît clairement à tous, avec ses richesses, mais aussi ses limites et ses failles. Cela conduit le marin à se reconnaître lui-même tel qu'il est; inutile de jouer un personnage pour les autres, comme pour soi-même. Évidemment, cette opération-vérité peut s'avérer cruelle (indépendamment même du jugement des



autres, simplement par la mise en cause de l'estime de soi, faute de pouvoir paraître tel qu'on le souhaiterait). Dans tous les cas, il faut beaucoup d'humilité pour le bien vivre soi-même et beaucoup de bienveillance, voire de miséricorde de la part des autres, pour vivre positivement, dans le sens de l'esprit d'équipage, cette promiscuité.

Le cloisonnement par catégories de grade (jusqu'à six catégories) paraît souvent surprenant à celui qui ne connaît pas la vie à la mer. Nul esprit de caste cependant dans cette disposition (quand elle est bien comprise), mais seulement bon sens pour permettre à chacun de prendre notam-

ment ses repas en dehors de ses supérieurs ou de ses subordonnés et de retrouver par là un peu de liberté et de vie privée sachant par exemple que ce qu'il dira ou évoquera ne sera pas répété à l'extérieur du carré.

Au service de cette vie d'équipage dans la promiscuité du bord, la culture marine rappelle l'importance des règles de savoir-vivre (discrétion, politesse, respect des personnes et de leur vie privée), destinées à réduire autant que faire se peut les frictions ⁽²⁶⁾. De façon pragmatique et s'appuyant essentiellement sur l'expérience acquise par des générations successives de marins, c'est finalement à un apprentissage du bien-vivre ensemble à la mer (en vocabulaire chrétien on pourrait parler de "charité fraternelle") que nous renvoie l'esprit d'équipage.

L'individualisme qui prévaut dans le monde occidental aujourd'hui, ne facilite évidemment pas cet esprit d'équipage. On risque d'en limiter la portée à sa seule incidence fonctionnelle, ce qui serait réducteur et finalement contre-performant.

Cet individualisme à bord se manifeste aujourd'hui notamment dans les quelques moments de détente ou de loisir qui peuvent demeurer, malgré la pression du travail; les moyens modernes offerts par l'informatique, dont chacun peut disposer de façon privée à bord, accentuent cette dérive. En 1960, il n'était pas rare de voir des marins jouer aux cartes ou chanter ensemble autour d'une guitare⁽²⁷⁾. Aujourd'hui, un petit portable permet aisément de jouer seul sans partenaire ou d'écouter tous les chants que l'on veut avec ou sans guitare, seul dans sa banquette ⁽²⁸⁾.

Si l'esprit d'équipage n'est pas pour autant détruit, il n'en sort pas fortifié. Pour les marins porteurs d'un contrat court, le rôle social et éducatif de la marine à travers cette vie d'équipage embarqué s'avère par contre très diminué aujourd'hui au moment même où il paraîtrait plus urgent de le redéployer au regard des besoins de resocialisation d'une fraction croissante de la jeunesse française.

L'esprit d'équipage et sa juste réalisation sont nécessaires à la bonne marche du bâtiment de guerre, mais l'enjeu dépasse

cette nécessité fonctionnelle. Au-delà, c'est la formation humaine des marins qui est en question, formation à la liberté, à l'esprit fraternel, à un sentiment d'appartenance à un cercle plus large que soi d'où découle le service du bien commun. Il s'agit là d'enjeux éthiques majeurs qui soulignent le rôle délicat mais primordial joué par le commandement à la mer. ■

(1) Droit international humanitaire

(2) Sur l'éthique militaire en général, on pourra consulter le livre fondamental de J.-R. Bachelet, *Une éthique du métier des armes – Vaincre la violence*, éd. Vuibert, Paris, 2006. On pourra aussi se reporter aux actes des colloques consacrés à l'éthique militaire organisés par le Centre de recherche des écoles de Coëtquidan. On trouvera également sur le site du diocèse aux Armées (<http://catholique-diocese-aux-armees.cef.fr>) les textes d'un certain nombre d'articles rédigés par P. Le Gal sur des questions d'éthique militaire.

(3) Cf. art. "Eau" in *Dictionnaire de Spiritualité*, IV, col. 8-13, § 1 : *L'eau, créature de Dieu*.

(4) Cf. cette notation par l'auteur des *Travailleurs de la mer*: "*La mer ne dit jamais tout de suite ce qu'elle veut. Il y a de tout dans le gouffre, même de la chicane. On pourrait presque dire que la mer a une procédure; elle avance et recule, elle propose et se dédit, elle ébauche une bourrasque et elle y renonce, elle promet l'abîme et ne le tient pas, elle menace le nord et frappe le sud. Toute la nuit, la corvette La Claymore avait eu le brouillard et craint la tourmente; la mer venait de se démentir, mais d'une façon farouche; elle avait esquissé la tempête et réalisé l'écueil. C'était toujours, sous une autre forme, le naufrage.*" (Victor Hugo, *Quatre-vingt-treize*, chap. VII)

(5) Cf. article Mer in: *Dictionnaire de la Bible*, par F. Vigouroux, IV, col 980-982.

(6) Mt 8, 25

(7) Saint Nicolas (IV^e siècle), évêque de Myre fut, dès l'antiquité tardive, choisi comme saint protecteur des marins de la Grèce. Au XI^e siècle ses reliques furent apportées à Bari où son culte se développa. Une importante confrérie portant son nom se développa au XIII^e siècle sur les côtes de l'Adriatique pour apporter des aides multiples aux marins. On peut y voir les premiers pas d'une aumônerie de la marine. Plus tard, ce culte de saint Nicolas se développa dans les villes de la ligue hanséatique ainsi qu'en Angleterre ou dans les Flandres. Il est, semble-t-il, ignoré en France et on n'y connaît pas cette antique salutation: *Que saint Nicolas soit à ta barre*.

(8) Marie est invoquée comme l'étoile de la mer, "*Stella Maris*", depuis l'époque médiévale (cf. l'antienne *Alma Redemptoris Mater*). *Elle est celle*

qui guide le marin perdu sur la vaste mer et volontiers les marins, aujourd'hui encore, plutôt que de se choisir un saint patron particulier honore la Vierge Marie: "La mer est plus belle / Que les cathédrales, / Nourrice fidèle, / Berceuse de rôles, / La mer sur qui prie / La Vierge Marie" – Paul Verlaine, *Sagesse*, III, 15.

(9) Cf. la réflexion de Charles Baudelaire:

"Homme libre, toujours tu chériras la mer! / La mer est ton miroir; tu contemples ton âme / Dans le déroulement infini de sa lame, / Et ton esprit n'est pas un gouffre moins amer. In *Les fleurs du Mal*, spleen et idéal, XIV.

Voir aussi P. Verlaine *Sagesse* I, 7, *Sur les eaux*:

"Ivre de soleil / Et de liberté, / Un instinct la guide à travers cette immensité.

(10) Cf. le témoignage convergent de l'amiral Moulin s'adressant aux élèves de l'École navale le 30 juin 2005: *La mer puissante, changeante, accueillante, apaisante, mais aussi extrêmement hostile et jamais dominée. La mer qui est à l'image de la vie et qui vous fournit tout au long de la carrière un extraordinaire cadre d'action et de réflexion; cette mer qui est peut-être parfois d'une brutalité extrême, d'une hostilité, d'une méchanceté qui fait peur. Elle ramène en permanence, de façon obstinée, à la dimension de l'homme, elle vous contraint à la fois à être tenace dans l'effort et en même temps, elle vous pousse à la modestie et elle vous encourage, elle vous pousse à la recherche de l'absolu.*

(11) Cf. ce témoignage rédigé par un aumônier de la Marine ayant vécu de nombreux embarquements de longue durée: "L'œuvre de vérité en escale, est aussi de découvrir l'immensité du monde, la diversité du genre humain, la splendeur des paysages, la variété des cultures, la gastronomie locale. Les marins sont foncièrement ouverts à la rencontre de l'autre, et savent, en quelques jours, vivre des rencontres très enrichissantes même si elles n'ont ni passé ni avenir. En entrant ainsi dans chaque nouvel endroit sans préalable, si ce n'est la veille de l'arrivée en escale une présentation sommaire de ce que l'on y trouvera, ils en acquièrent généralement sans s'en rendre compte, une sorte de recul intérieur qui est un sens profond de l'Humanité. Alors, ils se mettent à discerner et à juger à l'aune de cette sagesse qui s'élabore sans rien dire au fur et à mesure des années de navigation. L'escale n'est d'ailleurs jamais un simple temps de repos. En outre [...], le bâtiment en escale est une sorte d'ambassade de France, et les marins lâchés en ville des ambassadeurs d'un genre simple, mais certainement efficaces". G. Vandeveld – note *pro manuscripto* – juin 2008.

(12) S'autoriser des comportements que l'on répute habituellement malsains sous couvert de nos mérites supposés (on a bien "bossé") ou par compensation vis-à-vis des choses difficiles endurées relève d'une morale faussée et d'une

bien pauvre considération de la dignité de la personne humaine.

(13) "Dans le port d'Amsterdam / Y a des marins qui boivent / Et qui boivent et reboivent / Et qui reboivent encore ..." (chacun pourra compléter de mémoire) – *Amsterdam*, strophe 4, Bruxelles, 1964.

(14) Pensons à ces cas dramatiques – heureusement pas si nombreux –: ce marin emprisonné pour trafic de drogue lors d'une escale dans le golfe Persique, ou cet autre marin devenu tétraplégique après une chute de l'échelle de coupé en rentrant ivre sur son TCD.

(15) À cet égard, la féminisation des équipages dans les bâtiments de surface s'avère ambivalente.

(16) Cf. le chapitre consacré à cette vertu par Pascal Ide in *Construire sa personnalité*, Paris 1991. Le chapitre est complété par un QCM. permettant au lecteur d'évaluer sa propre pratique de cette vertu!

(17) Cf. Aristote, *Éthique à Nicomaque* II, 7, 1108a - 24 ss. Saint Thomas d'Aquin reprend cette idée et la développe. Il cite à ce sujet une anecdote pleine de bon sens: "[...] Le bienheureux évangéliste Jean, comme certains s'étaient scandalisés de l'avoir trouvé en train de jouer avec ses disciples, demanda à l'un d'eux qui portait un arc de tirer une flèche. Lorsque celui-ci l'eut fait plusieurs fois, il lui demanda s'il pourrait continuer toujours. Le tireur répondit que s'il continuait toujours, l'arc se briserait. Le bienheureux Jean fit alors remarquer que, de même, l'esprit de l'homme se briserait s'il ne se relâchait jamais de son application." *Somme Théologique, IIa IIae*, qu. 168, art. 2.

(18) Actions civilo-militaires

(19) La multiplication des moyens de communication modernes peut y aider mais ils ne sont pas toujours à disposition ni toujours humainement performants. La lettre qui peut être lue au moment favorable et relue *ad nutum*, ou le journal, même bref et très concret, sont sensiblement plus adaptés et favorables à cette communication conjugale et familiale, même si le courrier n'arrivera évidemment que de façon épisodique et tardive.

(20) Le moment du retour – plus que celui du départ en mission – est critique, à la fois désiré et redouté, souvent difficile à vivre et d'autant plus nécessaire à préparer. C'est pourquoi il paraît exclu même par temps ou mer favorables, d'anticiper le retour d'un bâtiment, ce qui désorganiserait les rites des retrouvailles. De même est-il redoutable (même si compréhensible) de voir le retour retardé *sine die* (par exemple pour raisons tactiques). Une telle hypothèse joue en tous les cas lourdement sur le moral des marins comme des familles.

(21) C'est sans doute pour cela que les 40 mots hebdomadaires adressés au conjoint embarqué

sur SNLE. doivent être exempts de toute information susceptible de perturber l'intéressé.

(22) Cf. Discours de l'amiral Alain Oudot de Dainville, chef d'état-major de la marine, lors de la cérémonie de présentation au drapeau de l'École navale, le samedi 21 octobre 2006.

(23) Cf. la manière selon laquelle un aumônier de la marine évoque cette particularité et cette difficulté de la vie embarquée "Très peu d'intimité, de liberté de manœuvre, une promiscuité et un confinement qui dépersonnalisent. Pas de fuite possible. Le bateau est au pire une prison au mieux un monastère de très stricte observance! Aucune possibilité de garder un secret. Vous êtes malade ... tout le monde est au courant. Vous vous "engueulez" avec un collègue et l'équipage en est prévenu dans la demi-heure. L'éloignement et l'isolement estompent les repères traditionnels (famille et amis laissés à terre paraissent loin et étrangers)". R. Poinard, aumônier en chef-adjoint Marine, note *pro manuscripto*, juin 2008.

(24) Sur cette question de l'identité du marin à la mer, cf. l'article du Médecin Luc-Christophe Guillerm: *La question identitaire du marin embarqué, dans la Marine Nationale* (dossiers de la Société française de médecine maritime ou SFMM, faculté de médecine de Brest).

(25) Sur cette question du sens de la liberté humaine on pourra se reporter par exemple au document *Liberté chrétienne et libération*, publié par la Congrégation pour la doctrine de la foi, Rome, 1986, notamment *chap. II, n° 25-31*.

(26) Outre ce qui a été dit sur la séparation des carrés, les traditions du carré – spécialement chez les officiers subalternes –, manifestent comment à travers des rites et un aspect quasi ludique chacun est invité à pratiquer des vertus comme le respect par rapport à la vie privée, la discrétion, le sens de l'humour, etc. facilitant la vie commune. Les fameux attributs du président en sont un exemple caractéristique (cf. L. Sourbier Pinter, *Au-delà des armes, le sens des traditions militaires*, Paris 2001, pp. 45-46).

(27) L. Sourbier Pinter remarque que "à part quelques exceptions, les chants ne rythment plus la vie sur les bateaux" alors que cette tradition du chant militaire demeure et prospère dans l'armée de Terre où elle apparaît comme un facteur très réel de cohésion (*op. cit.*, p. 129).

(28) L'architecture navale des nouveaux bâtiments (BPC *Mistral* et *Tonnerre*) inspirée, dit-on, des modes de constructions civiles apporte certes espace et confort aux plus grands aux marins mais accentue cette poussée à la dispersion à bord: moins de marins pour plus d'espace, l'équation va sans doute dans le sens des normes nouvelles; elle aboutit cependant à un appauvrissement de l'esprit d'équipage comme le remarquait un aumônier embarqué à plusieurs repris sur le *Mistral*.



HOMME EST UN TERRIEN. SON NOM MÊME EN ATTESTE, LUI QUE DIEU nomma Adam, un mot qui vient de l'hébreu "adama" qui signifie "terre". Celui qui est poussière et retournera un jour à la poussière est même plus qu'un terrien, il est la terre, et ne se sent bien que sur la terre, comme ce personnage de la mythologie qui ne pouvait jamais être battu, puisque dès qu'il tombait à terre, il se ressourçait au contact de Gaïa, sa mère et reprenait le combat avec plus de force encore.

Et pourtant, l'homme va rêver d'appivoiser le ciel et il va vouloir dominer la mer. Mais si l'air a toujours porté une part de beauté gracieuse et de légèreté, la mer a souvent fait peur, de Moby Dick à la vague scélérate, du triangle des Bermudes aux quarantièmes rugissants.

Dans sa nature profonde, l'homme a peur de la mer et la seule chose qu'il puisse opposer à l'océan, ce n'est pas la puissance de ses bras, mais la force de son esprit. C'est d'ailleurs tout le paradoxe de la situation du marin qui s'éloigne de la terre et voit la mer devenir très difficile. Il ne veut qu'une seule chose, au plus profond de lui, c'est retourner à terre, dans la protection de cette mère nourricière, seule à même de le réconforter. Mais s'il le fait, c'est alors qu'il risque le plus en étant dressé sur la côte, les récifs ou des écueils divers qui n'existent pas sur l'eau où, au pire, il peut être secoué, mais où il reste vivant avec son bateau. Il importe donc de naviguer avec son intellect plutôt qu'avec ses "tripes". Le danger vient, comme souvent, du sentiment de sécurité et la réussite est toujours très proche de l'échec. Ne dit-on pas, dans la marine, qu'une belle manœuvre est une catastrophe évitée de justesse ?

Mais, avant le danger et le risque, la mer incarne cette immensité qui s'ouvre devant l'homme et qui lui fait prendre conscience, plus qu'en aucun autre lieu au monde, plus encore que la montagne pourtant magnifique de sérénité et d'inviolabilité, plus que le désert pourtant stupéfiant de vide et d'intemporalité, de sa finitude, de ses limites, de l'échelle réelle entre lui et le monde. C'est un entre-deux qui évoque le passage de ce monde à l'autre, cet espace qui a certainement inspiré Platon qui parlait "des vivants, des morts et des marins", comme si cette dernière catégorie n'était déjà plus de ce monde mais pas encore de l'autre.

Et comment oublier que notre monde tout entier, que notre "terre" n'était, selon le texte de la création de l'univers dans la Genèse, qu'une immense étendue d'eau sur laquelle "planait le souffle divin" ? Fondamentalement, notre origine est la mer, et l'océan nous rassure et nous inquiète car l'eau évoque tout à la fois la source et le tohu-bohu. Et justement, l'acte créateur de Dieu est de maîtriser et d'organiser la mer en séparant "les eaux du haut des eaux du bas" et en ordonnant le désordre qui provient d'une surpuissance de l'eau. L'Éternel astreint même l'eau à ne pas venir submerger les terres. C'est aussi le lieu où l'homme se tourne vers son Créateur pour lui parler comme au désert, comme devant une page vierge de la vie à écrire. Il n'y a pas de limite dans l'espace à cette rêverie, à ce monde en devenir qui m'éloigne d'une histoire et me rapproche d'une nouvelle rencontre. Ce milieu hostile pousse à la solitude, à l'introspection et au questionnement.

D'ailleurs, il est étonnant de noter que, dans beaucoup de langues, le mot "eau" porte en lui une interrogation, ne serait-elle que simplement phonétique. En anglais, en allemand ou en hébreu, l'eau est "water, wasser" ou "maïm", si proche de "what, wass" ou "ma" qui veulent tous dire "quoi". Certes, c'est l'hébreu qui pousse à cette réflexion, car les racines des mots font sens, mais l'idée du grand questionnement, de l'introspection qui naît de la contemplation de l'eau, de la remontée avec l'eau est réelle dans toutes les cultures.

La vie, la mort et les marins

Haïm Korsia

Aumônier général israélite de l'armée de l'air et des armées

"La mer immense emplit l'horizon jusqu'aux bords.

L'immensité de Dieu remplit la mer immense."

Victor Hugo

*"Quand tout va mal et que le bruit du monde envahit l'espace...,
il faut prendre du recul et aller à l'essentiel dans le silence du large..."*

Un grand marin

Mais cette capacité à douter, à s'interroger ne fait pas du marin un faible, bien au contraire. L'homme de mer est un homme fort donc un homme seul, et toute sa force s'exprime dans le sens que lui donnent les "Maximes des Pères", "le fort est celui qui maîtrise ses pulsions". Or, dans ce combat contre l'océan, le marin se retrouve face à lui-même pour savoir qui il est réellement. Certes, il y a un groupe humain si possible soudé, mais chacun livre un combat pour dominer sa peur, ses angoisses, ses attentes, afin de donner le meilleur de lui-même au service de la mission. Et pour ce faire, il faut conjuguer les individus pour en faire un équipage cohérent, il faut réserver des temps de solitude pour construire un immense élan de cohésion. Toute la vocation de l'humanité est, ici, de savoir respecter les différences pour bâtir de l'unité et non pas de l'uniformité. La promiscuité inhérente à nos bâtiments de guerre, sans parler des sous-marins, n'est pas propice à cette intimité et à cette réflexion. Certes, en terme de cohésion, il y a des avantages à vivre ensemble, mais nul ne se trouve seul longtemps sur un bateau, à moins d'un quart nocturne.

Il y a pourtant une grande solitude qui est celle de celui qui, par ses fonctions, doit prendre une décision qui engage beaucoup plus que lui-même. C'est le pacha, qui peut prendre conseil, mais, en fin de compte, doit assumer seul ses choix, c'est un médecin à bord d'un SNLE en patrouille qui ne peut consulter aucun confrère lors d'un diagnostic difficile qui peut mettre en péril la vie d'un marin, c'est un chef motoriste nucléaire qui n'a pas de "hotline" à disposition pour trancher alors qu'il y a un vide dans sa documentation. Cela développe le sens de la responsabilité et le respect de tous pour celui qui décide. Si le vide est devant l'étrave du navire, et encore, c'est déjà oublier les icebergs, les objets flottant entre deux eaux et les gros poissons, la mer réserve des "coups de chien" avec une météo parfois changeante, l'air marin est salé et donc très agressif, et le niveau sonore de nos bâtiments est très élevé, en partie à cause de la climatisation qui fournit un bruit de fond qui ne surprend...que lorsqu'il cesse. Cette hostilité du milieu pousse également à la solidarité. Par delà le grade et la fonction, du commandant au matelot, quand ça "branle", c'est pour tout le monde. Mais la solidarité va plus loin que la simple angoisse partagée.

Lorsque le prophète Jonas veut échapper à l'ordre divin de se rendre à Ninive et qu'il prend un bateau pour Tarchiche, la mer se lève et menace le navire. Jonas sait que seule sa conduite est la cause de cette tempête et il implore l'équipage de le jeter par-dessus bord, ce que tout le monde refuse. En mer, on embarque ensemble, on rentre ensemble. Et ce n'est que devant l'évidence, l'insistance du prophète et après plusieurs tentatives pour apaiser la tempête autrement, que les marins en pleurs vont se résigner à envoyer Jonas vers la mort, et c'est Dieu qui suscitera le gros poisson, le sauvant par là-même de l'abîme. Il y a une très forte solidarité des gens de mer qui s'est bâtie sur la perte d'un père, d'un frère, d'un mari ou d'un fils. Et dans des régions qui, comme la Bretagne, fournissaient naturellement nos marins, il reste cette immense solidarité de ceux qui partagent la perte de celui qui ne faisait que vivre son destin comme d'autres avant lui l'avaient fait et comme d'autres après lui le feront. La famille est plus large que les liens du sang, c'est celle de la mer. Il y a une sorte de résignation dans cette obstination de générations et de générations à poursuivre une histoire qui était plus tragique que grandiose mais qui était celle qui leur incomrait par devoir. Nous retrouvons ce sens du devoir, tant chez les pêcheurs que chez les marins militaires qui savent tous qu'ils choisissent une vie que notre société ne comprend parfois que très peu mais qui est celle que la passion du service des autres et le devoir envers la Nation, pour la nourrir ou pour la défendre les poussent à choisir. C'est aussi souvent une rencontre avec la voie tracée par les pères.

Oui, hors nos marins, choisirait une voie qui imposerait dix semaines sous l'eau pour les sous-mariniens avec, comme seul repère pour savoir si c'est le jour ou la nuit, l'alternance de lumière blanche ou rouge? Qui choisirait de fonder une famille et d'en vivre une grande partie de l'année éloigné? Qui choisirait le danger de la mer plutôt que la sécurité et le "risque zéro" que prône notre monde? Des femmes et des hommes qui veulent dépasser leurs limites et trouvent, face à la mer, le chemin de leur devoir et de leur quête.

C'est peut-être cette superbe définition du judaïsme qui correspond le mieux à ce que vivent ou plutôt recherchent les marins. Georges Steiner affirme en effet : "La pensée du Sinaï est aux antipodes de la pensée de Nietzsche. Nietzsche a dit : « sois toi-même ». Le

judaïsme dit : « Au prix d'efforts surhumains pour dominer tes instincts et ton penchant, efforce-toi de devenir ce que tu peux devenir »". Être marin, c'est cela. Trouver en un adversaire, sans haine et sans méchanceté, l'antagoniste qui nous pousse à être tout ce que nous pouvons être, ce qui ne peut se découvrir qu'à cet instant et en ces circonstances. Il y a chez tous les marins du monde une grande modestie devant la mer et même du respect car l'eau devient le révélateur de ce qu'ils sont.

Mais peut-on parler d'un marin sans son bateau? Sans navire, l'homme est seul, dépourvu et en grand danger.

Noé, l'un des premiers marins, non pas par vocation mais par nécessité – et encore, fut-il vraiment marin, lui qui ne garda pas un cap ni ne traça une route mais se fit juste balloter par les flots et porter par la confiance en Dieu? – va plus loin puisqu'il sauve la création divine en se servant justement de l'eau qui submerge tout élément comme d'un support. Mais il utilise l'arche qu'il avait mis 200 ans à construire comme une terre de substitution, et c'est peut-être de là que vient ce lien ombilical si fort entre le marin et son bateau.

Il y a une grande différence entre un aviateur, un "terrien" et un marin. Si le premier peut quitter son domicile le matin pour effectuer sa mission au loin sur sa machine et peut revenir le soir dormir chez lui, si le deuxième aménage sa tente et ses conditions de vie, le marin se déplace avec sa maison. Cela fait du navigateur, un logisticien dans l'âme. Toute proportion gardée, si l'aviateur a un couteau suisse, le terrien un sac à dos, le matelot, lui, fait du camping-car. Son bateau est beaucoup plus qu'un outil de travail, c'est sa survie, son partenaire et l'une de ses missions premières est sans doute de le protéger, au point que le marin développe un attachement viscéral pour lui. Mieux, cette obstination à lutter contre la rouille et la corrosion et le laisser-aller, ennemis récurrents de tous les navires, enseigne l'humilité du combat jamais terminé car jamais gagné définitivement. Si les marins ont traduit cela par le célèbre adage "on salue tout ce qui bouge et on peint le reste", c'est peut-être parce qu'ils respectent plus encore leur bateau que ceux qu'ils saluent. Il suffit de voir avec quel engagement quasi religieux, même à quai, les uns et les autres entretiennent chaque centimètre carré de leur navire, et le mot important est bien "leur" car ils le font ainsi leur, à la manière



des *ex-voto* de nos synagogues et églises d'antan où chaque fidèle venait rendre grâce en associant son nom à une plaque qui signait ainsi le lien entre le lieu et lui. 1300 marins hantent notre mémoire et sont eux-mêmes un lien entre nos valeurs et l'abnégation nécessaire pour les assumer. Le 3 juillet 1940 et la tragédie de Mers el-Kebir nous donnent toujours à penser que l'engagement des militaires n'est pas ordinaire. Il peut amener à devoir faire face aux situations les plus ahurissantes, tout en restant un homme digne et sans haine. En tant que membre du conseil d'administration du Souvenir Français qui prend en charge les sépultures des soldats morts pour la France, nous nous étions investis afin de réhabiliter le cimetière de Mers el-Kebir et donner tout le respect qui revient à ces hommes qui sont restés fidèles à la France éternelle et à leurs bateaux.

Rétroactivement, nos marins ont prouvé qu'ils n'auraient jamais donné la flotte à l'ennemi puisqu'ils ont fait le sacrifice le plus incroyable pour un homme de mer qui est celui de son propre navire.

Le sabordage de la flotte à Toulon, en 1942, traumatise aujourd'hui encore notre marine. Cet acte, profondément aux antipodes de toutes les convictions des marins, n'a pu se concevoir que comme une obéissance aux chefs, obéissance qui, en mer, ne se discute pas. Ce qui n'empêche pas de s'exprimer avant, afin de construire un ordre cohérent, mais une fois que le pacha a tranché, tout le monde suit. La pire des avanies pour un équipage est bien la mutinerie où une partie des matelots rejette le *leadership* du chef. En mer, le chef de quart est vraiment le chef. Personne ne contestera ses choix car, pire qu'une mauvaise décision, il y a le risque de ne pas prendre de décision si l'un ou l'autre hésite à assumer ses responsabilités ou si elles sont diluées. Nous retrouvons le même principe chez les aviateurs où il faut décider dans l'urgence. Et peut importe le rang des uns et des autres, car la règle de la fonction qui prime sur le grade, que l'on retrouve, tant dans l'armée de l'Air que dans la marine, peut surprendre d'autres habitudes où l'on s'arrange toujours pour faire coïncider et l'une et l'autre. D'ailleurs, en interarmées, cette liberté de ton dérange parfois et exaspère souvent, alors qu'elle est la garantie d'une réelle libre expression qui enrichit toujours le débat.

Bien évidemment, la hiérarchie existe sur un navire de guerre et il y a un carré pour

les officiers et un autre pour les matelots, mais, et les mots sont importants, il n'y a pas de sous-officiers chez les marins, il y a des officiers mariniers et des officiers, ce qui ne place personne dans une situation de "sous"... Même si les carrés distincts sont plutôt hermétiques et d'ailleurs plutôt souhaités ainsi par beaucoup afin d'assurer la possibilité de se sentir plus libre dans son expression, y compris pour raconter des blagues à ne pas soumettre à tous les galons. Moi qui n'ai pas encore une culture marine très développée, j'ai pris conscience très récemment de cette différence sémantique, et immédiatement, le terme "sous-officier" m'est devenu suspect dans les autres armées.

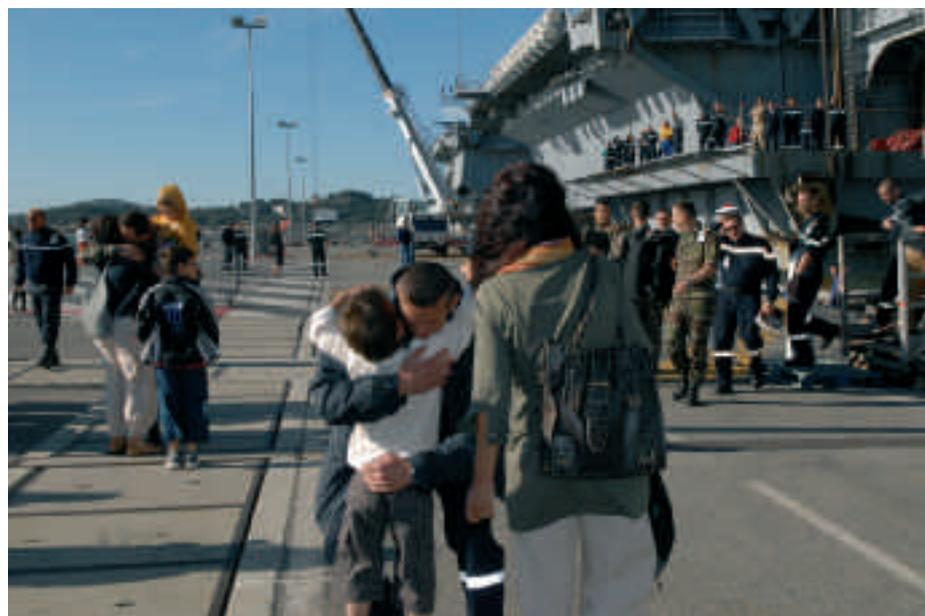
Il est vrai qu'un sous-officier, comme un sous-directeur ou un sous-préfet, est, par vocation, appelé à remplacer son officier, son directeur ou son préfet si celui-là vient à disparaître; un officier marinier n'a pas cette vocation car il occupe une place particulière et exerce un métier différent qui le rend également irremplaçable.

Malgré ces différences et par-delà leur uniforme bleu, les marins partagent, avec les aviateurs, un monde que je connais mieux, le fait de livrer combat de loin, avec une distanciation qui, par écran, sonar ou radar interposé, semble amenuiser la mort de l'adversaire ou, tout au moins, semble la rendre moins réelle, comme un avatar des jeux vidéo qui envahissent les cours d'école. Mais l'engagement n'est pas moindre car de l'action du pilote ou du marin dépend bien souvent la réussite de celui qui est à terre et compte sur un appui. Mieux, souvent le fantassin ne fait

que préparer la frappe aérienne ou celle venant d'un navire situé à plusieurs dizaines de kilomètres et, dans tous les cas, la co-responsabilité est vitale.

Si la guerre se gagne et se conclut à terre, mètre carré par mètre carré sous l'action du combattant, la guerre, historiquement, se perd en mer et aujourd'hui dans les airs. Les empires de Napoléon, du *Kaiser*, de Hitler et du *Mikado* sont tombés car les coalitions ou les alliés assuraient la maîtrise des mers et asphyxiaient ces empires. Ainsi, la guerre sur mer apparaît souvent sans gloire – c'est tellement vrai que les Français ne connaissent pas les noms des victoires navales – mais c'est elle qui permettait la victoire à terre. De nos jours, cela est un peu moins vrai puisque l'armée de l'Air abolit les distances et projette les forces ou de la logistique très loin, mais la capacité d'emport d'un pont aérien ne se compare pas à celle des navires.

Le lien à la famille a fortement évolué. Jadis, on partait en mer pour longtemps et seule la chaîne militaire pouvait transmettre des messages, éventuellement familiaux, mais que la hiérarchie pouvait amortir, préparer voire retarder. Aujourd'hui, avec les téléphones portables et surtout Internet, chaque marin peut avoir des informations personnelles que le commandement ne détient plus, qu'il ignore souvent, et, paradoxalement, au lieu de simplifier les rapports avec la famille, ces contacts permanents rendent plus difficile encore l'absence. Si on est en mer trois mois, on apprend en rentrant et le problème qui s'est posé et comment le conjoint a réglé la question, certes, sans



nous, mais en toute responsabilité. Par contre, si tous les jours, je sais ce qui se joue si loin de moi, si on me demande mon avis alors que je suis loin et impuissant, je perçois plus encore la distance qui me frappe quotidiennement et je n'ai pas une vie entre parenthèses mais une cicatrice qui ne se referme pas, qui fait souffrir et, pire encore, douter.

La marine a pris en considération cette donnée primordiale du moral des femmes et des hommes qui embarquent et elle a fait de gros efforts pour aider les familles à assumer une solitude qui n'est plus la norme dans notre société.

Dans la marine, les missions sont très diverses, du bâtiment de surface au sous-marin, du pilote de l'aéronavale à l'ingénieur nucléaire. Mais partout, il y a la présence d'un risque, perçu ou non, et du risque majeur de tuer ou d'être tué.

À l'époque de la guerre froide où la posture des SNLE était plus évidente, la responsabilité qui pesait sur les épaules de ces marins était immense, eux qui se savaient les maillons d'une chaîne qui pouvait mener à l'apocalypse. C'est toujours vrai aujourd'hui, avec le bémol de l'absence de menace du même type, même si d'autres menaces sont apparues. L'ultra spécificité d'un pilote, qui fait décoller ou atterrir du Charles De Gaulle un avion, comporte également des risques qui augmentent la pression sur lui. Il n'en reste pas moins qu'à l'instar de tous les soldats, les marins entrent dans une logique où leur vie est mise dans la balance pour assurer les valeurs de la France, et, peut-être, pire encore, ils savent qu'ils peuvent en venir à tuer l'autre, ce qui est doublement insupportable, comme homme et comme marin, pétri de cette solidarité si forte des gens de mer.

La Bible, en dehors de Jonas, parle souvent des bateaux et de la mer. C'est dans une arche que Noé sauva ce qui pouvait l'être du déluge, c'est dans un couffin confié au Nil que Moïse est sauvé de la mort, c'est en traversant à pied sec la mer Rouge que les Hébreux deviennent un peuple, et tant d'autres moments forts qui trouvent une illustration dans la lutte récurrente entre l'océan et l'homme, qui lui résiste plus ou moins.

Moïse, puisque nous en parlons, porte un nom qui veut dire "sauvé des eaux", ou plus exactement, "sauvera des eaux", comme si sa vocation profonde était d'être celui qui délivrera des eaux, ou plutôt de ce que

représente l'eau, c'est-à-dire la peur du "shéol", du néant.

Si l'homme éprouve, face à la mer, le sentiment d'une puissance infinie, impossible à dompter, terrible quand elle se déchaîne, salvatrice lorsqu'on l'apprivoise, c'est le roi David, dans le psaume 107 23-30 qui décrit le mieux l'ambivalence des sentiments, la peur et la violence, la perte de toute référence, l'espoir et le salut, la joie et le bon port : "Ils étaient descendus sur la mer dans des navires, pour faire le négoce sur les vastes eaux. Ceux-là ont vu les œuvres de l'Éternel, et ses merveilles au milieu de l'abîme. Il dit, et Il fit se lever un vent de tempête qui souleva les flots de la mer. Ils montaient jusqu'aux cieux, ils descendaient dans les abîmes, leur âme défailait dans la peine. Saisis de vertige, ils chancelaient comme un homme ivre, et toute leur sagesse était anéantie. Dans leur détresse, ils crièrent vers Dieu, et Il les tira de leurs angoisses. Il changea l'ouragan en brise légère, et les vagues de la mer se turent. Ils se réjouirent en les voyant apaisées, et l'Éternel les conduisit au port désiré".

Voici décrite la perte de tous les repères auxquels la terre avait donné sens, la plus puissante prière adressée à Dieu, celle qui vient "des profondeurs", "de profundis", et le retour au silence de la mer, qui laisse alors l'homme s'exprimer.

Les eaux du gouffre marin fournissent l'image la plus parlante du péril mortel, réel et spirituel qui menace l'homme, comme dans le psaume 69 2-3 : "Sauve-moi, ô Dieu, car les eaux montent jusqu'à mon âme. Je suis enfoncé dans une fange profonde, et il n'y a pas où poser le pied. Je suis tombé dans un gouffre d'eau, et les flots me submergent".

Les eaux recouvrent l'âme, l'empêchent de rayonner et d'éclairer l'homme. Il n'y a plus de vérité, de base ni de socle où poser le pied chancelant, il n'y a que l'abîme. Mais ces descriptions de la mer qui en font l'ennemi du genre humain ne doivent jamais occulter l'espoir qu'elle peut faire naître.

Ainsi, le Talmud dans le traité Yoma 38a nous raconte que Nikanor s'était rendu à Alexandrie pour en rapporter deux très belles portes qu'il voulait offrir au temple de Jérusalem. Au cours de la traversée en mer, pour le retour, une tempête se déclencha et son bateau menaçait de couler. Pour alléger le bateau, il accepta de jeter l'une des portes par dessus bord mais la tempête faisait toujours rage et le capitaine décida d'en faire autant pour la deuxième porte. Nikanor s'agrippa à celle-ci et dit : "Jetez-moi avec elle". La tempête cessa soudain. Il se dés-

olait de la perte de la première porte (pour laquelle il aurait dû manifester une telle détermination), et lorsqu'ils arrivèrent à Saint-Jean d'Acre, la première porte surgit miraculeusement de dessous le navire.

La mer domptée par la volonté inflexible de l'homme fait silence et fait en sorte de rendre même ce qu'elle a pris. Mais c'est la piété des marins qui est réaffirmée, ici et dans le traité Kidouchin : "Rabbi Yéhoua dit que les chameliers sont pour la plupart des gens honnêtes, car ils traversent le désert, vont loin et craignent les dangers de la route, et les marins sont pour la plupart des gens pieux, pour les mêmes raisons et parce que, de plus, ils voient leur vie exposée aux plus grands dangers". Et comment ne pas noter cette proximité entre les bateaux et les chameaux qui, selon l'expression si juste, sont les vaisseaux du désert? Plus profondément, il y a toujours cet axe danger/piété qui porte la vocation profonde des marins à créer des ponts invisibles d'un point de la côte à un autre, d'une rive du ciel au rivage de notre monde.

Voilà qui donne plus de force encore au passage du Deutéronome 30 13 14 où Moïse s'adresse au peuple en l'assurant que la Loi n'est pas si éloignée d'eux, si étrangère à eux : "Elle n'est pas au-delà de l'océan pour que tu te dises : qui traversera pour nous la mer et nous ira la quérir, nous la fera entendre afin que nous l'observions? Car elle est en fait très proche de toi, dans ta bouche et dans ton cœur pour pouvoir l'observer".

Ce qui est valable pour la Loi l'est également pour tout ce que nous rapportent nos marins qui vivent de grandes choses au loin mais nous y associent par le récit de la bouche et par l'élan du cœur. Et de tous temps, les marins furent de ceux qui jetèrent des ponts entre les cultures, qui découvrirent de nouveaux mondes, qui, par le commerce et les échanges, rendirent le monde de plus en plus proche de ce village global que nous connaissons. Les océans les plus infranchissables, et ceux que nous créons parfois entre les hommes sont de ceux-là, ne sont rien devant la parole que les hommes échangent et devant les cœurs qui se retrouvent.

Je tiens à remercier le chef d'état-major de la Marine pour ses réflexions si profondes et tous les marins qui m'ont fait partager la passion de leur métier, leurs interrogations sur leur vocation.

C'est par eux que je pense la mer, c'est grâce à leur enthousiasme que je la découvrirai prochainement... si Dieu veut. ■



Le marin musulman entre ciel et mer

Abdelkader Arbi

Aumônier général musulman des armées

SERAIT DIFFICILE, DU POINT DE VUE DE L'ISLAM, DE NE PAS CONSIDÉRER le métier de marin à l'aune des conditions psychologiques inhérentes à l'exercice de celui-ci.

Partir en campagne à bord d'un bâtiment naval requiert en permanence un examen de conscience... Dès lors, qu'est-ce qui pousse le soldat de la mer musulman, autre que l'engagement et l'enthousiasme, à conduire la mission qui lui est confiée? Autrement dit, quelles sont les dispositions éthiques de la religion musulmane du marin qui se conjuguent avec le fait d'être sous les armes au service de la Nation?

Pour tenter de répondre, il convient d'éclairer l'approche du périple marin à travers le prisme de la relation que l'Homme, dans la tradition musulmane, entretient avec le milieu maritime. Car la profondeur n'est pas l'exclusivité de l'étendue d'eau, elle s'invite également au cœur même de l'esprit humain pour assurer un *continuum* entre nature et culture, sous le parrainage du divin. La mer et l'eau, en général, occupent une place prépondérante dans l'Islam. Sur le plan théologique, la récurrence du terme "mer", cité 32 fois dans le *Coran*, est à cet égard significative.

À l'instar de la thèse biblique, le *Coran* confirme l'apparition de la vie à partir du milieu aquatique. À cet égard, le verset 30 de la *sourate* 21 proclame explicitement : "Nous avons désigné de l'eau toute chose vivante . Ne croient-ils donc pas?"

De nos jours, affirmer que l'eau est à l'origine de la vie sur terre semble être une évidence qui n'en n'était pas une pour les Bédouins de la péninsule arabique du VII^e siècle. En effet, ce n'est qu'au XVIII^e siècle que l'analyse scientifique de l'eau par le physicien Henry Cavendish a illustré son importance.

Il est primordial de souligner l'attachement de tout musulman à la symbolique purificatrice de l'eau pour les ablutions (*Coran* IV, 43) et à la fonction de "*siqaya*" (le don de l'eau). Du déluge de Noé, en passant par l'épreuve de Jonas et les marins, sans oublier la traversée de la mer Rouge de Moïse, l'exégèse coranique souligne l'importance de la mer. Cette dernière mettant en exergue la symbolique, tantôt de châtement, tantôt de purification.

Le récit du prophète Jonas, ("*Yunus*" pour les musulmans) est riche en enseignements. Jonas en voulant fuir son peuple, et donc ses responsabilités, passe du rôle du prophète à celui de marin.

La mer agitée, les marins décident de jeter Jonas par dessus bord pour la calmer. Dieu décide alors de l'éprouver tout en le délivrant de la noyade (il fut avalé par un poisson). "*Endure avec patience la sentence de ton Seigneur, et ne soit pas comme l'homme au Poisson [Jonas] qui appela [Allah] dans sa grande angoisse*" (*Sourate Yunus* 68/48).

Seules la persévérance et la remise en question ont réussi à sauver la vie du prophète Jonas, qualités humaines extrapolables *a fortiori* à tout marin. Historiquement, on ne peut appréhender l'essor de la civilisation musulmane sans le développement de la navigation.

Des marins et des marchands parcouraient les mers et les océans pour transporter et échanger des produits de toutes sortes édifiant ainsi par la même occasion des ponts entre l'Orient et l'Occident.

Sindbad, le héros légendaire des "*Mille et une Nuits*", est l'archétype de ces marins abbassides musulmans dont les exploits ont nourri l'imaginaire littéraire.

Les musulmans ont toujours été d'intrépides voyageurs. Les distances et l'immensité océane ne les ont jamais effrayés, bien au contraire.

Les premiers explorateurs furent des marchands naviguant pour leur commerce.

Ainsi, dès le IX^e siècle, l'océan Indien a profité d'un mélange culturel et religieux à dominante islamique. En effet, Mayotte a vu défiler sur ses terres des marins musulmans. C'est un certain arabe, dénommé Mohamad Ben Hassan qui aurait introduit l'Islam à Mayotte, ce qui a ouvert une expansion pacifique aux îles comoriennes. L'histoire mentionne aussi le périple en Chine d'un certain Soleyman en 851. Parti de Siraf, port du golfe Persique où abordaient assez fréquemment des jonques chinoises, il dépassa l'océan Indien pour atteindre les côtes de la Chine. Ses observations ont donné naissance au premier ouvrage publié en Occident sur la Chine, bien avant Marco Polo. La voie maritime a contribué sans conteste, en grande partie, à l'essor de la civilisation musulmane. C'est d'ailleurs toujours en Chine que plusieurs siècles après, un dénommé Zheng He, fut le premier navigateur musulman chinois du XV^e siècle à effectuer le tour du monde. C'était un explorateur maritime célèbre qui a permis à la Chine d'acquérir une réputation de pays amical et puissant. En effet, l'empereur Yong lui confia la mission de développer les relations diplomatiques de la cour impériale en envoyant des flottes impressionnantes dans les pays étrangers. Zheng He avait sous sa responsabilité quelques 27000 hommes, 200 navires, parcourut les mers, sur plus de 50000 kilomètres, visita plus de 30 pays en Asie et en Afrique, dont l'Indonésie,

durant 28 ans. Il fut le précurseur, de près d'un siècle, de Christophe Colomb, de Vasco da Gama et de Magellan. Napoléon affirmait, il y a deux siècles, qu'il n'est pire crime d'exercer un métier que l'on ne connaît pas.

Le génie, illustré par son sens de l'honneur, le goût du risque, la culture de l'effort et le courage héroïque, disait on ne peut plus juste. En effet, quelle meilleure posture qu'appréhender au mieux l'élément marin face auquel on se retrouve seul, avec sa conscience, pour décider, orienter, agir?

À l'ombre du *Coran*, le marin musulman est particulièrement sensibilisé à la relation avec les mers et les océans à laquelle sa religion l'invite. Observateur d'un espace infini où la vue ne distingue que l'homogénéité de l'horizon, il est maintenu dans un discernement permanent malgré la désorientation qu'il connaît par rapport à l'espace ferme de la terre. D'abord, en raison du fait qu'il existe des positions d'observation similaires à sa situation terrestre: "*la succession de la nuit et du jour sont des signes pour ceux qui sont doués d'intelligence*", (*Sourate 3*, verset 190).

Les spectacles solaire, lunaire et astral qui s'offrent à lui sont autant d'éléments qui le raccrochent à son humanité, demeurant la même que les "terriens". Ensuite, parce que le militaire marin n'est jamais embarqué seul mais toujours avec ses frères d'armes, celui-ci demeure toujours assigné à

des relations sociales avec ses pairs, établissant la noblesse du genre humain sur les flots et la permanence des lois civiles que la hiérarchie militaire englobe en son sein. Enfin, Dieu est, en toutes circonstances, accompagnateur des hommes, fusent-ils des hommes de la mer: "*Et quand Mes serviteurs l'interrogent sur Moi, alors je suis tout proche. Je réponds à l'appel de celui qui Me prie, quand il Me prie*" (*Sourate 2*, verset 186.)

Le soldat musulman de la marine s'en va donc, avec son équipage, vers un monde inconnu qui devient, peu à peu, à la lecture des signes de Dieu, un monde où l'incertitude ne prend plus qu'une infime place, au grand bonheur de sa mission militaire où abnégation, force de caractère et don de soi sont plus que jamais sollicités.

Aseptisée d'une quelconque empreinte d'angélisme, c'est l'océanographie, discipline scientifique, par excellence, d'étude du milieu marin, qui vient ainsi conforter le message coranique.

Soldat, marin, homme, le musulman, acteur persévérant de sa destinée, est invité à méditer l'enseignement coranique à travers une introspection profonde, à l'instar de la profondeur des océans.

"*Quand bien même tous les arbres de la terre se changeraient en calames, quand bien même l'Océan serait un océan d'encre où conflueraient sept autres océans, les paroles de Dieu ne s'épuiseraient pas.*" (*Sourate 31*, verset 27). ■





PARLER D'UNE ÉTHIQUE PROTESTANTE EN MATIÈRE DE VIOLENCE ÉTATIQUE ou de l'éthique protestante du marin est très complexe de part la composition même du protestantisme, riche de sa diversité⁽¹⁾. Cette diversité engendre une pluralité des approches éthiques sur un sujet aussi important que sensible. Aussi, que le lecteur ne se méprenne pas : il ne trouvera pas ici la règle protestante en la matière mais la réflexion d'un protestant au titre d'une contribution au débat, car il n'existe pas d'éthique normative, révélée une fois pour toute, sans ambiguïté, que l'on pourrait proclamer au monde tel un dogme auquel il faudrait se conformer pour être un chrétien authentique. Les différentes approches des textes bibliques, libérales ou fondamentalistes et la variété des herméneutiques déterminent les diverses compréhensions et propositions éthiques.

[Pour en finir avec le concept de la Guerre juste.]

Depuis que le monde est monde, des conflits plus ou moins larvés, plus ou moins intenses, naissent, se développent et meurent pour ressurgir sous de nouvelles formes, portés ou "justifiés" par de nouvelles raisons (acquisition ou défense des intérêts matériels, propriété des territoires et des biens, le tout plus ou moins couvert par des valeurs telles l'humain ou le droit à la liberté). Ces raisons confèrent ainsi à la guerre le caractère de croisade religieuse ou culturelle. Selon Karl Barth⁽²⁾, la guerre oblige à accomplir à peu près tout ce que Dieu défend : *"tuer, voler, incendier, mentir, tromper, calomnier"*... Comment dans cette situation le militaire chrétien peut-il encore prier ? En disant cela, Karl Barth résume bien le dilemme qui traverse le christianisme depuis sa naissance.

D'un côté, se développe depuis l'apparition du christianisme, une réflexion qui pose un non absolu quant à la possibilité pour un chrétien à porter une arme. C'est la position toujours adoptée par des Églises adventistes ou vaudoises par exemple⁽³⁾. D'un autre côté, certaines Églises protestantes remarquent que dans les Évangiles, les porteurs de l'épée ne font pas l'objet d'un rejet de la part de Christ, légitimant ainsi son port⁽⁴⁾. En effet, l'ensemble du témoignage biblique n'exclut pas un homicide qui ne soit pas un meurtre. Ceci dit, la vigilance attentive reste de rigueur.

Ces deux pôles aux antipodes ne sont pas nouveaux. Les premiers chrétiens militaires se demandaient s'ils pouvaient rester dans leur métier après leur conversion au christianisme.

À l'époque, c'était davantage le problème du culte rendu à César qui les gênait. Le nombre croissant de conversions mettait en danger l'empire et la jeune église se devait d'apporter des réponses. La réflexion de la guerre juste, initialisée par Aristote et Cicéron, fut donc reprise par Augustin et mise en forme par Thomas d'Acquin. La relecture de St Thomas d'Acquin par les théologiens espagnols François Victoria⁽⁵⁾ et Francisco Suarez⁽⁶⁾ au XVI^e siècle en amorcera la sécularisation. Nous la retrouvons aujourd'hui en partie dans le droit international.

Les nouvelles formes de violence : États voyous, terrorisme, enfants soldats, instrumentalisation de la population civile ne permettent plus aujourd'hui de faire référence à la doctrine de la guerre juste pour rendre l'intervention acceptable, tout simplement parce que cela ne fonctionne plus. Continuer à se poser la question à savoir si telle ou telle forme de guerre est juste, justifiable ou justifiée, c'est essayé de réconcilier l'inconciliable. Tenter de justifier la guerre relève d'une ancienne éthique naïve qui n'est plus tolérable aujourd'hui. Le oui à la guerre, affaire de toute la nation et de l'en-

Regards protestants sur l'éthique militaire

Bernard Delannoy

Aumônier en chef du culte protestant

semble des membres qui la compose, trahit malgré tout l'Évangile et doit rester l'extrême de l'extrême limite.

La doctrine des deux royaumes chère aux luthériens ⁽⁷⁾, issue en partie de la parole du Christ : "Rendez à César ce qui appartient à César et à Dieu ce qui appartient à Dieu" ⁽⁸⁾, range le domaine spirituel dans la sphère du privé. L'autorité temporelle a donc la charge de veiller à la sécurité des biens et personnes. En devant obéissance à l'autorité temporelle, sauf si celle-ci relève d'un dément, les chrétiens ont ainsi le devoir de combattre par obéissance.

Cette position ne dédouane en rien le rôle de l'Église, qui tout en reconnaissant que c'est dans l'essence même de l'État que se trouve l'usage possible de la force, doit rappeler à cet État cette question : "Est-ce vraiment un devoir, maintenant, que de recourir à la force?" Ce faisant, en provoquant cette réflexion, l'Église reste crédible au moment ultime.

Ainsi, ce qui donne une dimension acceptable à un conflit, d'un point de vue chrétien protestant est de l'ordre de la nécessité : par exemple, lorsqu'un État est attaqué dans sa survie, son indépendance,

sa sécurité ou encore dans le cadre de la solidarité entre États. Globalement, les éthiques protestantes ne nient pas le cas ultime, mais celui-ci ne peut être invoqué que si tout a été dit et tenté pour éviter le conflit armé. Cette issue reste malheureusement du domaine du possible, aussi l'État se doit de s'y préparer.

Dans le même temps, les Églises et Unions d'Églises ont le devoir de rendre la guerre superflue en s'engageant jusqu'au bout pour la paix, en permettant que s'installe un climat de confiance, de bonne foi dans les relations mutuelles, en touchant le coeur de tous les peuples ⁽⁹⁾. Les capacités des Églises pour rejoindre les hommes et femmes de bonne volonté dépassent les frontières. Elles se doivent de dégonfler tous les fanatismes et hystéries collectives et de vérifier l'épuisement de tous les moyens pour éviter un conflit qui, au final, ne pourrait avoir pour seul objectif que l'établissement d'une paix juste.

Les Églises protestantes du nord de l'Europe et, particulièrement, l'église luthérienne allemande travaillent actuellement sur le sujet. Il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain et certains questionnements

restent tout à fait d'actualité. Le rétablissement de la paix par la justice est la base de cette réflexion. Quel prix humain et financier sera prêt à consentir une nation pour aider une partie du monde à retrouver une paix durable?

[Existe-t-il une éthique du personnel militaire?]

"*Tout le personnel au poste de combat, ceci n'est pas un exercice.*" : crachaient les hauts parleurs alors que nous approchions de Mogadiscio, fin décembre 2000. Tout le monde sait ce qu'il a à faire, mais que se passe-t-il dans la tête de chacun? Des années d'entraînement et les voici aujourd'hui confrontés très directement à la mort à donner, à recevoir! Le professionnalisme permet de battre des records et, très vite, chacun est à son poste. À quoi pense le marin à cet instant alors qu'il est trop tard pour évoquer les problèmes essentiels et existentiels? Trop tard pour se poser la question du pourquoi de son engagement dans la défense de la nation, la sécurité des citoyens, la solde, l'attrait de la mer, la dangerosité, la camaraderie... À quoi pense-t-il?





Personnellement, je vois trois niveaux d'éthique concernant les militaires, qu'elle que soit leur armée. Je pense qu'il y a peu de différence devant la mort à donner ou à recevoir entre le marin, l'aviateur ou le soldat. Si pour le pilote ou le marin, la cible est parfois très éloignée et que le risque de contact direct avec l'ennemi est peu probable, à l'exception des commandos de l'air ou des fusiliers commandos, l'impact dans la conscience est bien réel et malheureusement aussi parfois dans l'inconscient.

Le premier niveau se situe dans le quotidien, il n'est pas spécifique à la condition militaire et aborde des questions qui concernent l'ensemble de la population, tel le sens de la vie, le divorce, l'avortement, l'euthanasie active, la fidélité, la procréation médicalement assistée et les différentes formes de conjugalité... Les Églises issues de la Réforme, n'ayant pas les mêmes approches des questions sociétales, auront des propositions éthiques différentes. Par contre, le métier de militaire peut augmenter parfois les situations difficiles. Il n'est pas rare de voir un taux de divorce plus élevé que la moyenne nationale parmi les militaires exerçant dans certaines armes.

Le deuxième niveau se situe dans le métier. Sur ce point, l'effondrement du christianisme en tant que substrat normatif constitue un fait majeur de ces dernières années dont les conséquences sont loin d'être tirées. On le constate tous les

jours : la France entre dans une phase probablement irréversible d'ex-culturation du christianisme.

D'autres pays d'Europe occidentale, dans une même phase, ont une relation différente avec les Églises et il n'est pas rare que les aumôniers militaires donnent des cours d'éthique aux soldats. Il revient donc aux armées et à la France, en particulier, de réfléchir et d'élaborer un socle éthique consensuel qui lui soit propre. Les propositions chrétiennes ne seront pas absentes mais celles-ci feront l'objet d'une appropriation et d'une laïcisation. En la matière, l'armée de Terre développe un pôle éthique à St Cyr Coëtquidan dirigé par le professeur Henri Hude et un code du soldat. La Marine nationale, qui n'est pas en reste, diffuse le CD "réussir sa vie". Ceci montre bien l'intérêt des armées pour une réflexion éthique qui n'est jamais achevée.

Enfin, le troisième niveau est celui du militaire chrétien. Sans confondre éthique de conviction et éthique de responsabilité, c'est au bénéfice de ses convictions et de la grâce qu'il assumera ses responsabilités. Aux valeurs tels qu'honnêteté, franchise, loyauté, respect de soi et des autres, générosité, ouverture et tolérance, civisme, courage, esprit de camaraderie, solidarité, humilité s'ajouteront des valeurs plus spécifiquement chrétiennes, tel l'amour des ennemis et un principe qui me tient particulièrement à cœur : la liberté de conscience. ■

(1) Il n'existe pas d'Église Protestante au sens où on peut parler d'une seule Église comme c'est le cas pour l'Église Catholique romaine. À ce titre, l'Aumônerie protestante aux Armées est un service de la Fédération Protestante de France qui regroupe certaines Églises organisées de manière plus ou moins centralisée (Église Réformée de France ou Église Évangélique Luthérienne de France, Armée du Salut par exemple) mais aussi des Unions d'Églises qui fédèrent des Églises locales, paroisses de même obédience en vue d'apporter certaines harmonisations de fonctionnement (Fédération des Églises baptistes, l'Union des Église Évangélique libres, etc.).

(2) Le plus grand théologien protestant du XX^e siècle (1886-1968).

(3) Église Vaudoise : fondée au XIII^e siècle par Pierre Valdo sous le nom de "Pauvres de Lyon". Suite à diverses persécutions dans le sud de la France jusqu'au XVI^e siècle, ses adeptes ont fini par se réfugier dans les vallées piémontaises. Au XVI^e siècle, cette Église rejoint la Réforme. L'Église Vaudoise est aujourd'hui la principale Église Protestante d'Italie.

Église Adventiste du 7^e jour : Cette Église (qui est membre de la Fédération Protestante de France) est née aux États-Unis au milieu du XIX^e siècle. Considérant que le corps est le temple du Saint Esprit, cette Église insiste sur l'hygiène quotidienne (alimentation stricte, interdiction de l'alcool et du tabac...) et pratique son culte le samedi de façon uniforme partout dans le monde.

(4) Par exemple dans l'Épître de Paul aux Romains : *Le Magistrat est serviteur de Dieu pour ton bien. Mais si tu fais le mal, crains : car ce n'est pas en vain qu'il porte l'épée, étant serviteur de Dieu pour exercer la vengeance et punir celui qui fait le mal.* Ro 15/4 – Cf. aussi dans l'évangile de Matthieu : *Ne croyez pas que je sois venu pour apporter la paix sur la terre : je ne suis pas venu pour apporter la paix, mais l'épée...* Mt 10, 34.

(5) 1483-1546

(6) 1548-1617 : c'est lui qui finalise la réflexion en lui donnant les aspects que nous lui connaissons aujourd'hui tels que : respect de la personnalité, respect des convictions, respect des non-combattants... C'est à cette époque qu'eut lieu le massacre de St Barthélemy... Ce qui permet de douter de l'efficacité de l'appropriation de ces thèses à son époque!

(7) cf le traité de Luther : Le soldat peut être en état de grâce

(8) Mt 22,21, Mc 10, 17 & Lc 25

(9) Au nom de ce devoir, il y eut un réel conflit aux États-Unis entre les Églises et Unions d'Églises qui rejetaient les arguments avancés pour justifier la guerre en Irak et celles, ultra-minoritaires, qui les acceptaient.

DE LA VILLESTREUX

Deux corsaires MALOUINS

La guerre de course

sous le règne de Louis XIV

dans la mer du Sud



La Découverte
éditions

De tous temps, les Malouins avaient donné des preuves si évidentes de leurs qualités nautiques que Louis XIV les désigna, dès le début de son règne pour fournir les équipages du vaisseau amiral de ses flottes. Mais ce fut pour la guerre de course qu'ils s'imposèrent.

Luc de la Haye, sieur de la Villestreux et Pierre Perriv du Cosdray, personnages parents, sont deux de ces fameux corsaires malouins partis en course dans la mer du Sud, et c'est avec eux que le général de la Villestreux retrace cette épopée. La côte ouest de l'Amérique du Sud attirait de nombreux vaisseaux avec leur lot de navigateurs et d'aventuriers. L'exploitation des mines, l'appât des richesses étaient l'objet de grandes convoitises. De nouveaux territoires et routes furent explorés et les Indiens exploités et massacrés.

« ... Malgré cette complication imprévue, le commandant de l'*Escadre* voulait se débiter le plus vite possible de ses cargaisons. Il prit donc la direction du Pérou, et fit voile vers Arica.

L'escueil y fut tout autre qu'à Valdivia, grâce à quelques Français, anciens filibustiers, fixés dans la localité, et à la présence de plusieurs marchands des environs, qui avait appris la nouvelle de l'arrivée des navires... »

17 €
ISBN : 978-2-84265-563-1



www.ladecouverte.com

9 782842 655631



La

PRIVATISATION DES ACTIVITÉS DE SÉCURITÉ ET DE DÉFENSE SUR LES ESPACES océaniques, voire fluviaux, est une réalité depuis plusieurs années. Mais, en 2007, un pas supplémentaire a été franchi avec la création par le président des États-Unis, Georges W. Bush, de licences spéciales – qui ne sont rien d'autre que des lettres de marque – autorisant des armateurs privés à faire la guerre aux pirates et, le cas échéant, aux terroristes.

**[Une référence historique :
la guerre de course et les lettres de marque
dans les siècles passés.]**

Le retour de la guerre de course

Monsieur Jean-Paul Pancrazio

Professeur agrégé des facultés de droit
Directeur de recherches au Centre d'études
et de recherches de l'École militaire

La pratique ancienne de la guerre de course.

La guerre de course ou "la course" était une guerre navale menée par des armateurs privés⁽¹⁾ et leur armement maritime, au nom et pour le compte de leur roi. Elle consistait à attaquer et, si possible, à s'emparer de la cargaison des navires marchands battant pavillon d'une puissance ennemie déclarée pour détruire son commerce maritime et ses approvisionnements, tout en enrichissant la puissance qui effectuait la prise. Pour qu'une guerre de course fût licite, elle devait être fondée sur des "lettres de marque"⁽²⁾ royales et respecter l'objectif fixé par elles. Elles autorisaient en effet son porteur à s'attaquer exclusivement aux navires d'un pavillon ennemi, ce qui supposait qu'il y eut un état de guerre déclarée, et non à n'importe quel vaisseau de commerce rencontré au gré de la navigation. C'est ainsi que le corsaire était différencié du pirate. Il était, en quelque sorte, un auxiliaire de la marine officielle.

Les lettres de représailles constituaient le revers des lettres de marque en ce qu'elles étaient remises à un capitaine de navire de commerce dont un navire avait été détruit ou capturé par l'attaque d'un corsaire d'une nationalité déterminée. Elles permettaient alors à ce capitaine, à titre exceptionnel, d'attaquer en guerre de course un navire de la même nationalité que celui qui lui avait causé préjudice. Les lettres de représailles faisaient ainsi d'un capitaine marchand un corsaire occasionnel envers un pavillon déterminé.

L'armateur privé, appelé "capitaine corsaire"⁽³⁾ pouvait armer ses propres navires s'il disposait des fonds propres nécessaires. Cela pouvait être le cas, en particulier après plusieurs expéditions de course. Mais il pouvait également bénéficier d'un solide soutien matériel royal sous la forme d'un prêt de vaisseaux. La course devenait alors une entreprise d'économie mixte avant l'heure. En France, les grands ports de la guerre de course furent Saint-Malo⁽⁴⁾ et Dunkerque. Ce dernier, port des Flandres françaises, reçut même de Colbert, en vue de favoriser les armements privés et les inciter à la guerre de course, le privilège d'exemption de la conscription maritime au service de la marine royale dans le cadre du système de l'Inscription maritime. C'était autant de matelots libérés pour la course.

La meilleure parade que les États ont pu opposer à la guerre de course fut le convoi de navires marchands naviguant de conserve avec des vaisseaux de guerre, ce qui dissuadait les corsaires d'attaquer, ces derniers agissant avec des flottes réduites, voire des vaisseaux isolés.

La décision des puissances d'abandonner la guerre de course.

La guerre de course a encore été très pratiquée au cours du XVIII^e siècle où elle a connu son apogée avant de disparaître au début du XIX^e siècle.



Le voilier Ponant à couple de la frégate Jean Bart après la libération des otages.

La première des grandes nations maritimes à avoir cessé spontanément et unilatéralement de pratiquer la course fut la France, dès 1815, à la fin des guerres napoléoniennes. La France de la Restauration avait à donner à l'Europe des gages d'apaisement. Elle les donna d'autant plus aisément en ce domaine que la course ne présentait plus vraiment d'intérêt pour elle⁽⁵⁾. L'idée de prononcer, dans un cadre multilatéral, une interdiction de l'activité corsaire fut présentée au congrès interaméricain de Panama réuni en 1826 à l'initiative de Bolivar. La grande vague des indépendances en Amérique latine tendant à sa

fin, il s'agissait d'instaurer le panaméricanisme et de le doter d'institutions. La tentative échoua sur tous les plans, y compris celui de l'abandon de la guerre de course. À cet égard, de jeunes républiques dépourvues de marine voyaient dans la pratique des lettres de marque un moyen de compenser, le cas échéant, cette faiblesse.

La guerre de Crimée, qui éclate en 1854, fournit une nouvelle occasion d'y mettre fin avec d'autant plus de force que, fait nouveau, le Royaume-Uni et la France, les deux plus grandes puissances maritimes

de l'époque, sont alliées, aux côtés de l'Empire ottoman, dans ce conflit qui les oppose à la Russie. Les visées de celle-ci sur Istanbul et l'Empire ottoman, donc vers les détroits turcs, au prétexte d'établir un protectorat sur l'ensemble des chrétiens orthodoxes, suscitent une vive inquiétude en Angleterre tandis que Napoléon III voit dans l'alliance anglaise et les hostilités contre la Russie l'occasion de ramener pleinement la France dans le concert des grandes nations.

Le Congrès de Paris se réunit à partir du 25 février 1856 au Quai d'Orsay récemment inauguré après deux années de guerre qui finissent par consacrer la défaite de la Russie⁽⁶⁾. Le traité de paix, dit *Traité de Paris*, est signé le 30 mars 1856. Mais le Congrès ne se sépare pas immédiatement. Il se réunit encore jusqu'au 16 avril dans le but d'examiner d'autres questions européennes et, ce qui nous intéresse ici particulièrement, de traiter de certaines questions de droit de la mer. C'est ce congrès prolongé qui adopte ainsi la *Déclaration de Paris*, porteuse de l'interdiction solennelle de la guerre de course.

Les États-Unis refusent cependant de signer celle-ci, avec deux autres pays : l'Espagne et le Mexique. Du point de vue des États-Unis, la motivation rejoint celle des jeunes États latino-américains exprimée au congrès de Panama. Dotés d'une Navy encore relativement faible, ils avaient fait l'expérience de ce que la course leur avait rapporté lors de la guerre de 1812 contre l'Angleterre, ce que la doctrine stratégique d'aujourd'hui tend à qualifier de "*puissance de nuisance asymétrique*". La réponse des États-Unis à la déclaration de 1856 est en effet sans équivoque : "*Le gouvernement américain craint que l'abolition de la course ne livre l'empire des mers aux puissances qui ont les moyens et la politique d'entretenir de grandes flottes de mer*"⁽⁷⁾. Les lettres de marque étaient donc en ce XIX^e siècle, pour les nations océaniques à marine faible, un moyen non plus accessoire mais essentiel d'assurer leur défense sur l'espace maritime. Au début de la guerre de Sécession, c'est cette même logique qui conduit la Confédération (États du Sud) à délivrer des lettres de marque pour lui permettre de pallier son absence de marine de guerre⁽⁸⁾ suffisamment puissante.

Le Congrès des États-Unis possède ainsi aujourd'hui la possibilité de légaliser la



délivrance de lettres de marque à des armements corsaires, si nécessité s'en faisait sentir. De toute évidence, pour les États-Unis, ce moment est arrivé.

[La résurgence contemporaine du risque maritime lié à des actes illicites.]

Les routes maritimes en état de vulnérabilité.

Accepter la fortune de mer est une chose. Le marin et l'armateur s'y plient par nécessité puisqu'elle est une fatalité ou le résultat d'une erreur humaine: effets d'une tempête, abordage, échouage, avarie grave, etc. Du moins est-elle ressentie comme telle, même quand elle aurait pu être évitée. Mais ils ne peuvent, de même que les États dispensateurs de leurs pavillons respectifs, accepter le risque né de l'exercice d'une violence illicite en mer. Et cela d'autant moins lorsque les attaques, par leur nombre, leur régularité, leur audace, deviennent pour leurs auteurs un mode de vie, constituant, du fait même, un danger permanent pour la sécurité de la navigation internationale, des routes maritimes et des approvisionnements. Or, en ce début de XXI^e siècle, plus de 90% des échanges de produits finis, de matières premières et de produits de base alimentaires se font par la voie maritime.

À ce constat, il faut ajouter le fait que la mer, et spécialement la haute mer au sens juridique de cette notion, est pour les malfaiteurs un lieu exceptionnellement sûr, plus que ne l'est n'importe quelle zone terrestre. Entre les principaux ports du monde et d'un détroit à un autre, la marine marchande suit des routes bien précises. Hors de celles-ci, la haute mer est un désert humain, propice à l'embuscade comme à la fuite.

Violences et piraterie.

Questions de qualification juridique.

Dans la perspective d'une vision globale de ce phénomène, la formule générique "*actes de violence*" paraît être préférable à celle d'actes de piraterie. Cette dernière ayant une définition juridique précise, la plupart des actes qualifiés actuellement de "*piraterie*" par simple facilité de langage n'en sont pas du point de vue du droit international.

L'article 101 de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer (1982) définit la piraterie comme "*tout acte illicite de violence ou*

de détention ou toute déprédation commis [...] à des fins privées, et dirigé contre un navire ou un aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer [...]." Un acte de piraterie, au sens du droit international de la mer, ne peut donc intervenir que dans l'espace juridique de haute mer. Cette définition, issue de la plus récente codification du droit international de la mer, désormais massivement ratifiée par les États, est la seule qui fasse foi et qui puisse prétendre à l'universalité. Elle est en effet la seule qui prenne en compte, en pleine cohérence, le lien indissoluble entre piraterie d'une part et exercice par les États d'un titre universel à agir contre ses auteurs. Cette conjonction est confirmée par l'article 105 de la convention de Montego Bay, selon lequel: "*Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger [...] réserve faite des tiers de bonne foi.*"

Précisément, au début des années 2000, le Japon avait expressément demandé de pouvoir faire naviguer dans le détroit de Malacca ses navires garde-côtes pour contribuer à y assurer la sécurité. Les autorités malaises se sont cependant opposées à cette solution dans une zone relevant partiellement de leur souveraineté. Depuis, en 2005, un accord de coopération régionale est intervenu auquel le Japon est partie. Il ne pourra toutefois entrer en vigueur qu'après le dépôt du 10^e instrument de ratification.

Le fait pour le Bureau maritime international (BMI), organe créé en 1981 dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), d'assimiler dans ses statistiques tout acte d'abordage volontaire et de violence en mer contre des navires, quel qu'en soit le lieu, à un acte de piraterie, n'est pas conforme à la convention de Montego Bay⁽⁹⁾. Dans la mer territoriale, zone de souveraineté de l'État côtier, il ne peut, par définition, y avoir de piraterie puisqu'il ne peut y avoir exercice d'un titre universel à agir des autres puissances maritimes. L'acte illicite de violence contre un navire y devient un homicide ou un vol relevant exclusivement du droit pénal et de la juridiction de l'État côtier. Il en est strictement de même dans les eaux d'un

détroit international dont l'ensemble de la superficie est recouvert par une ou plusieurs mers territoriales (hypothèse la plus fréquente d'États riverains⁽¹⁰⁾ différents situés sur chacune des deux rives). Or, c'est le cas des principaux détroits qu'emprunte la navigation maritime internationale: détroits de Malacca, de Bab el Mandeb, de Gibraltar, du pas de Calais, etc.

Quant à la convention de Rome de 1988 sur "*la sécurité des personnes et des biens en mer*", en s'attachant aux actes illicites de violence, elle s'efforce pareillement de se libérer de la notion étroite de piraterie. Elle a cependant le tort de ne pas s'y référer et ainsi de se fragiliser elle-même, alors qu'il s'agit d'une notion de droit international positif. Mais cette convention n'a jusqu'à présent été l'objet que d'un trop faible nombre de ratifications pour pouvoir entrer en vigueur.

Le constat de la croissance de la violence illicite en mer et des atteintes à la sécurité de la navigation internationale.

Le phénomène des actes de violence contre des navires, des personnes et les biens à leur bord n'a cessé de croître au cours des dernières années. À la recrudescence des actes dits de "piraterie" viennent s'ajouter les attaques terroristes et une forte activité de trafics illicites qui prennent pour cadre l'espace maritime⁽¹¹⁾.

Le regain que connaissent les actes illicites de violence sur l'espace maritime dans certaines zones (Asie du Sud-est et océan indien occidental, golfe de Guinée en particulier, mais non exclusivement) avait déjà justifié la réunion d'une conférence sur la piraterie à l'initiative de l'OMI qui s'est tenue à Singapour en 1999.

Il y a près de dix ans, elle avait constaté la brutalité de ces attaques qui avaient provoqué la mort de 57 marins en 1997 et de 67 marins en 1998, à l'occasion de 192 actions dites de "piraterie"⁽¹²⁾.

Au cours du premier semestre de l'année 2008, une série d'actions spectaculaires de piraterie perpétrées dans le golfe d'Aden, au large des côtes somaliennes, a de nouveau porté la question des actes de violence privée en mer au premier plan de l'actualité internationale. L'affaire du voilier de plaisance français *Le Ponant*, intervenue en avril 2008⁽¹³⁾, a été à tous points



de vue, la plus marquante. État particulièrement faible, en proie depuis de nombreuses années à une situation de guerre civile ainsi qu'à des mouvements sécessionnistes dans plusieurs régions (Somaliland et Puntland) gouvernées par des chefs de guerre locaux, le littoral somalien est devenu un repaire pour de nombreux pirates. Après l'affaire du *Ponant*, plusieurs cargos et chalutiers ont été attaqués et capturés dans la même zone au cours du mois de mai 2008.

Cette croissance de l'activité pirate, particulièrement sensible depuis plusieurs années sur une des principales routes maritimes mondiales, a incité plusieurs puissances maritimes à réagir, selon des procédés divers, mais aussi à saisir le Conseil de sécurité de l'ONU. Le plus spectaculaire de ces procédés, car il fait ressurgir une pratique que l'on croyait définitivement abandonnée depuis plus de 150 ans, est aujourd'hui le fait de la première puissance maritime – les États-Unis – avec le recours aux lettres de marque.

[Le recours aux sociétés militaires privées dotées de lettres de marque pour lutter contre les violences illicites en mer.]

Les difficultés de l'exercice de la sécurité sur l'espace océanique.

Aucune marine ne peut prétendre assurer le contrôle et la sécurité de tous les océans du monde. Il y a, d'une part, l'impossibilité juridique d'agir dans les mers territoriales d'autres États qui peuvent

être autant de refuges lorsque l'État côtier n'a pas lui-même de marine de guerre ou de service de police maritime. Il y a, d'autre part, le fait que l'espace maritime ne se prête pas à l'occupation comme on pourrait le dire d'un territoire. On n'occupe pas la mer. On s'y déplace et le faisant, on y exerce ce qu'il conviendrait d'appeler une présence aléatoire.

À ces deux premiers éléments s'ajoute le fait que les marines nationales des grandes puissances maritimes ont une très grande variété de missions à accomplir et que les bâtiments susceptibles de les remplir en bonne polyvalence ne sont pas suffisamment nombreux dans le parc de navires qu'elles possèdent. Il s'agit du contrôle des pêches, de la lutte contre le trafic de stupéfiants, de la lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime, de la prévention et de la répression des actes de pollution volontaire, de la surveillance de la navigation, de l'assistance en mer, enfin de la sauvegarde des approches maritimes de l'État d'une manière générale. À ces missions s'ajoutent évidemment celles qui ont trait directement à la nature de navire de guerre des bâtiments dédiés : manœuvres navales, représentation officielle de l'État du pavillon par des visites de courtoisie dans des ports étrangers, participation à des missions de guerre ou de crise, notamment dans le cadre de coalitions de sécurité collective (blocus navals, accompagnement et protection d'unités plus importantes telles qu'un porte-avions, un BPC, navires logistiques, etc.)

Pour les missions de sécurité, ce sont des navires du type destroyer comme l'avis

ou des frégates légères multi-missions qui sont les plus appropriés. Ils sont rapides, réactifs, de faible tirant d'eau et généralement robustes. Les avisos français, par exemple, qui sont peu à peu remplacés par des frégates légères, ont démontrés que, conçus initialement pour des missions de proximité côtière, ils étaient capables de parcourir pendant des mois les secteurs maritimes les plus éloignés sur le Globe.

Pour affronter toutes ces missions, il faudrait aux principales puissances maritimes un parc important de ce type d'unités, ce qu'en général elles n'ont pas. Le recours à des sociétés privées, missionnées par contrat a ainsi commencé à s'imposer comme formule palliative en ce début de XXI^e siècle, pour assurer la sécurité de la navigation en certains endroits de l'espace maritime comme le détroit de Malacca ou l'ouest de l'océan Indien. Leur personnel de sécurité prend place à bord de certains navires que l'on entend protéger plus spécialement. De même, des sociétés privées peuvent être sollicitées pour former et entraîner les forces régulières de petits pays dépourvus en la matière afin de leur donner à terme les moyens propres d'agir par eux-mêmes ou dans le cadre d'opérations coalisées. C'est le cas de la société française Secopex, bénéficiaire d'un contrat exclusif signé en mai 2008 avec l'État somalien, en vue notamment de la constitution d'une unité de garde-côtes et d'une unité de renseignement en vue de lutter contre la piraterie⁽¹⁴⁾. Mais une nouvelle formule de civilianisation des opérations de force navale contre la piraterie est apparue au cours des derniers mois : le recours aux lettres de marque. Cette pratique est le fait des États-Unis.

Comme à son origine historique, le recours à la guerre de course est donc encore aujourd'hui une forme d'aveu de faiblesse au regard de l'immensité océanique et des forces dont il faudrait disposer pour en assurer la parfaite sécurité.

Le retour des États-Unis à la pratique des lettres de marque

Au cours de l'année 2007, la société militaire privée américaine spécialisée dans les opérations maritimes, Pistris Incorporated⁽¹⁵⁾, s'est vue délivrer des lettres de marque en bonne et due forme de la part du président Georges W. Bush en vue de mener la guerre de course contre les auteurs d'actes de violence privée en mer



dans l'océan Indien. La société Pistris est ainsi habilitée à armer deux bâtiments de 65 m. de long qui seront reliés aux satellites militaires d'observation. Ils seront dotés chacun d'un hélicoptère armé, d'embarcations annexes ultra-rapides capables d'atteindre la vitesse de 50 nœuds et embarqueront un équipage de 50 hommes dont des commandos. La société Pistris possède son propre camp d'entraînement militaire, notamment aux opérations commando, dans le Massachusetts, près de Boston ⁽¹⁶⁾. Elle se présente comme le "Numéro 1" du secteur privé en matière de sécurité maritime.

La délivrance de ces lettres de course est licite pour les États-Unis sur trois fondements juridiques. D'une part, la constitution le prévoit expressément en conférant au Congrès la compétence de "*déclarer la guerre, d'accorder des lettres de marque et de représailles, et d'établir des règlements concernant les prises sur terre et sur mer [...]*". D'autre part, les États-Unis n'ont pas signé en son temps la déclaration de Paris du 16 avril 1856 "*réglant divers points du droit maritime*", par laquelle les grandes puissances maritimes annoncent solennellement qu'elles renoncent définitivement à la pratique de la guerre de course. L'amendement qu'avaient proposé les États-Unis n'ayant pas été retenu par les autres parties, ils n'ont pas souscrit formellement à cet engagement international. Néanmoins, lors des conflits ultérieurs, ils se sont appliqués à en respecter les dispositions.

La Déclaration, très courte, comprend quatre clauses dont la première précise: "*La course est et demeure abolie.*" Comme on l'a vu *supra*, le terme "*demeure*" s'explique en l'occurrence par le fait que les principales puissances maritimes, dont la France et l'Angleterre, avaient spontanément cessé de pratiquer la course à l'issue des guerres napoléoniennes et du Congrès de Vienne. Mais aucun acte formel d'engagement international n'était encore venu consacrer ce renoncement.

Enfin, le troisième fondement juridique à la délivrance de ces lettres de marque est de droit interne: le "*September-11 Marque and Reprisal Act*", loi que l'administration américaine a fait adopter par le Congrès et qui autorise le Département d'État à délivrer des lettres de marque comme son intitulé l'indique expressément, même sans l'accord préalable du Congrès ⁽¹⁷⁾.

[Le risque du recours contemporain à une activité corsaire sur l'espace océanique.]

Pour pratique et utile qu'il soit, ce procédé n'est pas sans risques.

Le risque résidant dans l'anachronisme juridique des lettres de marque.

Recourir aujourd'hui aux lettres de marque et à l'activité corsaire de navires privés, quand bien mêmes ceux-ci deviendraient *ipso facto* des navires de guerre auxiliaires de leur État de pavillon, c'est

recourir à un droit sommaire datant de plusieurs siècles et qui n'a pas évolué. Le droit de référence n'est donc, pour ainsi dire, plus adapté aux normes et aux mœurs de la société internationale contemporaine, qui est et doit demeurer désormais une société de la sécurité collective.

Qu'en est-il exactement de ce droit? Comme il était en totale désuétude depuis le milieu du XIX^e siècle et avait même cessé d'être pratiqué plusieurs décennies avant son interdiction officielle, en mesurer la teneur nécessite de se reporter aux



règles en vigueur au temps où il s'agissait d'un droit positif.

En s'en tenant à l'essentiel, ce que nous dit ce droit ancien est que :

- 1) les navires corsaires sont assimilés temporairement à des navires de la marine de guerre de l'État qui a délivré les lettres de marque ;
- 2) ils bénéficient à ce titre de la même immunité que ces derniers ;
- 3) ils ne peuvent se livrer à la course qu'en temps de guerre et uniquement contre les navires de belligérants ennemis.

Le dernier point est intéressant, car les lettres de marque délivrées par l'État fédéral à la société Pistris supposeraient, pour être licites, que les États-Unis fussent en guerre. Or déclarer la guerre au terrorisme ne suffit pas à faire admettre qu'existe objectivement à l'heure actuelle une situation de guerre dans laquelle les États-Unis opéreraient en qualité de belligérants contre d'autres États. Précisément, les corsaires d'autrefois, sauf de façon incidente, ne visaient pas les pirates mais bien les navires de commerce ou de guerre battant pavillon de puissances ennemies. Délivrer aujourd'hui des lettres de marque pour lutter contre la piraterie, voire des terroristes, revient à réactiver une pratique universellement proscrite et, de plus, à étendre abusivement les limites autrefois fixées à celle-ci.

Plus encore, c'est faire courir à la société internationale contemporaine le risque de relancer une forme d'activité maritime qui avait fini par être considérée comme un mode barbare d'action sur mer.

Le risque juridique.

Il réside en un affranchissement au regard des règles fondamentales du droit international contemporain applicables aux activités en mer.

D'ordinaire, le droit international de la mer reconnaît aux États un certain nombre de compétences qui s'agencent et varient selon la zone maritime d'intervention, le pavillon maritime concerné, ainsi que les règles assez strictes d'approche, de visite, de déroutement voire d'arraisonnement. En haute mer, sauf accord avec un État du pavillon du navire soupçonné, une action de force contre un navire représentant une dangerosité quelconque sur l'espace maritime ne peut être opérée qu'à l'encontre

d'un navire de même pavillon que le navire intercepteur.

Certes, il est admis par le droit international qu'existe, mais exclusivement en haute mer, un titre universel à agir de tout État contre un navire susceptible d'être qualifié de "pirate".

Dans l'hypothèse où le navire intercepté s'avère être effectivement un navire s'adonnant à des actes de piraterie, la question se pose encore de savoir ce que le navire privé armé par une société militaire privée (SMP) pourrait faire de son équipage ? Le temps n'est plus où la vengeance la plus brutale pouvait s'abattre sur celui-ci : aux temps anciens, les pirates étaient pendus immédiatement à un mat du navire ou jetés à la mer. De nos jours, ils doivent évidemment être jugés et bénéficier des garanties d'un procès équitable comme le prescrivent les standards de civilisation et, faut-il le souligner, la constitution des États-Unis, ainsi que l'article 105 de la convention de Montego Bay, précité.

C'est à l'État qui parvient à s'emparer de ces criminels des mers d'assumer à leur encontre la compétence de juridiction répressive. Mais il peut tout aussi bien, et il aura souvent intérêt à le faire, se libérer de ce fardeau encombrant du strict point de vue de la procédure judiciaire, en remettant ces personnes à leur État d'origine où à l'État côtier sur le littoral duquel elles trouvaient refuge. Mais cela suppose que les pays en question offrent la garantie d'un traitement judiciaire des intéressés conforme à ce que le droit international public appelle les "*standards minimum de civilisation*" (procès impartial, procédure judiciaire diligente et respectant les droits de la défense), exigences auxquelles il convient d'ajouter l'absence de pratique de la peine de mort. Il pourra aussi, en d'autres circonstances, se défaire des pirates par la voie de l'extradition, si ces derniers sont réclamés par leur pays d'origine où par un pays auquel ils auraient naguère porté préjudice.

Les présumés pirates pourraient être amenés vers un navire de guerre des États-Unis naviguant dans la zone ou conduits sur une base militaire américaine. En ce domaine, toutes les conjectures sont possibles et on ne peut pas exclure que les commandos embarqués sur les navires de

la SMP maritime détentrice de lettres de marque fassent parfois un usage non maîtrisé de la force armée, quand bien même la cette société prétendrait présenter toutes les garanties "déontologiques" de respect des procédures d'interception et des règles du droit international de la mer.

Ce risque d'abus dans l'exercice de la force en mer s'inscrit en étroite corrélation avec celui d'un contrôle relâché de la puissance publique sur les conditions d'exécution de la mission.

Ce risque-là est d'autant moins à écarter qu'il ne serait pas nouveau. La précision des lettres de marque quant aux modalités d'intervention des sociétés militaires privées sur les navires interceptés n'est pas une garantie absolue, spécialement lorsque, comme en l'espèce, le texte des lettres et celui du contrat qui leur est associé demeurent secrets.

En se référant à l'histoire, on ne pouvait faire plus précis dans la définition de la mission et la réglementation des prises que les lettres de marque délivrées par le roi Georges III d'Angleterre (1760-1820). L'Angleterre étant elle-même attachée à cette époque à la liberté des mers, elles mentionnaient dans le texte des lettres de marque un grand nombre de restrictions aux droits de prise, avec en outre une validité strictement limitée au temps de guerre. Or, cela n'a pas empêché les armateurs privés qui en étaient les bénéficiaires d'aller bien au-delà de l'objectif fixé, non seulement en visitant et rançonnant de nombreux navires marchands de pavillons neutres⁽¹⁸⁾ mais encore en persistant dans ces prises bien après le temps de guerre. Par exemple, des trois grands corsaires du temps d'Elisabeth I^{re} d'Angleterre – Thomas Cavendish, Francis Drake et John Hawkins – seul le premier respecta ses lettres de marque l'autorisant à attaquer des vaisseaux espagnols. En exécutant et en poursuivant leur mission bien au-delà des conditions prescrites par leurs lettres de marque, certains corsaires se transformèrent ainsi en pirates au risque d'être traités comme tels par l'ennemi.

Le 2 juin 2008, le Conseil de sécurité des Nations unies à adopté, à l'initiative conjointe de la France et des États-Unis, une résolution n° 1816 autorisant pour une durée de six mois reconductible les pays coopérant avec le Gouvernement



Transitoire Somalien (GTS) et sous réserve que la liste de ces pays soit transmise par ce dernier à l'ONU, à "pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie dans le but de réprimer la piraterie et le vol à main armée en mer".

En dehors de la prescription demandant que soit respectées lors de ces actions les règles du droit international de la mer, la résolution n'est guère contraignante pour les puissances maritimes qui interviendront dans la zone considérée. Elle ne s'oppose pas, en tout cas, à l'intervention de sociétés militaires privées, ni à la relance de la pratique des lettres de marque, mentionnant que les États ainsi autorisés à coopérer avec la Somalie contre les actes de piraterie pourront "utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée." Par ces termes, la résolution applique tout simplement au domaine maritime des eaux territoriales somaliennes, les mêmes conditions d'interception des pirates qui s'appliquent en haute mer, dont on sait qu'elles laissent aux États, et c'est une tradition historique en la matière, la plus grande liberté d'appréciation des moyens et des formes. ■

d'officier dans la marine royale régulière. Ainsi Duguay-Trouin, corsaire malouin, se vit nommer capitaine de frégate légère en 1697. L'une des attentions royales les plus recherchées était d'être admis à la Cour en audience particulière pour lui exposer ses exploits maritimes et ses projets. Il s'agissait d'un insigne honneur pour un noble et, plus encore évidemment, pour un jeune roturier. Mais la plus prestigieuse des marques royales était l'octroi d'un titre de noblesse. Duguay-Trouin fut anobli par Louis XIV en 1709.

(4) Voir André Lespagnol, *Entre l'argent et la gloire, la course malouine au temps de Louis XIV*, Rennes, 1995, Edition Apogée, coll. Hommes et lieux de Bretagne, pp.38-39.

(5) Jean Merrien, *Histoire des corsaires*, Saint-Malo, 1992, éd. L'Ancre de marine, pp. 219-227.

(6) Étaient représentés: l'Angleterre, la France, la Russie, l'Empire ottoman, le royaume de Sardaigne, la Prusse et l'Autriche, cette dernière en qualité de médiatrice.

(7) Déclaration du Secrétaire d'État Marcy.

(8) Voir Jean Merrien, *op. cit.* p. 223.

(9) Il considère ainsi comme étant susceptible de répression au titre de la piraterie: "Tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour accomplir cet acte".

(10) Pour les États bordiers d'un détroit, la convention de Montego Bay emploie la notion

d'État riverain et non celle d'État côtier. Cette nuance n'est pas anodine et laisse percevoir le détroit international comme un fleuve de mer placé sous l'influence prégnante des souverainetés terrestres.

(11) On pourra se référer utilement sur ce point au dossier "Atlas de la piraterie maritime" publié dans *Diplomatie*, n°15, juillet-août 2005, pp. 52-67.

(12) RGDIP 1999-2, *Chronique des faits internationaux*, p. 480.

(13) Cette crise a pris fin à l'issue de l'intervention de commandos marine français le 11 avril 2008.

(14) Voir *Mer et Marine*, 3 juin 2008, Piraterie: le Français Secopex va assurer la sécurité maritime en Somalie.

(15) Voir le site Internet de la société Pistris: "Pistris, Inc., World Leader in Maritime Operations", <http://www.pistris.com>

(16) Pistris, Inc. Maritime Operations Training Center (MOTC).

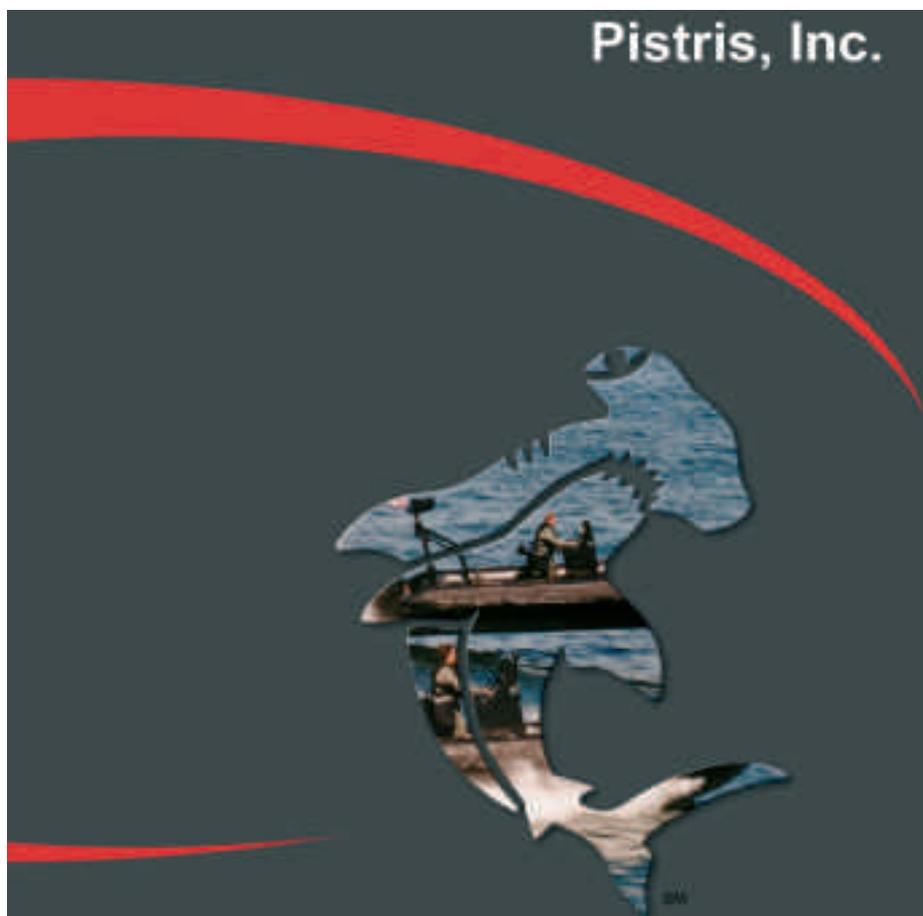
(17) Voir Philippe Chapleau, *Washington lâche des corsaires dans l'océan Indien*, Ouest-France, 3-4 novembre 2007. Journaliste de métier, spécialisé dans les questions de défense, Philippe Chapleau est le premier auteur à avoir mentionné cette décision de délivrance de lettres de marque par le président G.W. Bush.

(18) Entendons ici par "neutres", au sens du droit maritime, les pavillons d'États non belligérants, donc non en guerre contre l'Angleterre.

(1) Ils furent d'ailleurs appelés initialement "navires de guerre privés".

(2) Le terme "marque", issu du vieux provençal marca, est ici synonyme de "saisie". En français contemporain, l'expression "lettres de marque" peut se traduire en "lettres de saisie".

(3) Les grands corsaires français ont été: Jean Bart (1651-1702), Duguay-Trouin (1673-1736: en 23 ans de course, il captura seize vaisseaux de guerre et 300 navires marchands), de Pointis, Cassard, François Martin, Surcouf (1773-1827: il se concentra sur les navires de la compagnie anglaise des Indes). Les grands corsaires anglais ont eu pour nom: Sir Walter Raleigh (1554-1618), Sir Francis Drake (1540-1596), Thomas Cavendish. Les grands corsaires américains furent: Jonathan Harden (1745-1803) et John-Paul Jones (1747-1792). Ils se mirent à la course durant la guerre d'indépendance contre l'Angleterre et compensèrent assez efficacement la faiblesse de la jeune marine américaine. Les meilleurs parmi les corsaires du roi pouvaient recevoir de multiples récompenses officielles pour leurs faits d'armes contre le commerce ennemi. L'une des marques de la reconnaissance royale était l'octroi d'un titre





Les Chevaliers de la Mer

*Préface de Nicolas SARKOZY
Avant-propos de Michel SERRES*

*Textes de Christophe PUNCI
Avec des photographies de Jean-Marie CROQUIERIE* ⚓





« Homme libre, toujours, tu chériras la mer », écrivait Charles Baudelaire. Prenant au mot le poète, des hommes et des femmes, depuis près de deux siècles, rejoignent la célèbre École navale, en rade de Brest, pour répondre à l'appel de la mer, qui est l'appel de la France. Leur but ? Devenir officier et servir la Marine, comme servirent Tourville, Duquesne, Suffren, Duplex, puis les gloires modernes, de Pierre Loti à Éric Tabarly.

Chérir la mer, oui... Mais aussi chérir le savoir et la force pour que la Marine française demeure, à la proue de l'Europe, l'une des meilleures du monde. Parce que ce livre le raconte : sur tous les océans, à bord de frégates, de sous-marins ou de porte-avions, nombreux sont les Chevaliers de la mer qui s'engagent et qui veillent... D'où leurs témoignages passionnants et variés sur la Patrie, l'Honneur, la Discipline, la Valeur — mais aussi sur le siècle à venir, les armes de demain, la dissuasion nucléaire, le combat, le danger, la conscience, l'écologie, le terrorisme, la paix...

Rassemblant des entretiens inédits avec l'amiral Forissier, l'amiral Oudat de Dauville, les amiraux Wolff, Chalme et Soudan, avec des marins, des élèves et des professeurs, avec Jacqueline Tabarly, ce livre est le plus étonnant et le plus complet jamais écrit sur l'École navale et la Marine nationale.

Textes de

Christophe FENOT

Fenot, élève d'art et soliste, il a signé trois films et une vingtaine d'ouvrages, dont l'important traité sur Chateaubriand, Blondin, Marivaux, Cézaire et sur le peintre Raymond Moret.

Photographies de

Jean-Marie CHOURGNOZ

Peintre officiel de la Marine, il ne cesse de parcourir les mers pour multiplier les photographies saisissantes et spectaculaires qui ont fait sa réputation. Pour *Les Chevaliers de la Mer*, il a réuni quelques-uns de ses meilleurs clichés — des scènes marines ou des paysages du globe appelés à vivre dans les mémoires.



978-2-86471-036-2



Antoine-Joseph Assaf

LETTRES À L'AMIRAL

*I
Le Martyre
des
Justes*



L'Âge d'Homme

Ces « Lettres philosophiques », écrites par un auteur engagé à bord des bateaux de la Royale, viennent de l'Orient vers l'Occident pour l'interpeller sur tous les drames que vit le monde, impliqué et souvent perdu sur la terre où l'aventure temporelle et spirituelle de l'humanité s'est toujours jouée devant la « vieille Europe » et les grandes puissances, et où elle se joue encore sous le regard d'un Dieu d'amour, étonné de voir sa terre « sainte », « promise » à tous ses fils, ravagée par la haine et la guerre et que la paix et la tranquillité de l'ordre ne viotent plus.





les urgentistes de la mer

Actes du colloque de l'EOCM

ASSISTANCE EN MER
LOTS HELIPORT

Mot d'accueil, ouverture du colloque

Commissaire en chef de la marine Jean-Loup Velut

Commandant l'École des officiers du Commissariat de la marine

*Monsieur le Secrétaire général de la mer,
Messieurs les préfets, Messieurs les officiers généraux,
Mesdames, Messieurs,*

JE SUIS TRÈS HONORÉ DE VOUS RECEVOIR CE MATIN DANS LES MURS DE L'EOCM POUR CE COLLOQUE CONSACRÉ AUX urgentistes de la mer face à l'évolution du droit, colloque organisé en partenariat avec l'Association française du droit maritime. Je salue la présence du président de cette association, Maître Patrick Simon, avocat au barreau de Paris.

Je remercie également l'Institut français de la mer représenté par son délégué général, l'amiral Lepeu et le président de la section locale Charles Claden, ainsi que le journal *Le Marin* qui nous font l'amitié de nous accorder leur parrainage pour cette manifestation.

Pourquoi ce colloque ? Parce qu'il est important de faire se rencontrer les juristes et les urgentistes, afin de faire progresser encore et toujours l'efficacité du dispositif de protection de nos côtes.

Je voudrais insister sur les deux choix qui ont présidé à l'organisation de cette journée.

Le premier de ces choix a été de tenter d'obtenir la présence simultanée du Secrétaire général de la mer, M. Xavier de la Gorce, prestigieux ancien élève de cette école, et des trois préfets maritimes métropolitains, l'amiral Rolin préfet maritime de l'Atlantique, l'amiral Tandonnet, préfet maritime de la Méditerranée et l'amiral Périssé préfet maritime de la Manche et de la mer du nord, pour les faire s'exprimer tous les quatre sur le thème de l'urgence en mer.

L'occasion d'une telle réunion est rare et je les remercie très vivement d'avoir pris de leur temps précieux, pour venir porter la bonne parole de l'action de l'État en mer parmi nous aujourd'hui.

Je considère bien évidemment qu'en leurs quatre personnes, c'est l'ensemble des administrations qui ont vocation à agir en mer qui s'exprime : administration des Affaires maritimes, douanes, gendarmerie, Sécurité civile, marine nationale et également Société nationale de sauvetage en mer.

Ce colloque se veut ainsi d'abord un hommage à tous les urgentistes de ces administrations, dont certains peuvent se sentir frustrés de ne pas avoir leur temps de parole à la tribune aujourd'hui. Mais ils pourront se rattraper lors des débats, s'ils le souhaitent.

Un autre choix de ce colloque a été de faire en sorte que la majeure partie des intervenants appartienne à l'Association française du droit maritime, nos hôtes d'honneur du jour, car je crois profondément à l'intérêt d'écouter les juristes, surtout lorsqu'ils sont les meilleurs spécialistes de leur sujet.

Merci donc à la très forte délégation de "maritimistes" appartenant au barreau de Paris et à celui de Nantes, et aux quelques pénalistes qui ont pris le risque de s'aventurer aujourd'hui jusqu'au bout du monde, "*pen ar bed*" en breton.

Je tiens également à remercier nos trois modérateurs : Terry Olson, André Thomas et Olivier Laurens.

Terry Olson, premier modérateur de la journée, également ancien de cette école et dont je salue la nomination récente comme conseiller d'État. Il existe, dans cette maison, une plaque des anciens élèves d'active devenus conseillers d'État. Elle est mise à jour lorsque l'occasion, rare, s'en présente. Et nous sacrifierons donc à cette tradition tout à l'heure, histoire de donner des idées à nos élèves – commissaires présents parmi nous ce matin avec leurs galons d'aspirants.

Deuxième modérateur de la matinée : André Thomas, rédacteur en chef du journal *Le marin*, qu'on ne présente plus, mais dont on apprécie volontiers les analyses toujours percutantes, et qui nous fait l'amitié de modérer la fin de la matinée.

Enfin, troisième et dernier modérateur, Olivier Laurens, commissaire général de la marine, auquel ses longues années de service au SGMer donnent une couleur très interministérielle, et, donc, une bonne garantie de vision générale des choses. Son action sera décisive cet après-midi pour faire en sorte que personne ne rate le transrade de 17 heures, qui marquera la fin de nos réflexions, le mot final restant au commissaire général Fillon, expert dans le domaine de l'action de l'État en mer et actuel inspecteur de la Marine nationale.

Une mention particulière enfin aux étudiants en master 2 et en doctorat du Centre de droit et d'économie de la Mer de l'université de Brest et du Centre de droit maritime et océanique de l'université de Nantes, qui sont venus assister en voisins à nos débats. ■

Mot d'accueil, ouverture du colloque

Maître Patrick Simon

Président de l'Association française du droit maritime

*Monsieur le Secrétaire général de la mer,
Messieurs les préfets, Messieurs les officiers généraux,
Mesdames, Messieurs,*

NOUS SOMMES HEUREUX DE NOUS ASSOCIER À VOS TRAVAUX, D'APPORTER NOTRE PIERRE À VOTRE ÉDIFICE ET aussi d'enrichir notre réflexion par la vôtre. Nous voici aujourd'hui réunis dans cette presqu'île qui nous permettra, si le temps se décide enfin à se lever, d'admirer cette magnifique rade de Brest comme si nous étions sur un navire.

Nous, qui sommes des juristes maritimes, venons passer une journée avec vous, les urgentistes de la mer comme vous dites, c'est-à-dire ceux qui viennent préserver les vies, sauver les navires, éviter les catastrophes, éviter les pollutions. À vous qui êtes militaires, secouristes, hommes et femmes d'action, je voudrais exprimer au nom de l'Association que je représente, mon profond respect. Je le ferai par une citation que, peut-être, vous reconnaîtrez. La voici :

*"Les flots de la Mort m'enveloppaient,
les torrents de Béthel m'épouvantaient,
les filets du Shéol me cernaient,
les pièges de la Mort m'attendaient.
Vers le Seigneur je lançai mon cri
... et mon cri parvint à ses oreilles.
Il tend la main d'en haut et me prend,
il me retire des grandes eaux
et de toutes mes angoisses il m'a délivré."*

Si je cite ce *psaume* 18 appelé souvent le "*Psaume du serviteur de Yahvé*", c'est parce qu'il fait partie de ces textes de la Bible qui ont transformé le monde car ils ont appris aux hommes à compatir avec la souffrance, à sauver les âmes et les corps, à l'image de celui qui sauve. Alors vous, vous ne vous occupez que des corps mais vos interventions consistent parfois à tendre la main d'en haut, comme le dit le *psaume*, et à retirer des grandes eaux des gens en train de se perdre. Les cris qui parviennent jusqu'à vos oreilles, aujourd'hui, ce sont des "*May day*".

Parce que vous faites ces sauvetages dans des conditions souvent périlleuses, vous méritez que l'Association rende hommage à ce qu'il y a de très beau en l'Homme : l'initiative, l'action contre la nature impitoyable pour sauver des vies. À notre époque où il est souvent de bon ton de critiquer l'action humaine et de défendre la nature en négligeant sa cruauté, ou en oubliant que seule l'action peut la défendre (et non le discours), il était, je crois, important de vous le dire et de vous en remercier. ■



Guy Le Moing

Les fortunes de mer

en images



MARINES
éditions



Un iceberg voir détecté, une météo exécrable, une côte inhospitalière, une défaillance technique ou humaine, les causes sont nombreuses qui peuvent conduire un navire à sa perte. Ce « en images » présente quarante fortunes de mer dont les causes furent différentes, le nombre des victimes variable, mais qui toutes illustrent à quel point le navigateur a toujours été et reste face à des aléas et de hasards. Du Titanic au Kourak, c'est près d'un siècle qui est abordé, avec des « liners », des paquebots, des navires de guerre ou des sous-marins.

Auteur a déjà publié, chez le même éditeur, « Et l'éclair fut sur sa tombe », le livre référence sur les naufrages et catastrophes maritimes du XX^e siècle.





ESSIEURS LES PRÉFETS MARITIMES,
Messieurs les officiers généraux,
Monsieur le Président,
Commandant,
Mesdames et Messieurs,

L'action de l'État en mer : pratique et évolution du droit maritime

Monsieur Xavier de la Gorce
Secrétaire général de la mer

Je voudrais en tout premier lieu remercier le commissaire en chef de la marine Jean-loup Velut, commandant de l'École des officiers du Commissariat de la marine, et Maître Patrick Simon, président de l'Association française du droit maritime, de l'excellente initiative d'avoir organisé ce colloque sur le thème des urgentistes de la mer et de l'évolution du droit qui encadre leur action.

Cette manifestation a l'insigne mérite – et la chose n'est pas si fréquente – de réunir urgentistes et juristes de haut niveau autour de préoccupations maritimes qu'ils partagent.

Je remercie également le contre-amiral Soudan qui nous reçoit ici sur le site du Groupe des écoles du Poulmic.

Je souhaite saluer la présence particulièrement symbolique des trois préfets maritimes, preuve, s'il en était, de l'acuité du sujet proposé à notre réflexion aujourd'hui.

Je remercie également tous les professionnels de la mer présents ce matin, qu'ils soient juristes ou opérationnels, acteurs civils ou militaires, privés ou étatiques. Au-delà de nos responsabilités, je sais qu'un souci commun nous anime : la sauvegarde de la vie humaine en mer et la préservation de l'environnement marin et littoral.

En effet, avec le développement du trafic maritime à l'échelle mondiale et une sensibilité, une réactivité de plus en plus développées, voire exacerbées, des opinions publiques, la sécurité en mer apparaît comme un des défis majeurs qui se posent aux acteurs maritimes, au premier rang desquels les États.

Au carrefour de l'urgence et du droit, le système français de l'action de l'État en mer (AEM) permet d'apporter une réponse souple et efficace à ces défis. Mais la sécurité le long de côtes françaises ne saurait se concevoir indépendamment d'une politique maritime européenne et sans l'évolution du droit maritime dans ses différentes dimensions.

La mer, *"par où les pires dangers peuvent menacer les États mais sans laquelle il n'est point de grandeur"*, selon la formule du général De Gaulle, est la principale voie de nos approvisionnements et de nos exportations.

L'explosion du commerce maritime confère, plus que jamais, aux espaces maritimes, une importance économique de premier plan.

Je rappellerai simplement quelques chiffres :

– 80 % du commerce mondial s'effectuent par voie de mer, plus de 60 000 navires parcourent les mers du globe et certains évoquent un triplement des quantités transportées par voie de mer à l'horizon 2020 ;

– 43 millions de barils de pétrole – soit plus de la moitié de ce produit ô combien stratégique – transitent chaque jour par voie maritime.

"Le fait essentiel du transport maritime est la mer et c'est elle qui commande le comportement des hommes ainsi que la législation convenable à ce comportement" disait le doyen Chauveau. Le président Simon appréciera mon souci de me référer à l'un de ses augustes prédécesseurs.

Il est évident que les activités économiques ne peuvent se développer en mer comme elles le font à terre, car elles se heurtent aux difficultés et conditions d'exploitation propres à ce milieu.

Si les progrès de la technique peuvent mieux armer le marin pour affronter le péril de la mer, il n'en demeure pas moins que le risque inhérent à toute expédition maritime reste élevé et potentiellement très lourd de conséquences.

C'est bien pour cela que le partage et la limitation des risques sont des préoccupations constantes du milieu maritime. Ces préoccupations fondent les mécanismes juridiques de l'assurance maritime – très tôt apparue – des avaries communes ou de l'assistance.

Et c'est sur ce même concept de limitation du risque que le droit maritime a édifié un système de responsabilité original pour l'armateur et son capitaine.

Cette même aversion au risque, cette exigence de sécurité, se retrouvent également dans toutes nos sociétés et tous nos comportements.

Ce phénomène n'est pas récent.

René Demogue, dès 1911, y voyait *"le plus grand desiderata de la vie juridique et sociale"*. *"Donner de la sécurité aux individus, cette idée si simple a dans le droit de nos jours une importance colossale"*, disait-il. Cette exigence sociale – que traduit aujourd'hui en la dénaturant l'expression *"risque zéro"* – trouve à s'appliquer tout particulièrement dans le domaine de l'environnement. Et j'en veux notamment pour preuve la sensibilité extrême de nos populations aux pollutions marines.

Sensibilité extrême parce que le littoral et son accès au grand large touchent à des enjeux et symboles essentiels.

Sensibilité extrême également parce qu'un naufrage ne saurait se résumer à la conséquence inévitable d'un événement de mer imprévisible.

Mesdames, Messieurs,

Au carrefour de l'urgence et du droit, il y a l'AEM. Le dispositif français d'AEM, qui a vu le jour il y a maintenant une trentaine d'années et qui a été renforcé en 2004, puis 2005, repose sur deux fondements: l'implication des administrations disposant de compétences et de moyens en mer et une coordination unique. A l'échelon central, l'AEM est dirigée par le Premier ministre puisque pas moins d'une douzaine de ministères concourent, à des titres et degrés divers, à l'intervention de l'État en mer.

Ce travail interministériel est animé au quotidien par le SG Mer.



À l'échelon déconcentré, l'AEM incombe au préfet maritime, représentant de l'État en mer, représentant du Premier ministre et de chaque membre du gouvernement. On pourrait ainsi dire que les préfets maritimes sont les urgentistes en chef.

Je voudrais en profiter pour remercier tous ces acteurs pour l'engagement qui est le leur au quotidien: non seulement la Marine nationale, les Douanes, la Gendarmerie nationale et les Affaires maritimes. Mais également, la Sécurité civile, la SNSM et la compagnie des Abeilles internationales sans lesquelles le sauvetage et la sécurité dans les eaux françaises ne seraient pas ce qu'ils sont aujourd'hui.

Il convient également de rappeler que la sécurité maritime est une responsabilité qui se partage entre gens de mer et gens de terre. L'échouement du porte-conteneurs *Rokia Delmas* a illustré l'importance et l'utilité de contacts permanents entre autorités maritimes et terrestres pour le traitement de telles situations.

Il faut que cette organisation soit modulable, apte à monter en puissance face à un événement majeur en associant si nécessaire les secours terrestres aux dispositifs de secours maritimes.

Ainsi, l'instruction du SG Mer du 29 juillet 2004 sur les lieux de refuge et l'accueil des navires en difficulté permet la prise rapide de décisions après une concertation étroite entre autorités terrestres et maritimes, avec le concours d'experts techniques.

Le nouveau dispositif ORSEC prévu par le décret du 13 septembre 2005 conforte cette approche qui privilégie le partage des expériences et des expertises. L'élaboration du volet maritime de ce dispositif est une occasion exceptionnelle de revoir nos plans d'intervention (SECNAV et POLMAR) à la lueur de nos expériences les plus récentes.

À côté d'une bonne organisation, il faut aussi des moyens à la hauteur des enjeux. C'est le sens du schéma directeur de l'action des moyens de l'État en mer, illustrant par exemple les efforts très importants réalisés, hier, par l'affrètement des nouveaux remorqueurs d'intervention et la poursuite de la modernisation des équipements de surveillance maritime, et demain, je m'y efforce, la pérennisation d'une capacité d'intervention par hélicoptères lourds.

Je rappelle que SPATIONAV et le système d'information *Trafic 2000* pour le suivi du trafic maritime et des cargaisons dangereuses sont aujourd'hui pleinement opérationnels.

La coopération internationale et régionale est également un élément prégnant de l'organisation de la recherche et du sauvetage en mer. Un événement comme le naufrage du *MSC Napoli* a montré combien ces coopérations sont utiles et efficaces.

La France est partie à plusieurs accords. Il faut en compléter la liste et moderniser les accords les plus anciens.

Huit ans après le naufrage de l'*Erika*, cinq ans après celui du *Prestige*, des efforts considérables ont été réalisés afin d'améliorer la préservation de l'environnement marin et la sécurité maritime.

Je souhaiterais maintenant rappeler quelles ont été les principales étapes de l'adaptation de notre *corpus* juridique en ce sens.

La loi du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants et celle du 9 mars 2004, portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, ont aggravé très sensiblement les peines encourues en cas de rejet des navires. Et il est envisagé que les textes de loi issus des travaux du Grenelle de l'environnement poursuivent dans cette voie de la sévérité. Cette même loi du 3 mai 2001 instaure des tribunaux de grande instance du littoral maritime, spécialement compétents pour les infractions à la convention MARPOL. Et je ne doute pas que l'actuel

dispositif judiciaire verrait son efficacité encore accrue grâce à une plus grande spécialisation de certains tribunaux dans les affaires maritimes, ainsi que la commission sur la répartition des contentieux dirigée par le recteur Guinchard l'examine en ce moment.

La loi du 15 avril 2003 a créé une zone de protection écologique (ZPE) en Méditerranée afin de permettre des poursuites pénales à l'encontre d'auteurs de pollutions, au-delà des 12 milles marins dans lesquels nous étions jusqu'alors juridiquement confinés.

Vous le savez, la France s'est également distinguée aux niveaux européen et international, par une action résolue pour améliorer les conditions de sécurité du transport maritime et adapter les règles de responsabilité qui encadrent celui-ci. Notre pays a été pour beaucoup dans les décisions prises par l'Union européenne au titre des paquets *Erika I* et II.

Les autorités françaises et espagnoles, lors du sommet de Malaga, le 26 novembre 2002, ont arrêté des mesures pour éloigner des zones côtières les navires sous-normes.

La France s'est associée à cinq autres États membres de l'UE (Royaume-Uni, Irlande, Belgique, Espagne et Portugal) pour donner, aux eaux bordant leur côte occidentale, le statut de zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV).

Nous avons engagé la procédure de ratification de plusieurs textes internationaux :

- la modification de la Convention MARPOL afin de hâter la sortie de flotte des pétroliers les plus âgés ;
- le protocole de 1996 à la Convention de Londres de 1976 relevant les plafonds de limitation de responsabilité des propriétaires de navires en matière de créances maritimes, protocole qui a été publié le 22 septembre dernier ;
- la Convention de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute et la Convention internationale de 2003 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast pourraient, à leur tour, être ratifiées au cours des prochains mois ;
- le protocole instituant un troisième niveau d'indemnisation au sein du FIPOL et portant à 750 millions de DTS⁽¹⁾ (920 millions d'euros) le plafond d'indemnisation pour un événement déterminé ;
- enfin, la France participe activement au groupe de travail de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la mise en

œuvre de la Convention internationale *Haradious Noxious Substance*⁽²⁾ (HNS) de 1996

Notre pays a également pris une part essentielle aux travaux ayant précédé l'adoption par l'Organisation internationale du travail (OIT), en février 2006, de la nouvelle convention du travail maritime, grâce à laquelle les contrôles de l'État du port vont être étendus au respect des normes sociales.

Nous devons nous réjouir de ces progrès, progrès à la fois dans la prévention, la réaction, la répression et l'indemnisation de l'évènement maritime.

Mais certaines évolutions ne laissent pas de nous préoccuper.

Ainsi, pour répondre au fort développement du commerce maritime que j'évoquais, une course à la capacité de transport s'est engagée.

Aujourd'hui, près de 150 porte-conteneurs de plus de 10000 équivalent vingt pieds (EVP) sont en commande, et le constructeur coréen Samsung annonce la mise en chantier d'un navire de 16000 EVP. Du jamais vu jusqu'à présent.

Une telle tendance au gigantisme se retrouve également dans les secteurs rouliers et passagers : certains navires affi-

chent des capacités de chargement de 8000 véhicules tandis que des paquebots d'une capacité de 5 500 passagers sont mis en chantier. Dans le même temps, la tendance à la réduction du nombre de marins embarqués se confirme. Maersk Lines n'indique-t-il pas que treize hommes suffisent sur un navire tel que l'*Emma Maersk*, d'une capacité de plus de 12 000 EVP ?

Ces évolutions ne vont pas sans conséquences et posent la question de la sécurité maritime et de la lutte contre les pollutions dans des termes nouveaux.

L'État a la responsabilité de la sécurité et de la sauvegarde de la vie humaine en mer. Il est de notre devoir de nous montrer particulièrement vigilants quant à la maîtrise que nous prétendons conserver de nos possibilités d'intervention sur le trafic maritime le long de nos côtes.

Mais aurons-nous à l'avenir les capacités matérielles de remorquer par mauvais temps un porte-conteneurs *over-Malacca* ?

Comment gérerons-nous un sinistre majeur sur un navire emportant 5 000 passagers ?

De nombreuses réflexions sur ces nouveaux périls maritimes sont en cours. Je me bornerai à signaler l'initiative la plus



récente en ce domaine qui émane du Cluster maritime français, dont je salue ici les représentants.

J'en attends avec intérêt les résultats.

De nouvelles solutions techniques ne manqueront pas de répondre à ces nouveaux risques, c'est certain.

Mais je souhaiterais, à ce stade, vous faire part d'une série d'interrogations auxquelles, j'en suis persuadé, vous ne manquerez pas d'apporter des éléments de réponse au cours de vos débats :

Sans méconnaître l'importance vitale du transport maritime, les États côtiers doivent-ils être sans cesse astreints à augmenter leurs moyens techniques et humains en fonction de la dangerosité croissante de celui-ci ?

Appartient-il aux seuls États côtiers de supporter la charge financière que de tels moyens représentent ?

Plus précisément :

La sécurité peut-elle être garantie sans une véritable prévention, tant les dommages, actuels mais encore davantage futurs, sont si difficilement maîtrisables sinon réparables ?

Certaines règles du "shipping" ne seraient-elles pas devenues les principaux obstacles à l'amélioration effective de la sécurité maritime ?

En effet, le transport maritime s'est fondé, au fil des siècles, sur deux principes : la liberté de la mer et l'exclusivité de la loi du pavillon.

Ces deux principes, vertueux à l'origine puisque nécessaires au commerce maritime, se sont vus dévoyés au point de permettre l'apparition d'une navigation de complaisance peu scrupuleuse.

Comme le dénonçait Martine Remond-Gouilloud "en haute mer le navire n'a de comptes à rendre qu'à l'État qui lui a accordé son pavillon, c'est-à-dire bien souvent qu'il n'a de comptes à rendre à personne. Si un État refuse un armateur, 100 autres auront la complaisance de l'accueillir. Autant dire que le plus fort ou le moins cher l'emporte".

Je suis profondément convaincu que seule la mobilisation de l'ensemble des acteurs du monde maritime permettra de garantir des mers plus sûres, des mers plus propres.

Et il convient pour cela :

– d'agir au niveau de l'État qui accorde son pavillon et qui, de ce fait, doit assumer un rôle de premier rang ;

– de renforcer le régime d'inspection par l'État qui accueille le bateau dans ses ports ;

– d'améliorer le contrôle qualité en matière de certification des navires ;

– de rendre plus efficace le suivi des navires qui circulent dans les eaux européennes ;

– de garantir un juste dédommagement aux passagers victimes d'accident ;

– d'accroître nos capacités à tous de tirer les leçons techniques des accidents ;

– enfin, de renforcer le régime de responsabilité des propriétaires de navires.

Ce sont là, vous l'aurez reconnu, les différents éléments proposés dans le paquet *Erika* III.

Ce paquet a la vertu de s'adresser à l'ensemble des acteurs impliqués dans la sécurité maritime, qu'ils soient institutions publiques ou opérateurs privés.

Sans méconnaître les réserves qu'il peut susciter chez certains partenaires, cet ensemble de textes offre la possibilité de progrès majeurs.

C'est, de mon point de vue, l'occasion, pour la communauté maritime, de rejoindre les exigences de sécurité exprimées par l'ensemble de la société.

Mais prenons garde de ne pas limiter le champ de nos préoccupations aux zones littorales. La prise en compte des seuls risques côtiers conduirait à une vision réductrice de la sécurité et de la sûreté de nos espaces maritimes.

Dans sa seconde soumission au *Livre vert* sur la politique maritime en juillet dernier, la France a exprimé le besoin d'un réseau de surveillance maritime efficace à l'échelle de l'UE. Ces orientations ont été reprises dans le *Livre bleu* de la Commission européenne, adopté au mois de décembre dernier.

La France mettra donc à profit sa présidence de l'UE pour promouvoir la mise en place d'un réseau de surveillance en Méditerranée occidentale et dans les approches atlantiques de l'Union avant qu'il ne soit étendu, le moment venu, à toutes les approches maritimes européennes.

En conclusion de mon intervention et en ouverture de nos débats, je voudrais insister sur ces quelques sujets qui doivent retenir notre vigilance.

Les risques liés à la mer : risques stratégiques, économiques et environnementaux, risques humains vont croissant.

Le nombre et la pluralité de partenaires concernés : on ne peut plus traiter la sécurité maritime au seul niveau des participants à l'expédition maritime. Il faut aussi prendre en compte des partenaires qui, à un titre ou un autre, peuvent faire valoir leur statut de victimes terrestres, tels les collectivités locales, les associations, les ONG, qui sont autant d'instances représentatives des populations concernées.

La dimension européenne des affaires de la mer s'accroît. La politique maritime européenne entre aujourd'hui en première phase de mise en œuvre, notamment sur le plan des actions sectorielles – dont le paquet *Erika* – mais aussi sur des thèmes stratégiques tels que la surveillance, la gouvernance ou la meilleure connaissance du milieu marin.

L'État se restructure, tant au niveau central qu'au niveau déconcentré.

Des lois nouvelles s'annoncent. Je pense aux lois du Grenelle de l'environnement qui ouvriront des thématiques et des approches nouvelles, y compris dans le domaine maritime.

Face à cela, notre réponse doit être réfléchie, exigeante et notre organisation sans faille.

Cette organisation repose aujourd'hui sur une architecture, une pratique et une expérience éprouvées, grâce au rôle éminent des préfets maritimes en matière d'AEM, dans sa conception la plus large. L'amiral Merer les a nommés "préfets de la mer". C'est une formule à laquelle je souscris tant elle identifie à la fois un milieu et un métier.

Notre vigilance sera de faire en sorte que, dans ce contexte mouvant et tout en tenant compte des évolutions légitimes, non seulement on ne les affaiblisse pas mais que, tout au contraire, on les renforce.

C'est pour moi un objectif majeur qui mobilisera toute mon énergie. ■

(1) Le droit de tirage spécial est l'unité monétaire créée par le fonds monétaire international.

(2) Cette convention vise à assurer une réparation adéquate, rapide et efficace des dommages causés aux personnes et aux biens ainsi que des pertes économiques occasionnées par le transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses.



TIENS TOUT D'ABORD À REMERCIER L'ÉCOLE DES OFFICIERS DU COMMISSARIAT de la marine et l'Association française de droit maritime d'organiser conjointement ce colloque consacré aux urgentistes de la mer.

Le sauvetage en mer et la lutte contre les pollutions constituent le quotidien des centres opérationnels et deux des principales responsabilités en qualité de préfet maritime de l'Atlantique, représentant de l'État en mer.

L'Atlantique est une zone où les risques d'accident sont nombreux du fait de l'importance du trafic maritime et de conditions météorologiques difficiles. Les opérations de sauvetage sont quotidiennes et les opérations de lutte contre les pollutions accidentelles, de type *Erika* ou *Prestige*, sont encore dans toutes les mémoires.

Ainsi, en 2007, on peut noter une dizaine de naufrages significatifs, une vingtaine de remorquages d'assistance de navires importants et près de 2 387 opérations *Search and Rescue* ou SAR impliquant 5 445 personnes (280 blessés, 22 disparus et 72 décès, dernier chiffre en augmentation de 44 % par rapport à l'année 2006)

Les risques encourus en mer sont aujourd'hui accentués du fait du gigantisme croissant des navires, avec des paquebots de plus de 5 000 passagers ou des porte-conteneurs de plus de 12 000 boîtes.

La question des urgences en mer peut être analysée autour de quatre volets principaux.

[La connaissance de l'information.]

Ma première préoccupation face à un événement de mer est de pouvoir disposer au plus vite d'un point de situation le plus précis possible. Ainsi, la maîtrise de l'information passe aussi bien par la perception de l'événement que peut avoir l'officier coordonnant les missions de sauvetage au Centre régional de surveillance et de sauvetages (CROSS), que par l'évaluation *in situ* de la situation par le biais d'une équipe d'évaluation et d'intervention (EEI).

Cette capacité à mettre en œuvre, sous très faible préavis, une équipe d'évaluation est un outil particulièrement important dans la connaissance et l'appréciation d'une crise maritime. Une équipe permanente, à Brest, et deux activables sur ordre, à La Rochelle et Bayonne, me permettent de disposer de spécialistes de la mer, officiers de marine, inspecteurs des centres de sécurité des navires, pilotes et officiers des ports, capables de me livrer une expertise indépendante de la situation du navire.

Outre la connaissance de l'événement en lui-même, une évaluation du navire est possible grâce aux bases de données internationales, européennes ou nationales (Lloyd's, *Equasis*). Elles fournissent un éclairage intéressant afin de connaître l'historique du bâtiment et le sérieux des acteurs. Ces bases de données sont alimentées par les systèmes d'inspection mis en place par l'État du port (*Port State Control*) réalisés partout en Europe à l'occasion des escales des navires et partagées entre États membres.

[Le choix d'une réponse adaptée.]

Une fois la situation analysée, il faut savoir prendre, dans l'urgence, les mesures de sauvegarde appropriées et parfois savoir arbitrer

Urgences en Atlantique

Vice-amiral d'escadre Xavier Rolin

Préfet maritime de l'Atlantique
Commandant la zone maritime Atlantique
Commandant la région maritime
Atlantique-Manche-mer du Nord



entre plusieurs événements simultanés, avérés ou potentiels. À titre d'exemple, au cours de la tempête du 9 décembre 2007, sept bâtiments se sont signalés en difficulté au large d'Ouessant, au rythme d'une nouvelle affaire par heure. Nos moyens, même s'ils sont conséquents, ne sont pas dimensionnés pour ces situations exceptionnelles, il faut donc faire des choix avec une information bien souvent incomplète.

La réponse adaptée passe aussi par la prise rapide d'une décision permettant de limiter au maximum les effets sur l'environnement et les activités humaines.

La gestion du MSC *Napoli* est, à ce titre, à bien des points exemplaires.

Le 18 janvier 2007, le MSC *Napoli*, porte-conteneurs de 275 m de long avec 2400 boîtes à son bord (dont 150 contenant des produits dangereux) émet à 11 h40 un appel de détresse vers le CROSS Corsen, à 55 nautiques au large d'Ouessant à la suite de l'apparition de fissures au niveau de sa coque.

La gestion de la crise peut s'analyser autour de trois phases successives :

– **phase 1 : gestion de l'opération de sauvetage par le CROSS Corsen en coopération avec le MRCC Falmouth.** L'équipage de 26 personnes, qui avait pris place dans le canot de sauvetage, est hélitreuillé par les trois hélicoptères *Sea King* britanniques. La France dépêche sur zone deux *Super-Frelon*,

un *Falcon* et des moyens nautiques, l'*Abeille Bourbon* de Brest puis l'*Abeille Liberté* de Cherbourg, et les navires antipollution *Argonaute* et *Alcyon* ;

– **phase 2 : Analyse de la situation du navire.** Le préfet maritime met en demeure l'armateur le 18 janvier à 13 h00, et celui-ci passe alors un contrat d'assistance, à 14 h20, avec les sociétés SMIT et Les Abeilles International. Le préfet maritime envoie une équipe d'évaluation et d'intervention dans l'après-midi ;

– **phase 3 : coopération franco-britannique : activation du Manche Plan et choix du lieu de refuge.** Il apparaît rapidement que les sites français sont inadaptés en raison de la taille du *Napoli*, des 18 mètres de tirant d'eau et des conditions météorologiques. L'analyse conjointe franco-britannique aboutit à la décision d'échouer le MSC *Napoli* dans la baie de Lyme le samedi 20 janvier après déclenchement du *Manche Plan*.

Au bilan, cette opération est un succès et a permis la concrétisation d'excellentes relations franco-britanniques à tous les niveaux. Cette première mise en œuvre du plan d'accueil des navires en difficulté a souligné l'intérêt de l'échouement (souvent la moins mauvaise solution pour éviter une catastrophe écologique de grande ampleur)

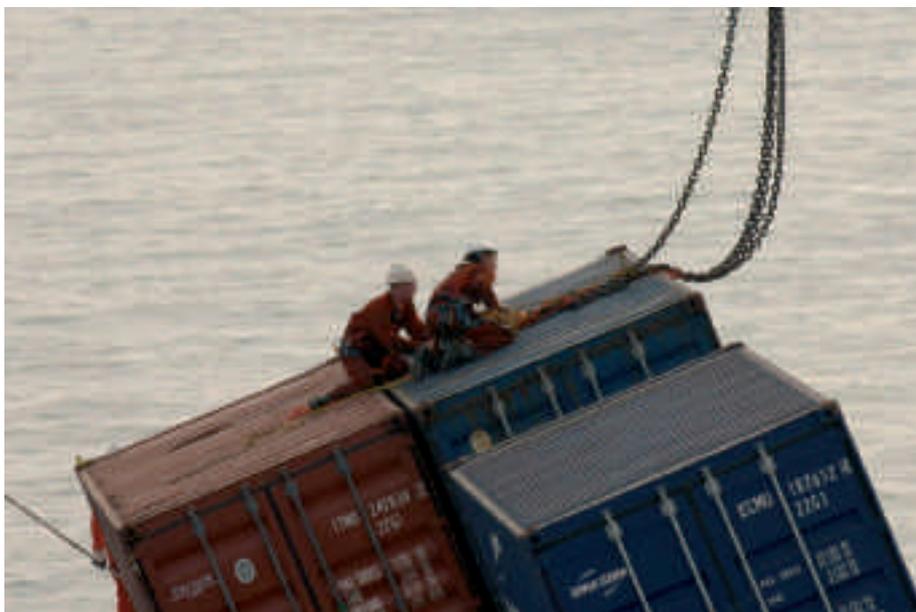
Toutefois, cette affaire a mis en évidence de nombreuses difficultés :

- accès à la connaissance détaillée de la cargaison (une nuit de travail) ;
- évaluation des mesures de sécurité vis-à-vis des matières dangereuses ;
- identification et localisation à bord des conteneurs de matières dangereuses ;
- architecture navale et calcul des risques de rupture de la coque et pertes de stabilité.

[Placer les acteurs privés face à leurs responsabilités.]

L'État ne doit pas se substituer en permanence aux acteurs privés du monde maritime : les premiers responsables sont les capitaines de navire, les armateurs et les propriétaires.

Ainsi, dans les cas de navires en difficulté (une vingtaine par an au large de la pointe Bretagne), la mise en demeure, adressée par le préfet maritime à l'armateur, le place légalement face à ses responsabilités. L'action ne sera conduite par l'État



qu'en l'absence d'action appropriée de sa part, et à ses frais, risques et périls.

À titre d'exemple, la mise en demeure établie, le 24 octobre 2006, suite à l'échouement du porte-conteneurs *Rokia Delmas*, au large de l'île de Ré, a constitué le cadre juridique fondant les rapports public/privé tout au long du chantier maritime. Elle a été levée le 19 décembre 2007 à l'issue des opérations en mer et après un contrôle des fonds marins.

La responsabilisation des acteurs nécessite une gamme d'outils juridiques adaptés à la gestion des crises et confiés au préfet maritime. Malheureusement, les temps juridique et législatif ne sont pas les mêmes que ceux de l'événement et de l'urgence en mer. Ainsi, aujourd'hui des lacunes importantes subsistent, par exemple, quant au régime juridique des cargaisons tombées à la mer (qui est responsable? L'armateur ou le propriétaire du conteneur?) ou des épaves abandonnées. Qui finance la récupération en mer, le déchargement puis la mise en lieux sûrs, à terre, de ces cargaisons perdues?

[Disposer d'une organisation de crise adaptée.]

Enfin, une gestion adaptée des situations d'urgence suppose une organisation efficace des structures de direction de la crise

et un entraînement des équipes d'intervention.

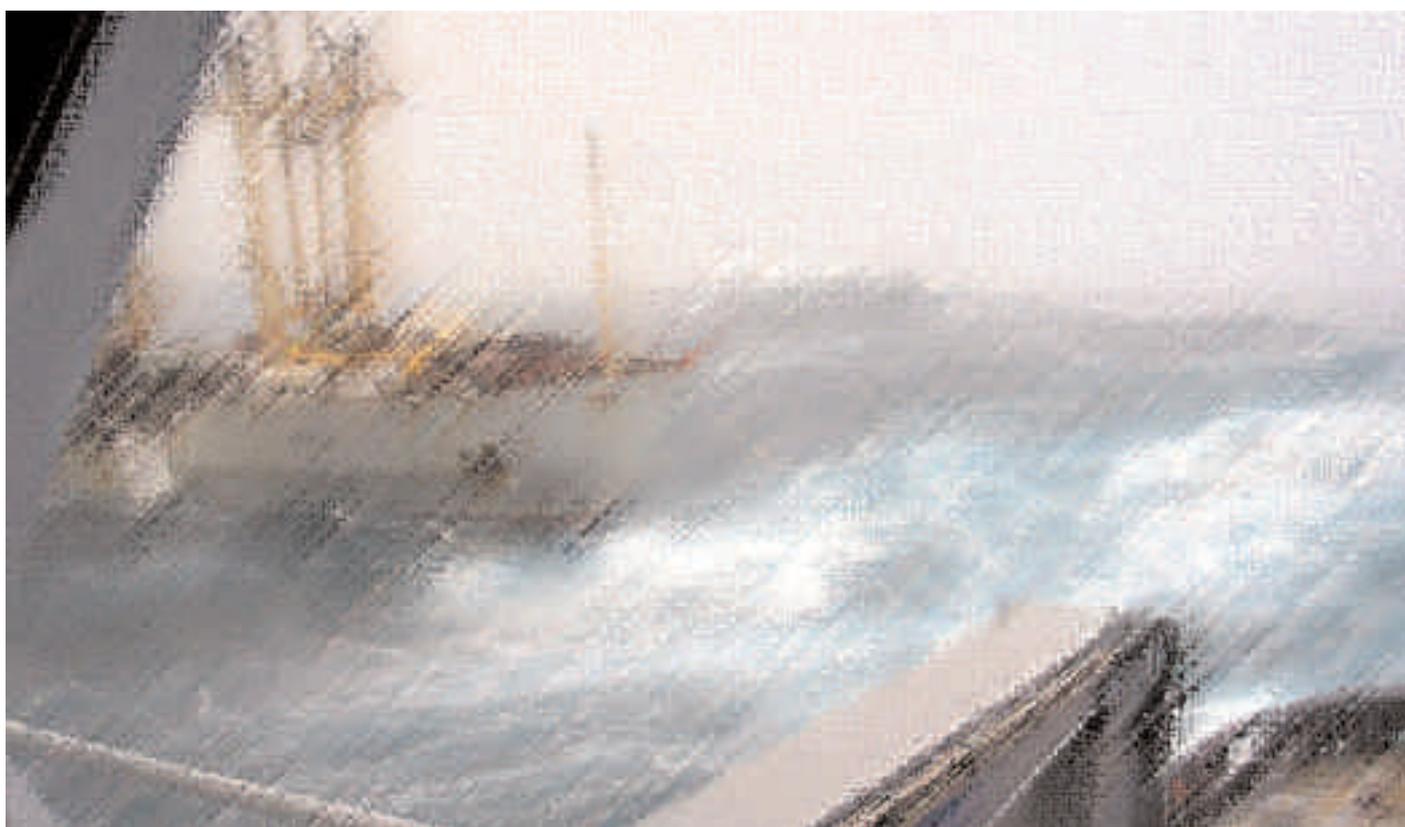
Suite à la loi du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile, l'organisation de crise repose désormais sur le plan ORSEC *Maritime*, aujourd'hui en cours de finalisation pour la façade Atlantique. Ce plan détermine, compte tenu des risques existant en mer, l'organisation générale des secours et recense l'ensemble des moyens publics et privés susceptibles d'être mis en œuvre. Il comprend des dispositions générales applicables en toutes circonstances, et des dispositions propres à certains risques particuliers (secours à victimes, pollution maritime, assistance et accueil des navires en difficulté). Ainsi, les plans spécialisés (plans de secours aux naufragés, pollution maritime, plan d'accueil des navires en difficulté) sont en cours de refonte dans un dispositif plus global permettant de mieux prendre en compte la dimension multiple des événements de mer.

À cet égard, la gestion de l'interface mer/terre est particulièrement importante et le dialogue que nous entretenons régulièrement avec les préfetures de zone et les préfetures départementales, nous permettent, le jour J, d'échanger et de nous coordonner le plus efficacement possible.

Le plan ORSEC *Maritime* ne prévoit plus de déclenchement formel de plans mais une gamme d'outils activables en fonction du degré d'intensité de la crise. En cas d'événement majeur, un centre de traitement de crise est armé à la préfeture maritime afin de pouvoir gérer la crise dans sa globalité. Plusieurs cellules expertes sont alors mobilisées au profit du préfet maritime et de ses principaux adjoints : conduite des opérations, navire/cargaison, anti-pollution, juridique/finances, information des autorités et communication.

Vous voyez à quel point l'urgentiste de la mer, pour reprendre la terminologie proposée par ce colloque, doit savoir rassembler et mettre à l'œuvre de multiples savoir-faire qu'il faut chaque jour, opération après opération, identifier, acquérir, entretenir et améliorer. Le cadre juridique est fondamental, tout autant que la bonne connaissance des faits et des situations, les capacités opérationnelles d'action sur la mer et dans les airs, la possibilité de mobiliser immédiatement des réseaux d'experts en fonction de chaque cas particulier, au service d'une chaîne d'information et de décision qui remonte aux instances gouvernementales françaises, mais aussi aux autorités des pays voisins.

Je vous remercie de votre attention. ■



Léon RENARD

Les phares



La Découverte
éditions

Les phares

« Sans boussole, sans montre, sans carte, n'ayant pour guide que l'observation de la Petite Ourse, il fallait ces points de repère pour reconnaître les positions et corriger son estime, pour distinguer dans le cours d'un simple voyage côtier les ports, les écueils, les atterrissements, pour tenter avec assurance le passage des grands détroits, les traversées des continents aux îles, et pouvoir prolonger ces courses au-delà de la durée du jour. »

Depuis la nuit des temps, les phares n'ont jamais manqué aux navigateurs. Léon Renard dresse dans cet ouvrage un panorama de leur évolution et invite le lecteur, avec des anecdotes, à pénétrer dans cet univers de vigilance et de courage.

Cet ouvrage a été publié en 1867.

« ...Pendant cette terrible période, je cherchai autant que possible un refuge dans le sommeil. Sauf à l'époque de mes débats, quand c'était mon tour de veiller la seconde partie de la nuit, je m'étendais sur le plancher de la lanterne et dormais profondément ; la lampe brûlait comme elle pouvait. Cette négligence systématique amena une seconde querelle... »

23 €

ISBN : 978-2-84265-574-7



9 782842 655747

www.ladecouverte.com



APOLÉON I^{er}, CRÉATEUR DE LA FONCTION DE PRÉFET MARITIME, DISAIT que "la politique des États est dans leur géographie". Cette citation peut parfaitement servir d'introduction à une présentation de la politique régionale en Manche et en mer du Nord de l'Action de l'État en mer (AEM).

La carte de la Manche révèle l'étroitesse de ce bras de mer, estuaire de l'Europe, que les Français nomment Manche et les Britanniques *English Channel*. À aucun moment, un navire n'est à plus de quelques dizaines de nautiques de la côte, et c'est en cet endroit du globe que l'on rencontre les plus forts marnages et parmi les plus forts courants de marée.

Les conditions géographiques et océanographiques font que tout événement maritime qui se produit dans cet espace, doit être traité avec célérité.

Cette façade est le théâtre d'une multitude d'activités économiques et d'enjeux nationaux majeurs qu'il nous appartient de préserver de part et d'autre de cette mer.

Ce détroit est aussi le plus fréquenté du Monde, après le détroit de Malacca.

La proximité des côtes, que j'évoquais il y a un instant, fait que, bien souvent, un incident bénin de navigation doit être traité sous le signe de l'urgence. Ainsi, le samedi 22 mars 2008, un cargo polonais, bien entretenu, avec d'excellents certificats de visite et un bon équipage, a cependant nécessité l'envoi du remorqueur *Abeille Liberté* et la préparation d'une mise en demeure. En dépit des bons éléments objectifs le concernant, l'intervention mineure qu'il devait effectuer sur son système de propulsion l'a contraint à dériver près de deux heures par des vents qui le conduisaient vers la côte à environ cinq nœuds et tout dépassement du délai prévu pour la réparation aurait eu des conséquences catastrophiques si nous n'avions pas été prêts !

De même, les pollutions maritimes ne connaissent pas les frontières et un accident d'un côté du *Channel* risque fort d'avoir des conséquences fâcheuses pour l'autre pays riverain, comme nous le rappelle l'affaire du *Torrey Canyon* en 1967 ou, plus près de nous, celle du *Tricolor* en 2002.

Toute la politique des préfets maritimes dans cette zone est donc placée sous le double signe de l'urgence et de la coopération internationale, principalement franco-britannique mais aussi franco-belge, face aux événements maritimes.

[Structures et procédures de coopération maritime franco-britannique pour le traitement des "urgences" en Manche.]

C'est en juillet 1973 que fut créé l'*Anglo French Safety Of Navigation Group* (AFSONG). Ce groupe a reçu pour mission d'assurer une meilleure coordination et un développement des systèmes de surveillance, de sécurité et d'information sur la navigation en Manche. Il va ainsi élaborer des projets de règles communes afin de les soumettre à l'Organisation maritime internationale (OMI), organiser la prévention et la lutte contre les sinistres et les pollutions, et établir les procédures de collaboration entre les différents centres de surveillance. On lui doit la présentation, à l'OMI, du projet sur les dispositifs de séparation du trafic maritime (DST) en Manche.

Deux sous-groupes, rattachés à l'AFSONG, sont chargés d'études et de missions spécifiques, ce sont l'*Anglo French Navigation Technical Group* (AFNTG) et l'*Anglo French Accident Technical Group* (AFATG).

Passons rapidement sur le sous-groupe AFNTG – chargé des études et réalisations techniques concernant la circulation maritime et la

Une coopération internationale indispensable à la bonne gestion des événements de mer

Contre-amiral Philippe Périssé

Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord

prévention des accidents en Manche et dans le pas de Calais –, pour nous pencher sur le sous-groupe AFATG, plus particulièrement chargé de la coopération opérationnelle et de l'étude des mesures d'urgence à prendre en cas d'accident majeur en Manche ou dans le pas de Calais. Créé en 1976, ce groupe constitue l'âme et le moteur de la coopération franco-britannique dans le domaine de l'AEM. Cette structure connaît deux réunions formelles par an, co-présidées par les autorités opérationnelles françaises et britanniques de la façade maritime. Le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord est responsable de la délégation française. Elle inclut, comme observateurs, des représentants de la Belgique, de l'Irlande et des îles Anglo-Normandes, afin d'étudier, en détail, les incidents et accidents survenus dans la zone et en tirer les enseignements, d'envisager les changements de réglementation ou l'arrivée de nouveaux moyens ou équipements.

C'est, en résumé, une structure d'échanges techniques entre personnes qui se connaissent bien car elles travaillent ensemble au quotidien (directeurs de Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage [CROSS] et de *Maritime rescue co-ordination centre* [MRCC], responsables de l'antipollution britannique et membres des divisions AEM). Cette connaissance se traduit par une estime mutuelle des individus, qui est indispensable à la confiance qui doit exister entre eux lorsque surgissent l'imprévu et les difficultés.

Cette structure a fait naître la procédure des "urgentistes", avec la rédaction, en 1978, du plan d'intervention en cas de sinistre majeur en Manche: le "Mancheplan". Ce plan, dont on célèbre le 30^e anniversaire cette année, mérite que l'on s'attarde un peu sur son contenu et son esprit. Il organise l'action des autorités françaises et britanniques en Manche en cas de sinistre maritime. Il traite des procédures de coopération dans les opérations de recherche et de sauvetage maritimes, ainsi que de la lutte contre les pollutions.

Son principe de base est de permettre rapidement, par un agrément mutuel, de définir lequel des deux pays sera chargé de coordonner et diriger l'action; l'autre pays se plaçant en appui en fournissant l'assistance de ses moyens. La décision est prise au niveau opérationnel par simple échange de "mails", et non au niveau politique, ce qui permet de gagner un temps précieux.

En ce qui concerne les opérations de sauvetage, la décision d'activer le *Mancheplan* est prise par les directeurs de CROSS ou de MRCC. Pour la lutte antipollution, c'est le préfet maritime et le chef du service des opérations de la *Maritime and Coastal Agency* [MCA] ou le responsable national pour l'antipollution qui décident de son activation. Le plan est très pragmatique dans son esprit, et il est enrichi et adapté en permanence à l'évolution du contexte et de la réglementation. Il vient, par exemple, de s'enrichir d'une annexe déclinant en bilatéral les dispositions de la procédure dite des "lieux de refuge".

[Les exemples récents de la coopération opérationnelle en Manche.]

Depuis 1978, chaque année a connu son lot d'événements maritimes entraînant une coopération majeure. La création, en 1999, du poste de représentant permanent du ministre britannique des Transports auprès de la MCA le *Secretary of state's representative* (SOSREP) a accentué cette coopération entre la France et la Grande-Bretagne, aboutissant à la signature de décisions conjointes par le préfet maritime et le SOSREP.

Comme toujours, certains événements ont eu un grand retentissement médiatique, alors que beaucoup d'autres sont passés inaperçus des médias; la solution trouvée en commun permettant d'éviter les conséquences graves. Au-delà des structures et des plans, c'est bien la connaissance et la confiance mutuelles entre autorités maritimes, forgées lors de nombreuses affaires lourdes comme celles du *levoli Sun*, du *Tricolor*, de l'*Ece* ou du *Napoli*, qui contribuent directement au succès des opérations conjointes de sauvetage et d'assistance.

Les apports de la coopération : l'action conjointe face à un armateur.

Affaire de l'Ece (31 janvier – 18 septembre 2006). Le 31 janvier 2006, vers sept heures du matin, peu avant l'entrée dans le DST des Casquets, le vraquier *General Grot Rovetki* aborde le chimiquier *Ece*, battant pavillon des îles Marshall.

Quelques heures après la collision, l'*Ece* sombre avec sa cargaison de 10 000 tonnes d'acide phosphorique et 70 tonnes de fuel de propulsion. L'accident a lieu dans la zone française du *Mancheplan*, mais les intérêts menacés sont à la fois ceux de la Grande-Bretagne, des îles Anglo-Norman-

des d'Aurigny et de Guernesey, ainsi que ceux de la France avec les côtes de Bretagne et du Cotentin.

Le *Mancheplan* est déclenché, la France étant responsable de la coordination des opérations de lutte; le soir-même, le SOSREP et deux cadres de la MCA rejoignent l'équipe du préfet maritime pour étudier les mesures qu'il convient de prendre en commun.

Huit mois plus tard, après une douzaine de réunions avec les représentants de l'armateur, le représentant des îles Marshall et le SOSREP, l'affaire s'est achevée par une opération, conduite aux frais de l'armateur, de pompage des hydrocarbures accessibles et de relâchement, sous contrôle, de l'acide phosphorique dans la colonne d'eau à la période préconisée par un comité international d'experts scientifiques.

Je ferai deux commentaires sur ce cas.

Premier commentaire: la connaissance mutuelle des acteurs des deux côtés de la Manche a facilité la vitesse de réaction et, donc, le déroulement des opérations.

Second commentaire: une fois de plus, l'existence même du *Mancheplan* s'est révélée précieuse, aussi bien pour les aspects pratiques sur le lieu de l'action que pour le traitement *a posteriori* des conséquences juridiques à donner. La complexité des découpages qui ne se superposent pas totalement entre les zones *Search and Rescue* (SAR), les zones économiques et les zones de responsabilité concernant la lutte antipollution offrent, aux avocats des armateurs, de solides arguments de négociation que seule une position commune de nos deux États permet de contrer. Si la France a pris en charge la coordination de la lutte, toutes les décisions d'autorité, les mises en demeure et les injonctions ont été co-signées par le préfet maritime et le SOSREP, ôtant ainsi aux avocats toute possibilité de contester la compétence de l'un ou l'autre des deux États.

Cette position a également permis de contrer la position des experts de l'*International Tanker Owners Pollution Federation Limited* dont le premier rapport recommandait à l'armateur de laisser le navire en l'état sur le fond, avec l'intégralité de sa cargaison et de son combustible!

Affaire du NYK Antares – (le 9 novembre 2007). Le porte-conteneurs *Nyk Antares* qui faisait route de Hambourg vers Le Havre a perdu

45 conteneurs au large des côtes néerlandaises dans des conditions très dures (vent : 40 nœuds – mer : forte). Le désarrimage constaté a fait craindre des pertes supplémentaires dans le DST du pas de Calais. Cependant dans l'esprit de l'armateur, la logique économique a pris le pas sur celle de la sécurité.

Dans un premier temps, la préfecture maritime a demandé à l'armateur d'orienter son navire dans un port de refuge. En accord avec les autorités belges, un accueil à Zeebrugge a été recherché, avec inspection préalable en zone d'attente de Westhinder. L'armement, considérant les délais supplémentaires trop longs, a main-

tenu sa demande d'escale au Havre, sans conduire d'inspection d'arrimage avant le transit dans le DST du pas de Calais.

La préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord a alors signifié à l'armement qu'elle refuserait l'entrée du navire dans la mer territoriale française sans inspection préalable, exigeant la confirmation du certificat de franc-bord par la société de classification et la délivrance, par celle-ci, d'un certificat d'arrimage de la cargaison.

Ces mesures ont été prises en plein accord avec les autorités britanniques qui ont demandé au navire de se soumettre aux mêmes prescriptions avant tout transit dans les eaux territoriales anglaises.

Face à la détermination des États riverains qui lui interdisaient, de fait, le franchissement du détroit, le *Nyk Antares* s'est dérouteré vers le port de Rotterdam où sa cargaison a été ré-arrimée et son état général confirmé par sa société de classification.

Il a transité dans le DST du pas de Calais dans la nuit du 13 au 14 novembre après avoir fourni, aux autorités française et britannique, les documents demandés.

Les apports de la coopération : le renforcement mutuel des capacités. Affaire du Napoli – (du 18 janvier 2007 à actuellement). Sans revenir sur les propos du préfet maritime de l'Atlantique, l'opération du *Napoli* illustre dans tous ses aspects la complémentarité de l'action des Français et des Britanniques sur un incident majeur :

- le sauvetage des membres d'équipage a été coordonné par le CROSS Corsen en mettant en œuvre des hélicoptères britanniques ;
- la problématique de la zone de refuge a été étudiée par les préfectures maritimes en collaboration étroite et objective avec les autorités britanniques ;
- le remorquage d'urgence a été effectué par deux remorqueurs français vers l'Angleterre (baie de Lyme) ;
- des mesures de prévention de la pollution ont été prises en commun avec le déclenchement du *Mancheplan* : deux navires spécialisés français (*Argonaute* et *Élan*) et un officier de liaison ont été déployés sur place.

Nafrage du M'Bijou – (le 30 novembre 2007).

Le chalutier boulonnais *M'Bijou* a sombré le 30 novembre 2007 alors qu'il était en action de pêche dans le DST du pas de Calais.



Aussitôt après avoir reçu l'alerte, le CROSS Gris-Nez a engagé un hélicoptère *Sea King* belge de sauvetage en complément de l'hélicoptère de service public de la marine. L'hélicoptère belge a pu hélitreuiller trois membres d'équipage avant de devoir se poser en urgence en raison d'un début d'incendie à bord. Un deuxième hélicoptère belge est alors intervenu pour tenter de retrouver un marin disparu. Ces opérations se sont déroulées de nuit sous un vent de sud-ouest avec des rafales à 38 nœuds, des pluies soutenues et des creux de cinq mètres.

Le lendemain, un avion de patrouille maritime britannique participait, lui aussi, aux opérations de recherche du disparu. Sans cette aide internationale, qui a permis de sauver six des sept membres d'équipages du *M'Bijou*, le bilan humain de cet accident aurait été probablement bien plus tragique.

[La collaboration au quotidien entre "urgentistes".]

Le partage des moyens : le remorqueur d'intervention commun dans le pas de Calais.

Cet exemple est probablement l'unique cas au monde où deux nations cofinancent un navire pour assurer la sécurité de la navigation et l'assistance aux bâtiments. L'*"Anglian Monarch"* est affrété à plein temps. Il agit conformément à des instructions permanentes communes et est programmé pour faire des patrouilles indifféremment en zone française ou britannique. Il passe ainsi sous le contrôle opérationnel tantôt du CROSS Gris-Nez (ci-contre), tantôt du MRCC *Dover*. Son équipage comprend obligatoirement un officier parlant couramment le français. Bien que sous pavillon britannique, il porte l'inscription "*préfecture maritime*" sur le pavois de la passerelle et ce, depuis son affrètement en avril 2000.

Les échanges d'informations sur les missions aériennes Polmar.

Dans le domaine de la lutte contre les pollutions volontaires, nous échangeons, depuis 2003, les programmes des avions de télédétection des douanes et de la MCA, pour éviter les redondances et tenter de couvrir au mieux l'espace à surveiller. Les aéronefs français des douanes et de la marine participent actuellement, avec les avions de la MCA, à la surveillance de l'épave du cargo *Ice Prince* qui repose dans

les eaux britanniques, avant les travaux de dépollution prévus pour le printemps.

Les échanges d'officiers entre le CROSS Gris-Nez et le MRCC *Dover*

Afin d'améliorer encore la qualité des contacts entre les centres opérationnels, il a été organisé, depuis 2005, à titre expérimental d'abord, un échange entre les officiers des deux centres du pas de Calais. Les officiers français et britanniques passent ainsi une semaine complète chez leurs homologues pour se familiariser avec leurs procédures et méthodes de travail. L'un des deux centres peut assurer le contrôle de la navigation pour toute la zone du pas de Calais en cas d'avarie dans l'autre centre. Il est envisagé d'étendre ces échanges aux autres centres de la façade maritime.

Les axes de progrès actuels.

Avec la MCA, ou au travers d'elle. Nous travaillons au développement de la coopération entre marins-pompiers de la Marine nationale et *Fire Brigades* des comtés littoraux pour intervenir sur les incendies en mer.

Avec les marines du bassin maritime Manche, mer du Nord. Des contacts ont été noués, depuis 2005, avec la préfecture maritime pour mettre en place une information mutuelle sur les opérations menées en

Manche, échanger des "*White Shipping Pictures*" mutuelles, voire effectuer un partage de la tâche *Vigimer* entre bâtiments des deux nations.

Avec les pays de l'Accord de Bonn ⁽¹⁾. Nous avons entrepris une coopération sur le remorquage d'urgence, à travers un projet innovant d'échanges, d'exercices et de recherche et développement dans le cadre des programmes de coopération transfrontalière *Interreg*.

Comme vous le voyez, nous continuons à progresser sur la voie de la coopération, année après année.

Je reste persuadé que cette collaboration internationale est la seule voie qui nous permettra de maintenir un niveau de surveillance dissuasif, une intervention dans l'urgence efficace et donc un niveau de sécurité et de sûreté satisfaisant dans cet espace particulièrement sensible qu'est la Manche. ■

(1) Accord signé le 13/09/83 entre la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède, le Royaume-Uni et la Communauté économique européenne pour développer l'assistance mutuelle et la coopération en matière de lutte contre le pavillon.



Notion d'auteur d'une pollution involontaire par hydrocarbures

Maître Nathalie Franck
Avocate au barreau de Paris



NOTION D'AUTEUR D'UNE POLLUTION INVOLONTAIRE PAR HYDROCARBURES est fondamentale pour déterminer les personnes pouvant être jugées responsables pénalement d'une pollution maritime résultant d'un accident de mer.

La qualité d'auteur doit être impérativement caractérisée, puisque cette qualité participe des éléments constitutifs du délit. C'est là une exigence qui relève du principe de la légalité.

La pollution par hydrocarbures est réprimée par des textes internationaux et par des textes nationaux, ce qui génère un problème de conventionnalité de la loi nationale par rapport aux textes internationaux.

Aucune décision des juridictions françaises n'a permis jusqu'à présent de préciser la notion d'auteur d'une pollution involontaire par hydrocarbures.

Le récent jugement de l'*Erika* est une illustration de l'interprétation des conventions internationales par le juge français et a été l'occasion de donner une interprétation de la notion d'auteur.

[La répression de la pollution involontaire en droit international.]

Elle s'articule essentiellement autour de deux conventions internationales, toutes ratifiées par la France.

La Convention UNCLOS dite de Montego Bay.

La convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 et ratifiée par la France en 1996, détermine notamment la compétence des États.

Son article 92 attribue une juridiction exclusive de l'État du pavillon en haute mer.

Les articles 55 et 56 de la convention donnent compétence à l'État côtier dans la zone économique exclusive (ZEE), notamment en matière de protection et de préservation du milieu marin.

La convention détermine en particulier les pouvoirs d'intervention et de répression de l'État côtier pour les pollutions.

Celui-ci a la possibilité d'adopter des lois et règlements pour la ZEE qui soient conformes aux normes et règles internationales (article 211-5).

Il dispose notamment de pouvoirs de police (article 220) et peut prendre des mesures visant à empêcher un accident de mer (article 221). Seules des sanctions pécuniaires peuvent être infligées par l'État côtier, sauf en ce qui concerne un acte délibéré et grave de pollution (article 230).

La convention MARPOL.

Une convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires a été signée le 2 novembre 1973 à Londres, dite "convention MARPOL".

Son objectif est de mettre fin aux déversements d'hydrocarbures ou autres substances, qu'ils soient accidentels, délibérés ou par négligence, et d'en assurer une portée universelle.

La convention MARPOL s'applique à tous les navires à l'exception des navires de guerre.

Son champ d'application est strictement délimité: elle détermine les rejets punissables et leurs conditions, mais laisse les sanctions à l'appréciation des États contractants.

Les Règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention MARPOL posent le principe d'interdiction des rejets volontaires au-delà d'une certaine quantité et dans certaines zones.



Des exceptions à cette interdiction sont prévues par la règle 11 de l'annexe I. Ainsi, ne sont pas punissables :

- les rejets effectués pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou pour sauver des vies humaines en mer ;
- les rejets résultant d'une avarie sous certaines conditions ;
- les rejets de substances autorisés par l'État pour réduire les dommages dus à une pollution.

La règle 11 b) vise spécifiquement le propriétaire et le capitaine comme auteurs des rejets. Elle institue une présomption simple de non-responsabilité, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie, et sauf si le propriétaire ou le capitaine a commis une faute intentionnelle ou téméraire.

[La répression de la pollution en droit français.]

L'histoire des différentes lois.

La loi du 26 décembre 1964, réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, avait pour objet de transposer en droit interne la Convention de Londres du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures (OILPOL), qui a précédé la convention MARPOL. Cette loi visait le capitaine, le propriétaire et l'exploitant du navire.

Consécutivement au naufrage de l'*Amoco Cadiz*, elle a été modifiée par la loi du 2 janvier 1979 sur la pollution de la mer, qui a ajouté à cette liste "toute autre personne que le capitaine".

La loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures a précisé cette catégorie d'auteurs. Il s'agit de "toute autre personne que le capitaine [...] exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche du navire". L'objectif de cette loi, à la lumière des travaux préparatoires, est d'appréhender l'ensemble des responsables réels d'une pollution, et de restreindre l'incrimination à l'exercice d'un pouvoir, notamment en ne pénalisant pas les sauveteurs.

L'article 8 de la loi de 1983, aujourd'hui codifié à l'article L. 218-22 du Code de l'environnement ⁽¹⁾, définit les auteurs de l'infraction de pollution involontaire consécutive à un accident de mer commise au moyen d'un navire.

Les auteurs au sens de l'article 8 sont :

- le capitaine ou le responsable à bord ;
- soit le propriétaire, soit l'exploitant (ou leur représentant légal, dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale) ;
- soit toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord, exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche du navire.

Cette dernière formule doit être replacée dans son contexte. Elle vise la pollution au moyen d'un navire (et non pas de sa cargaison), et définit une infraction fonctionnelle liée à l'exercice en droit ou en fait du commandement. Ainsi, elle offre la possibilité d'infliger des sanctions contre l'autorité hiérarchique – propriétaire ou exploitant au sens du *Code International*

safety management (ISM) – et contre les intervenants sur zone disposant d'un pouvoir de contrôle au moment de l'événement ou de l'accident de mer. Les deux dernières catégories de personnes visées à l'article 8 doivent être "à l'origine de la pollution".

Plusieurs réformes sont intervenues, notamment en 2001 et en 2004 avec la loi dite "Perben II". Aucune de ces lois n'a modifié les catégories d'auteurs d'une infraction non intentionnelle, malgré un projet de loi du 19 janvier 2000 qui tendait à viser spécifiquement certains auteurs ⁽²⁾. En revanche, elles ont considérablement modifié les faits générateurs qui correspondent à trois niveaux de gravité et, par voie de conséquence, le montant des peines.

Le problème de la conventionnalité.

La convention MARPOL, régulièrement ratifiée par la France, a une autorité supérieure à la loi nationale en vertu de l'article 55 de la Constitution. Le juge est tenu de l'interpréter et d'en assurer l'application. Il lui appartient également d'écarter les dispositions d'une loi qui seraient contraires à une convention internationale.

Une triple contradiction de régime peut être relevée entre la loi de 1983 et la convention MARPOL :

- quant à la définition des auteurs du délit (capitaine et propriétaire/capitaine, propriétaire, exploitant et toute autre personne, etc.) ;
- quant à la définition du fait générateur (témérité ou intention/imprudence ou négligence ou inobservation des lois et règlements, etc.) ;
- quant à la définition du fait justificatif (précautions raisonnables prises *a posteriori*/rejet pour éviter un danger grave et imminent).

La loi de 1983 viole la convention car celle-ci définit le champ de la prévention : elle ne réserve aux États que le seul choix de la sanction, donc de la peine, et non le choix de la définition de l'infraction. En outre, les États doivent s'assurer de se conformer au droit international y compris dans la ZEE.

[Une illustration récente : le jugement de l'Erika.]

Sur le périmètre de l'infraction de pollution.

En ce qui concerne la conventionnalité, le tribunal a estimé que les champs d'appli-

cation respectifs de la convention MARPOL et de la loi de 1983 étaient distincts. Par conséquent, l'une et l'autre ne pouvaient pas entrer en contradiction, pour les motifs suivants :

- pour caractériser la pollution constitutive du délit réprimé par son article 8, la loi du 5 juillet 1983 s'est expressément référée à celle résultant d'un accident de mer, lui-même défini par la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer. Cette pollution est distincte de celle liée à un rejet consécutif à une avarie et prévue, dans un autre cadre conventionnel, par la convention MARPOL ;
- la loi du 5 juillet 1983 vise, d'une part, les rejets volontaires par renvoi explicite à la convention MARPOL et prévoit, d'autre part, un délit non intentionnel hors du champ de la convention ;
- cette distinction est soulignée par l'existence de différences entre les comportements répréhensibles, les personnes punissables et les éventuels faits justificatifs.

Le tribunal en conclut qu'il n'a pas d'obligation d'écartier les dispositions de la loi nationale. Il a donc condamné quatre personnes sur le fondement de la loi de 1983, en adoptant une interprétation extensive de la notion d'auteur :

- le *"président de la société propriétaire de l'Erika"* pour l'exercice d'un pouvoir de contrôle dans la gestion du navire (dont il n'est pas précisé s'il est exercé en droit ou en fait) ;
- le *"président de la société gestionnaire de l'Erika"* pour l'exercice d'un pouvoir de contrôle en fait dans la gestion du navire ;
- la société de classification Rina pour l'exercice d'un pouvoir de contrôle en droit et en fait sur la gestion du navire ;
- la société Total SA, dont la qualification d'affréteur n'est pas retenue par le tribunal, pour l'exercice en fait d'un pouvoir de contrôle sur la gestion du navire *via le vetting*.

Les points singuliers du jugement concernant l'infraction de pollution.

Le capitaine de l'*Erika* a été relaxé, dès lors que les manœuvres ou décisions nautiques dont il a eu l'initiative n'ont pu être qualifiées avec certitude de fautives.

Le tribunal ajoute qu'à supposer qu'elles soient fautives, le lien de causalité entre ces fautes et le naufrage ferait défaut.

Des fautes d'imprudence ont été établies à l'encontre des personnes physiques qualifiées de *"propriétaires"* des sociétés Sel-

mont/Amarship, affréteur à temps, mais sans lien causal, ce pourquoi elles ont également été relaxées du chef de pollution.

Le tribunal a tenu à préciser, dans son jugement, que le principe d'interprétation stricte de la loi pénale ne signifie pas qu'elle doit être interprétée de façon littérale.

Ainsi, il n'est pas interdit au juge de déterminer le champ d'application d'un concept. Notamment, la loi de 1983 n'impose pas que le pouvoir de contrôle s'exerce à bord du navire ou au moment de l'accident.

Au travers du mécanisme de l'équivalence des conditions, toute faute ayant contribué à la réalisation du dommage peut être retenue à l'encontre de son auteur, dès lors que le texte d'incrimination n'exige pas que la faute qui a provoqué le dommage en soit la cause directe ou immédiate.

Cette décision est critiquable en ce qu'elle manifeste une vision trop extensive des concepts et emploie une sémantique excessive notamment pour les termes *"avarie"* par opposition à *"l'accident de mer"*, qui répondent à des définitions classiques et, à mon sens, similaires au regard des termes des différentes conventions internationales⁽³⁾.

En outre, le tribunal a fait une interprétation extrêmement large à partir du langage commun du concept de *"pouvoir de gestion en droit et/ou en fait"*.

À titre d'exemple, il n'est ni justifié ni démontré que le *vetting* conférerait en pratique un quelconque pouvoir de contrôle de fait sur la gestion du navire.

La procédure d'appel sera donc l'occasion de revenir sur la comptabilité du régime international et national ainsi que sur la notion d'auteur en droit interne. ■

(1) *"L'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes français ou étrangers qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime [...]. Les peines prévues aux deux alinéas précédents sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa."*

(2) Le projet d'insérer un article 10-4^o), non retenu, visait à mettre en œuvre une responsabilité pénale de l'opérateur, de la société de classification, de l'affréteur et de toute personne physique ou morale engagée dans l'utilisation commerciale du navire.

(3) Conventions de Montego Bay, MARPOL, et convention de Bruxelles sur l'intervention en haute mer de 1969.



LE MONDE
MARITIME



Magazine
bimestriel

N°13

sept./oct.
2008
7,50 €

LE MONDE MARITIME

Le magazine des professionnels de la mer



Dossier: Le marché mondial des sous-marins

Interview: Contre-amiral Pierre Soudan, Ecole Navale

Navire: Le BPC Tonnerre

Océanographie: L'AUV côtier Aster de l'Ifremer

Aéromaritime: L'hélicoptère NFH-90

Numéro 13 – Parution fin septembre 2008 – Diffusé sur le Salon Euro Naval
www.lemondemaritime.com



ant au plan national qu'au plan international, la sécurité maritime est organisée autour de deux acteurs principaux : l'État et l'armateur, propriétaire du navire.

[Introduction.]

Le propriétaire du navire a de nombreuses obligations destinées à assurer la sécurité de son navire, celle de la navigation et la protection de l'environnement ; et le non-respect de ces obligations est sanctionné tant civilement que pénalement.

L'État a également des obligations destinées à assurer la sécurité des navires, celle de la navigation et la protection de l'environnement. Il fixe seul les conditions d'octroi de son pavillon et garantit la conformité du navire aux règles internationales et notamment celles liées à la sécurité, même s'il délègue souvent cette mission aux sociétés de classification. L'État assume en conséquence la responsabilité de sa certification.

Le transport maritime met en jeu de nombreux acteurs : le propriétaire du navire, l'opérateur, l'État du pavillon, la société de classification, le chargeur, le courtier, l'assureur, le capitaine et son équipage, etc.

Cette multiplicité des acteurs ne doit pas s'analyser comme une volonté de diluer les responsabilités. Au contraire, les armateurs français sont très attachés à la qualité des navires, la qualification des équipages et à la sécurité maritime.

Les armateurs souhaitent que la responsabilité des armateurs négligents soit recherchée et soutiennent les mesures civiles et pénales existantes qui ont pour objet d'améliorer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement.

A cet égard, ils sont convaincus que la meilleure garantie de sécurité maritime et juridique est de préconiser l'Organisation maritime internationale (OMI) comme échelon pertinent pour l'élaboration d'un droit maritime harmonisé et effectivement appliqué, plutôt que d'admettre des solutions nationales diverses.

Ainsi, ils regrettent la tendance française à une sévérité accrue et quelque peu différente de celle qui aurait dû découler des références internationales.

Ils regrettent également que l'État du pavillon, maillon originel qui accorde son pavillon et immatricule le navire, ne soit pas davantage soumis aux règles internationales de sécurité maritime. Or, la responsabilité de l'État du pavillon est une condition de la lutte contre la complaisance et le combat pour la sécurité maritime et de la navigation.

Je rappellerai les principes de responsabilités civiles et pénales de l'armateur avant d'évoquer les problèmes posés par ce que l'on pourrait appeler "l'exception française" consistant à privilégier des solutions nationales aux solutions internationales, garanties de la sécurité maritime et juridique. Enfin, j'évoquerai une des principales préoccupations des armateurs : la nécessaire responsabilisation des États du pavillon.

[Rappel des principes de responsabilité de l'armateur.]

La responsabilité civile.

Les obligations des armateurs, en termes de sécurité maritime, sont contenues dans les textes internationaux, communautaires et nationaux et n'ont cessé de s'étoffer ces dernières années, notamment en raison de la survenance de sinistres majeurs.

La responsabilité de l'armateur en cas de pollution par hydrocarbures

Madame Cécile Bellord

Responsable Affaires juridiques
Armateurs de France



Les armateurs français soutiennent bien évidemment toutes les mesures destinées à améliorer la sécurité maritime et de l'environnement.

De même, les armateurs sont très favorables au système de responsabilité civile de l'armateur en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures constitué par la convention du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dite CLC ; et par la Convention FIPOL du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation par les propriétaires de cargaison pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Ce système permet une indemnisation rapide et intégrale des victimes de dommages de pollution par hydrocarbures grâce à son double niveau.

- **Le premier niveau correspondant à la responsabilité canalisée et objective mais limitée du propriétaire du navire.** Les plafonds, qui ont été augmentés d'environ 50,37 % le 1^{er} novembre 2003 et s'appliqueront aux sinistres survenant à compter de cette date, sont : 4 510 000 de droits de tirage spéciaux (DTS) (sept millions d'USD) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités, 4 510 000 de DTS (sept millions d'USD), plus 631 DTS (1 018 USD) par unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge brute est comprise entre 5 000 et 140 000 unités, 89 770 000 de DTS (145 millions d'USD) pour un navire dont la jauge brute dépasse 140 000 unités.

S'il est prouvé que le dommage par pollution résulte du fait ou de l'omission personnels du propriétaire du navire, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, le propriétaire du navire est déchu du droit de limiter sa responsabilité.

- **Le second niveau correspondant à un fonds d'indemnisation qui intervient dès lors que le premier niveau est insuffisant pour indemniser intégralement les victimes.**

Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement survenu avant le 1^{er} novembre 2003 s'élève à 135 millions de DTS (219 millions d'USD), ce montant comprenant la somme effectivement versée par le propriétaire du navire (ou par son assureur) en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Ainsi, la responsabilité du propriétaire du navire revêt les principales caractéristiques suivantes :

- responsabilité objective : la victime n'a pas à prouver de faute pour être indemnisée, mais seulement le lien de causalité entre l'évènement et son préjudice ;
- responsabilité canalisée sur le propriétaire immatriculé du navire, ce qui simplifie la tâche des victimes ;
- responsabilité limitée dans son montant : alors que le régime de responsabilité pour faute (la victime doit prouver la faute de l'auteur) suppose une indemnisation compensatrice du montant total du préjudice, la responsabilité objective (la victime n'a pas à démontrer la faute de l'auteur, la

seule survenance du sinistre suffit à déclencher la responsabilité) a pour corollaire la limitation.

La responsabilité pénale.

Les textes internationaux et, notamment la Convention MARPOL, prévoient que les rejets d'hydrocarbures constituent des infractions engageant la responsabilité pénale des armateurs.

Ces règles sont également intégrées aux niveaux communautaire et national.

Toutefois, la pratique révèle qu'au niveau national les principes issus des normes internationales sont parfois dénaturés, tant par les textes que par les juges. Plus particulièrement, en France, à la suite de sinistres majeurs tels que l'*Erika* ou le *Prestige*, (depuis 1983), la responsabilité pénale de l'armateur s'est considérablement accrue. Ainsi, la législation française a étendu la liste des personnes punissables et aggravé les sanctions.

Le monde maritime a largement évolué depuis la conception du capitaine seul maître à bord jusqu'à la situation actuelle, où le capitaine est constamment en contact avec ses divers commanditaires. Jusqu'en 2001 ⁽¹⁾, en France, seul le capitaine était condamnable, même si le paiement de l'amende pouvait être mis à la charge du propriétaire du navire. Désormais, le juge peut rechercher les éventuels co-responsables de l'infraction, tel que l'armateur.

Ainsi, en France, sous l'empire de la loi du 5 juillet 1983, en cas de pollution par hydrocarbure, les personnes physiques encouraient 75 000 euros d'amende et un an d'emprisonnement, les personnes morales 375 000 euros d'amende.

Désormais, sous l'empire de la loi dite *Loi Perben n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité* :

- les rejets volontaires d'hydrocarbures exposent leurs auteurs à des peines allant jusqu'à un million d'euros d'amende et dix ans d'emprisonnement ;
- les rejets involontaires d'hydrocarbures exposent les auteurs physiques à des peines allant jusqu'à 700 000 euros d'amendes pouvant être portées à une somme équivalente à la valeur du navire ou à trois fois la valeur de la cargaison transportée ou du fret et sept ans d'emprisonnement.

Ces dispositions s'appliquent :

- au "capitaine de navire ou responsable à bord, au propriétaire ou à leur représen-

tant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou à toute autre personne que le capitaine ou responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate forme;

– aux personnes morales: taux maximum de l'amende égal "au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques par la loi qui réprime l'infraction".

Dans un souci de sécurité maritime et de la navigation et de protection de l'environnement, si les armateurs français souhaitent fermement que les armateurs non scrupuleux soient davantage responsabilisés et sanctionnés, ils déplorent néanmoins:

– "ce que l'on pourrait appeler l'exception française" consistant à se démarquer du dispositif international;

– l'insuffisante responsabilisation des États du pavillon.

La préconisation des armateurs est donc de privilégier les solutions internationales et de ne pas perdre de vue que la sécurité maritime tourne autour de deux acteurs principaux, l'État et l'armateur.

[La mauvaise application de la responsabilité de l'armateur.]

Les incohérences françaises.

Alors que des textes internationaux clairs et dédiés aux conséquences d'une pollution par hydrocarbures existent, la France a tendance à vouloir imposer ses propres règles.

• **Jurisprudence.** La récente décision du tribunal correctionnel de Paris dans l'affaire de l'*Erika* a illustré la préférence des juges français pour les textes nationaux sur les textes internationaux.

L'application de la loi française a eu pour conséquence de permettre au tribunal de:

– condamner pénalement un éventail plus large de personnes que celui offert par la Convention MARPOL qui concentre la responsabilité pénale sur l'armateur immatriculé;

– d'accorder des dommages et intérêts civils sur la base du droit commun et non plus conformément au système CLC/FIPOL. Pour mémoire, ce système ne concerne que les actions en réparation formées contre le propriétaire (immatriculé) du navire; en outre, il résulte de l'article 3.4 de la convention CLC qu'aucune demande de réparation de dommages par pollution

ne peut (judiciairement ou devant le FIPOL) être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage; le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire; tout affrèteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affrèteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire; toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente; toute personne prenant des mesures de sauvegarde; tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées précédemment. Or, aucune des personnes condamnées pénalement dans l'*Erika* ne faisant partie de la liste précitée, le tribunal a décidé que les demandes en réparation civile formées par les parties civiles à leur encontre étaient fondées sur le droit commun.

Ainsi, le tribunal a accordé des dommages et intérêts aux parties civiles justifiant d'un préjudice réel, direct et personnel au titre du préjudice matériel (déduction faite de l'indemnisation FIPOL), d'une atteinte à la réputation et à l'image de marque, d'un préjudice moral, d'un préjudice né d'une atteinte à l'environnement pour les parties civiles recevant de la loi (ex-département du Morbihan) ou ayant dans leurs statuts (association LPO) une compétence spéciale en matière d'environnement leur conférant une responsabilité particulière pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire, d'une espèce ou d'un écosystème.

• **Loi.** De même, l'actuelle législation pénale française, issue de la loi dite *Perben*, insérée désormais dans le code de l'environnement pose des problèmes juridiques. On peut notamment citer l'incohérence des trois niveaux de gravité pour les rejets involontaires⁽²⁾.

La même infraction peut être sanctionnée de deux façons différentes: les deux premiers niveaux de gravité décrivent les mêmes incidents mais sont punis différemment.

• Pour le premier niveau (pollutions involontaires dues à l'imprudence ou la négligence), il faut respecter les dispositions de l'article L. 121-3 du code pénal en prouvant un comportement fautif.

• Pour le second niveau (pollutions involontaires dues à la violation délibérée d'une obligation de sécurité, de prudence, imposée par la loi, le règlement OU ayant entraîné un dommage irréversible à l'environnement ou d'une particulière gravité), la seule survenance de l'accident causant un dommage irréversible ou d'une particulière gravité engage la responsabilité.

On peut également citer la disproportion des sanctions

Les peines d'amendes pouvant aller jusqu'à la valeur du navire ou deux, trois fois la valeur de la cargaison transportée sont disproportionnées: un navire ayant une cargaison à forte valeur (porte-conteneur) mais peu polluante est plus sanctionné qu'un navire transportant une cargaison de faible valeur mais très polluante.

La question est désormais de savoir si ces textes ou décisions qui élargissent l'éven-



tail des personnes sanctionnables et aggravent les sanctions sont conformes aux textes internationaux qui prévalent en principe sur les textes nationaux.

Mais, outre cette question de la prévalence du droit international sur le droit national, se pose celle de la responsabilité de l'État qui accorde son pavillon.

La souhaitable responsabilisation des États du pavillon.

Chaque État est libre d'accorder son pavillon, de fixer les règles et les conditions de son attribution à un navire.

Les obligations de l'État du pavillon sont connues et codifiées. Elles sont précisées dans plusieurs conventions internationales⁽³⁾ et elles ont été consolidées dans un code⁽⁴⁾.

En théorie, ces obligations sont donc opposables à un État qui ne les respecterait pas et leur non-respect devrait engager sa responsabilité.

Les conventions internationales considèrent qu'il doit exister un "lien substantiel" entre l'armateur et l'État dont le navire bat pavillon⁽⁵⁾ et que cet État doit respecter des obligations de contrôle sur le navire, ses normes, son état⁽⁶⁾.

Quand ce n'est pas le cas, on parle de "pavillon de complaisance". Mais le terme le plus approprié serait "pavillon accordé par un État de complaisance".

Qui dit "obligations" dit "responsabilité" et, engager la responsabilité de l'État du pavillon (par exemple en cas d'accident maritime) serait logique, possible et efficace pour lutter contre les pavillons des États peu regardants.

Alors, on peut se demander pourquoi la France n'a pas véritablement recherché la responsabilité de Malte dans l'affaire de l'*Erika*.

Plus généralement, on peut se demander pourquoi ne pas servir notre combat pour la responsabilité de l'État du pavillon par la lutte contre les pavillons d'États complaisants.

S'il est vrai que de nombreuses obligations internationales, ratifiées par tous, ne trouvent pas d'application opérationnelle faute de juridiction compétente, ce n'est pas le cas en droit de la mer qui prévoit même plusieurs possibilités juridictionnelles⁽⁷⁾.



Les outils de responsabilisation des États du pavillon existent; on peut tenter d'engager la responsabilité de l'État du pavillon devant les juridictions de l'État des victimes, mais plusieurs obstacles rendent cette possibilité vaine.

D'une part, les règles du droit international qui doivent être appliquées par l'État des victimes ne sont pas toujours bien acceptées par les juges nationaux qui s'en émancipent souvent autant par leur méconnaissance que dans un sursaut de souveraineté.

D'autre part, l'État incriminé invoque le plus souvent le principe d'"immunité juridictionnelle" et refuse d'être jugé par un autre État selon ses lois nationales.

Au plan de la réciprocité, le respect du principe de l'immunité de juridiction des États étrangers peut intéresser aussi l'État français pour la protection de ses intérêts à l'étranger.



Il est à noter que cette immunité des États étrangers a mobilisé la communauté internationale puisque l'ONU a proposé un projet de convention sur l'immunité juridictionnelle des États et des biens qui prévoit notamment que le principe d'immunité de juridiction ne peut être invoqué devant un tribunal d'un autre État par l'État propriétaire ou exploitant d'un navire dans une procédure se rapportant à l'exploitation de ce navire si, au moment du fait qui a donné lieu à l'action, le navire était utilisé autrement qu'à des fins de service public non commerciales.

Toutefois, cela ne concerne que les navires possédés par les États et non tous les navires immatriculés dans cet État.

Un autre outil consisterait à saisir les juridictions internationales des cas dans lesquels la responsabilité des États du pavillon pourrait être recherchée.

Les textes existent. Les tribunaux internationaux aussi, en particulier, le Tribunal

international du droit de la mer situé à Hambourg. Un État de victimes oserait-il saisir cette juridiction pour voir reconnaître le non-respect de ses obligations par un État du pavillon ?

Enfin, pourquoi ne pas préconiser davantage de volontarisme politique ? C'est le sens des "audits volontaires" de l'OMI. C'est aussi celui du projet de directive européenne sur la responsabilité de l'État du pavillon.

Mais la France risque d'être bien seule à la table du Conseil pour soutenir ce texte. Elle aura besoin du soutien de son opinion publique.

La proposition de la Commission traduit une réflexion générale sur les responsabilités des États dans la mise en œuvre des conventions internationales.

La Commission a constaté qu'en dépit de la ratification par 164 États membres de l'OMI et de leur engagement à appliquer les conventions relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution occasionnée par les navires, le niveau effectif de sécurité et de prévention de la pollution des navires varie considérablement d'un pavillon à l'autre.

On rappellera à cet égard que la France a su démontrer sa volonté politique depuis plus d'un siècle puisqu'elle a joué un rôle moteur dans l'élaboration de la Convention de Genève, puis celle de Montego Bay sur le droit de la mer, à la suite de l'affaire du *Lotus*.

Ainsi, les règles internationales et européennes de sécurité maritime qui ont conduit les armateurs français à redoubler d'efforts pour prévenir les accidents devraient amener les États du pavillon à redoubler d'efforts pour lutter contre la complaisance et inciter les moins regardants à renforcer leurs contrôles et leurs administrations.

On peut donc s'étonner que la France semble privilégier des solutions nationales et isolées au lieu d'être davantage active pour aboutir à des solutions harmonisées et efficaces, pourquoi pas à un texte international, si cela s'avère nécessaire, qui permettra sans ambiguïté d'engager la responsabilité des États les moins vertueux et lever les dernières hésitations des États "victimes" à le faire.

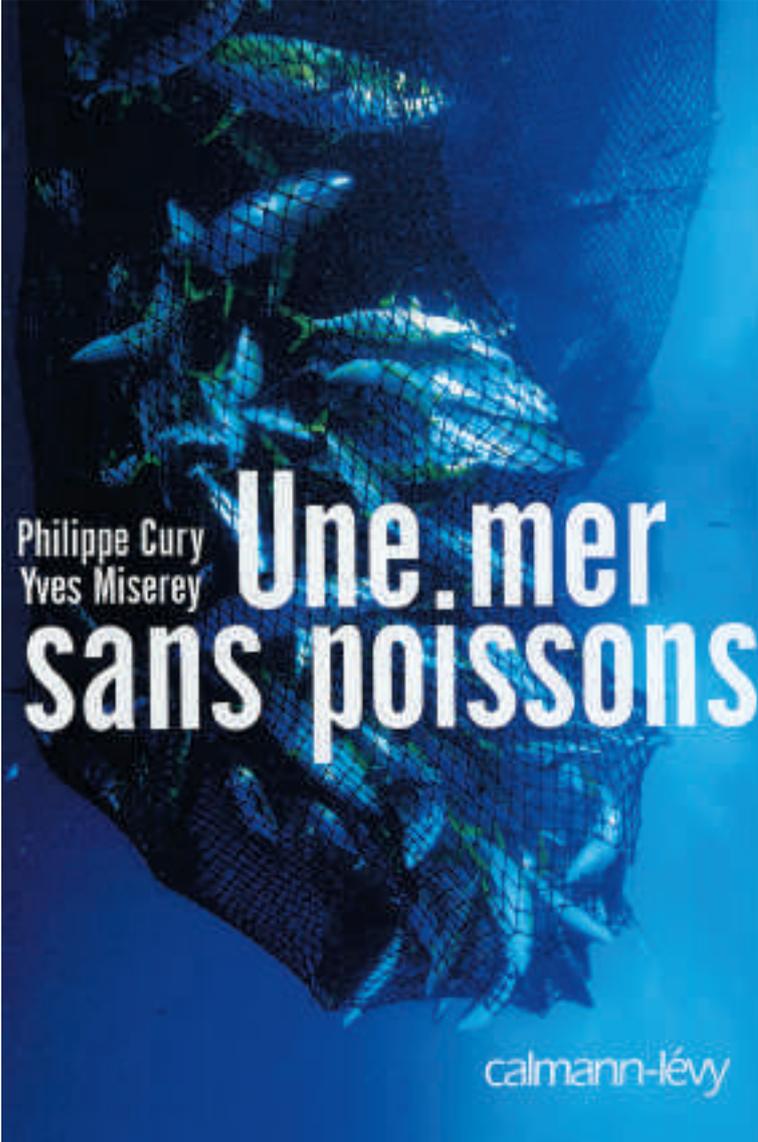
Les opérateurs sont prêts à assumer leurs responsabilités. Mais cela dédouane-t-il de réclamer que soit également engagée celle des États ?

La construction européenne, voire internationale, commune justifie-t-elle de fermer les yeux sur leurs engagements internationaux et leur responsabilité ? La solidarité économique ou politique est-elle censée signifier un recul sur des obligations écrites et ratifiées ?

La construction européenne et internationale ne doit-elle pas se faire à l'aune des standards les plus vertueux plutôt que par un nivellement par le bas ?

- (1) Loi 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires.
- (2) Trois niveaux de gravité d'infractions qui seront laissés à l'appréciation des tribunaux ont été introduits: le 1er niveau correspond aux pollutions involontaires dues à l'imprudence ou la négligence/ le 2nd niveau correspond aux pollutions involontaires dues à la violation délibérée d'une obligation de sécurité, de prudence imposée par la loi, le règlement OU ayant entraîné un dommage irréversible à l'environnement ou d'une particulière gravité/ le 3ème niveau correspond aux pollutions involontaires cumulant ces deux circonstances (violation délibérée d'une règle ET dommage irréversible à l'environnement ou d'une particulière gravité).
- (3) Notamment les Conventions UNCLOS, MARPOL, SOLAS.
- (4) Par la résolution A 973 (24) de l'Assemblée de l'OMI sur le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI qui concerne aussi bien les États du pavillon, que les États du port et les États côtiers.
- (5) Article 91 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 dite Convention UNCLOS.
- (6) Article 94 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 dite Convention UNCLOS.
- (7) Ainsi, la partie XV de la Convention des nations unies sur le droit de la mer de 1982 dite Convention UNCLOS et, plus particulièrement son article 287, prévoit qu'en cas de différends sur l'interprétation ou l'application de la Convention, peuvent être saisis le Tribunal international du droit de la mer conformément à l'annexe VI, la Cour internationale de Justice, un tribunal arbitral conformément à l'annexe VII, ou un tribunal arbitral spécial, conformément à l'annexe VIII.





Philippe Cury
Yves Miserey

Une mer sans poissons

calmann-lévy

Si la mer, vue du rivage, continue à « danser le long des golfes clairs », sous la surface, c'est une tragédie qui se joue : à force d'être mangée par l'homme, la mer se meurt.

En l'espace d'un siècle et demi, loin des regards, des ressources qu'on pensait inépuisables ont été poussées au bord de l'effondrement par une surpêche qui prélève plus de cent millions de tonnes de poissons par an dans le monde. En pêchant toujours plus loin, toujours plus profond, et à présent toujours plus « petit », l'homme est en train de transformer les océans du globe en désert liquide. Des bateaux et des technologies toujours plus performants ne laissent aucune chance aux poissons. Du bateau-usine à la pirogue, toutes les embarcations capturent des espèces réputées inaccessibles ou non consommables. Le pillage est systématique et aveugle, car il est particulièrement difficile de sélectionner les espèces capturées.

À ce rythme, ce sont des millions entiers de la chaîne alimentaire marine qui ont déjà été rayés de la liste du vivant, avec comme conséquence, à terme, une déstabilisation inquiétante de tout l'écosystème marin. L'effondrement brutal et irréversible des ressources halieutiques n'est plus une hypothèse fantaisiste.

Que font les pouvoirs publics ? Si peu, alors qu'il faudrait une mobilisation générale. On cherche en vain les prémices d'une gouvernance mondiale, seule à même de rétablir la productivité des océans. Et la plupart des pays redoutent de se mettre à dos leurs pêcheurs, la France plus que tout autre...

Une mer sans poissons est un état des lieux d'autant plus alarmant qu'il est factuel, et qu'il s'appuie sur une documentation très complète et souvent inédite en français. Après l'avoir lu, on ne pourra pas dire qu'on ne savait pas.

Philippe Cury, docteur ès sciences, membre de l'Institut de recherche pour le développement, est directeur du Centre de recherche halieutique méditerranéenne et tropicale, basé à Sete. Yves Miserey est journaliste scientifique au Figaro.



Ce livre a été imprimé
sur du papier 100% recyclé.

Avoir l'Oséa, l'Épave et
le Futurisme, c'est...

15,90€
Prix public TTC
www.calmann-levy.fr



vetting (de “to vet” : contrôler) a été mis en place au milieu des années quatre-vingt suite au désengagement des groupes pétroliers de l’activité de transport.

Il résulte de la prise de conscience de l’avantage financier qu’il était susceptible de représenter (coûts judiciaire, médiatique et commercial d’une pollution), des risques de responsabilité et des critiques relatives aux contrôles opérés par les sociétés de classification.

Il consiste en une inspection, purement volontaire, externe et documentaire d’un navire par (ou pour) un *major* pétrolier portant sur les managements technique, commercial et sur l’équipage afin de déterminer les risques que présente le navire.

Le *vetting* a, quasi systématiquement, lieu lors du déchargement – pour des raisons économiques – et, de ce fait, l’inspecteur ne peut se rendre dans les ballasts.

À l’issue du *vetting*, le service *vetting* affecte au navire un coefficient de pénalité pour chaque critère permettant de déterminer un pourcentage de bons/mauvais résultats.

Une coopération entre les majors pétroliers a progressivement été mise en place (notamment grâce à l’association professionnelle “Oil Companies International Maritime Forum”) avec l’élaboration des VPO (*Vessel Particulars Questionnaire*) et VIQ (*Vessel Inspection Questionnaire*) et la mise en place de bases de données (telles que SIRE [*Ship inspection report exchange*] et Equasis).

Le *vetting*, initialement effectué en cas de doute, est désormais réalisé pour chaque affrètement. En effet, le service *vetting* est systématiquement consulté et ses décisions s’imposent au service *trading*.

Il existe au plan juridique une dichotomie entre les grandes compagnies pétrolières disposant d’un service *vetting* interne et les compagnies plus modestes qui ont davantage recours à des sociétés de *vetting* indépendantes.

Toutefois, les grandes compagnies ont aussi recours à des sociétés de *vetting* (il existe même parfois des contrats d’exclusivité concernant un inspecteur).

Étant purement volontaire, le *vetting* était jusqu’à présent considéré comme permettant aux compagnies pétrolières de répondre à des poursuites judiciaires en faisant prévaloir leur bonne foi. La condamnation de Total SA dans “l’affaire Erika” sur le fondement du *vetting* opéré paraît donc paradoxale et, à tout le moins, surprenante du point de vue des groupes pétroliers.

[En quoi le *vetting* a-t-il permis au tribunal correctionnel de Paris de condamner Total ?]

Il faut tout d’abord rappeler que le *vetting* n’est pas une obligation et il n’est pas défini juridiquement. En outre, les textes appliqués sont anciens.

Par ailleurs, le jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris, le 18 janvier 2008, dans “l’affaire Erika” n’est pas définitif puisqu’il fait l’objet d’un appel.

Le *vetting*, source de responsabilité

Maître Guillaume Brajeux
Avocat au barreau de Paris



En vertu du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution des hydrocarbures de 1969 l'affréteur, Total Transport Corporation, ne peut voir sa responsabilité engagée.

Le fondement de la responsabilité de Total SA est l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 qui considère comme responsable "[...] toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au présent article."

Le tribunal correctionnel de Paris a qualifié le *vetting* de pouvoir de contrôle de fait exercé par Total SA sur la gestion du navire et a considéré que celui-ci avait été défail-

lant, au regard principalement de l'historique du navire, caractérisant ainsi la faute d'imprudence de Total SA, cette faute ayant eu un rôle causal.

Or, on peut noter que de multiples *vetting* avaient été effectués sur l'*Erika*, dont une majorité avait débouché sur la possibilité d'affréter ce navire. Le dernier était ainsi intervenu le 3 décembre 1999 (soit neuf jours avant le naufrage de l'*Erika*), à la demande de la société Repsol et avait considéré l'*Erika* "acceptable".

[Essai de prospective juridique.]

Au plan européen, avec l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, il paraît très probable que l'Union européenne, désormais compétente en matière d'environnement et de sécurité maritime, utilisera ses nouvelles compétences pour mettre en place

une politique de sécurité et de responsabilité générale plus importante dont l'efficacité sera assurée par des sanctions pénales.

Face à la condamnation de Total SA, il paraît probable que les majors pétroliers vont réagir. Comment ?

Différentes hypothèses peuvent être envisagées :

- un arrêt pur et simple du *vetting* ;
- une externalisation du *vetting* auprès de sociétés immatriculées dans de lointains "paradis juridiques" ;
- amener l'armateur à réaliser un *vetting* interne ;
- confier le *vetting* à une société de classification. Cette dernière pourrait alors détenir trois mandats distincts pour un même navire : de l'armateur concernant le respect des normes internationales, de l'État d'immatriculation pour le respect de ces mêmes normes et de l'affréteur. ■



POUR PARAPHRASER LE DOYEN RIPERT, LA SITUATION DU CAPITAINE DE navire a de nos jours beaucoup perdu de l'ancienne splendeur, les responsabilités du capitaine de navire n'ont pas cessé de s'accroître et leurs sanctions de s'alourdir.

On peut oser dire que la question de la responsabilité du capitaine de navire est un sujet d'examen-bateau, mais au-delà de l'analyse des droits positifs de ses responsabilités, chacun tend à exprimer une opinion à chaque événement de mer perpétuant l'expression qu'Euripide prête à Hécube dans *“Les Troyennes”* : *“jamais moi-même je ne suis montée dans un bateau, mais j'en ai vu sur les peintures et je les connais par ouïe dire”*.

Le capitaine de navire est le seul qui porte les galons de commandant, il est l'officier qui commande le navire, le bateau de pêche a un patron, le bâtiment de guerre a un commandant et le *yacht* a un chef de bord.

Le capitaine de navire avait traditionnellement la responsabilité d'organiser la navigabilité du navire en recrutant son équipage et en procédant à ses armements et avitaillements. Cependant, très tôt, et même sous l'empire de l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, il était jugé que le capitaine ou maître du navire marchand pouvait être déchargé de l'obligation de contrôle du navire par *“cet autre [...] sensé aussi avoir tout vu pour ce qui s'est fait pour l'armement [...]”*.

Depuis le XIX^e siècle, le contrôle par un autre est devenu la règle, que ce soit à terre ou le plus souvent en mer.

Sans aborder la querelle qui a animé les juristes quant à la qualité plus ou moins autonome du capitaine préposé, il est à remarquer que les fonctions de capitaine se sont transformées de façon radicale (cf. René Rodière/Martine Remond-Gouilloud *“La mer, droit des hommes ou droit des États”*, Pedone Editeur).

Cette transformation s'est accomplie en plusieurs temps. Le capitaine d'abord, maître de l'expédition, est le mandataire des propriétaires. Il est embarqué et dirige réellement l'expédition.

Le Code de commerce marque la première évolution, car, si le capitaine paraît bien encore le maître commercial de l'expédition, son rôle s'efface dès lors que l'armateur est par ailleurs représenté. Ce n'est déjà plus lui qui arme le navire.

La réforme des textes de droit français de 1966 à 1969 consacre cette mutation : c'est l'armateur qui est mis en avant, il est présumé responsable de l'exploitation du navire. Cependant, la multiplicité de textes et, en particulier, tous ceux qui concernent les sanctions civiles, disciplinaires et pénales de la pollution remettent singulièrement le capitaine de navire sous les feux de l'actualité.

De la même façon les responsabilités du capitaine de navire qui résultent des conventions OMI (Organisation maritime internationale) : SOLAS (*Safety of life at sea*), SRCW (*Standards of Training, Certification & Watchkeeping*), OIT (Organisation internationale du travail), etc.. se sont multipliées et aggravées.

Le Code ISPS (*International Ship and Port Security*) édicte de nouvelles obligations et responsabilités. La Commission européenne a publié successivement les paquets *Erika*.

Les responsabilités du capitaine de navire sont donc à rechercher dans de multiples textes et l'on peut regretter la codification de l'Ordonnance de la marine dans son titre premier *“Du capitaine, maître ou patron”*. Cependant, les regrets quant à une perception incomplète de l'état de capitaine de navire ne sont pas nouveaux et c'est ainsi que l'*“Encyclopédie méthodique, ornée des portraits de Mrs Diderot et d'Alembert [...] mentionnait] l'état de capitaine ne jouit peut-être pas d'autant de considé-*

La responsabilité du capitaine de navire

Maître Michel Quimbert
Académie de marine



ration qu'il conviendrait à la noblesse de cette profession et au bien du service....On objectera d'une part l'obscurité de la naissance de la plupart des officiers marchands qui ne permet de les faire servir... que dans un état de subordination..."

Pour se rendre compte de l'évolution de la réflexion sur les responsabilités des capitaines de navire, il n'est pas indifférent de constater la place consacrée à la matière par les principaux traités. Le cours du professeur Pardessus lui consacrait une trentaine de pages et le "Dictionnaire universel du Droit Maritime" de M. Caumont comportait également de très longs développements.

Après la publication du "Code de Commerce", dans son commentaire, M. Lucien de Valroger consacre plus de dix pages au capitaine. Plus tard, les traités du Professeur Danjon et du doyen Ripert sont encore relativement abondants sur la situation de celui-ci.

La question est traitée par le doyen Chauveau de façon nettement plus raccourcie. Les développements du doyen Rodiere ne sont pas particulièrement longs. Il en est de même dans le traité de Madame Remond-Gouilloud. Plus récemment, le professeur Vialard se borne à contester "l'application banale de l'absurde" qui interdirait au capitaine d'être gardien du navire en raison de sa qualité de préposé. L'ouvrage *Droits Maritimes* sous la signature de Yves Tassel ne consacre plus que huit pages aux fonctions et responsabilités du capitaine (Daloz 2006/2007). Le *Traité de Droit Maritime* de Mrs Pierre Bonassies et Christian Scapel examine la matière en une dizaine de pages.

Dans son *introduction au Droit Maritime*, Madame De Cet Bertin nous rappelle que le capitaine commandant du navire est au cœur du droit maritime (Ellipses 2008).

Dans ce contexte, l'ouvrage de Mrs Angelletti et Moretti, "*Cours de Droit maritime*", est une référence puisque l'ouvrage est le plus récent et incontestablement le plus exhaustif sur le sujet, traité en près de 50 pages avec la reproduction des textes pertinents (Infomer, 2008)

L'actualité de la question des responsabilités du capitaine de navire est relativement abondante à raison des poursuites multiples engagées en matière de prévention de pollution à l'encontre de capitaines de navire et au nombre de condamnations intervenues au maximum des peines encourues, à la suite d'une évolution drastique du droit de la preuve.

Dans ce contexte, la relaxe prononcée par le tribunal de grande instance de Paris au profit du commandant de l'*Erika* est particulièrement bien motivée et constitue un rappel pertinent à une saine application du droit.

Selon un schéma des plus classiques, il y a lieu d'examiner les responsabilités disciplinaires, pénale et civile.

[Rappel des missions.]

Les missions du capitaine, commandant de navire, sont multiples.

La fonction commerciale.

Elle est historiquement la plus importante. Hors les lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale,

le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

En cette qualité de commerçant, le capitaine de navire est électeur et éligible aux élections de délégué consulaire.

La fonction nautique.

Elle recouvre les missions de sécurité et de sûreté. Au titre de la convention SOLAS 1974 règle 8, le capitaine ne doit pas être soumis de la part de la compagnie, de l'affrètement ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre ou d'exécuter des décisions qui, selon son jugement professionnel, sont nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire.

Les fonctions publiques.

À bord des navires, elles existent encore même si elles sont considérées par le droit européen comme subsidiaires :

- sécurité et sûreté ;
- obligation douanière ;
- actes d'état civil et mesures relatives au droit des personnes (naissance, décès, disparition, conservation du patrimoine, testament, succession) ;
- attribution en matière électorale ;
- exécution des mesures relatives à la défense nationale ;
- contrôle civil ;
- contrôle naval ;

Ces missions multiples et variées justifient que la récente loi autorisant le commandement des navires sous pavillon français à des ressortissants européens, exige du capitaine étranger appelé au commandement du navire français une connaissance minimum de la langue française.

Responsabilité disciplinaire.

Le capitaine est tout d'abord un salarié. Il est même, depuis la loi du 18 novembre 1997 qui a étendu le droit du licenciement au capitaine de navire, un salarié ordinaire.

Les sanctions disciplinaires relèvent donc, tout d'abord, du droit du travail et, en particulier, des règles du droit au licenciement. Cependant, le préposé capitaine est un salarié autonome et la perte de confiance doit être appréciée au regard de l'autonomie.

En outre, le "Code Disciplinaire et Pénal de la Marine marchande" sanctionne de nombreuses fautes qui, outre les fautes pénales, peuvent constituer des fautes à caractère

administratif ou technique susceptibles d'entraîner des sanctions disciplinaires.

La discipline a une double origine.

- La discipline de l'armateur mais aussi la discipline de l'État du pavillon ou encore de celui qui a délivré les brevets et licences (*cf.* article 97 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer [CNUDM] du 10 décembre 1982)

- La mise en œuvre de procédures disciplinaires pourrait connaître un certain regain en raison de demandes de sanctions disciplinaires et donc de retraits de titres qualifiants à la navigation ou au commandement maritime par des autorités nationales ou internationales, pour des manquements aux règles de sécurité ou de sûreté.

La jurisprudence française révèle l'application à un capitaine de navire de la sanction accessoire de l'interdiction de commandement (affaire *Beaurivage* – Cours d'Appel de Rennes)

Responsabilité pénale.

Elle s'est développée de façon importante sur l'idée fautive de l'accroissement des pouvoirs et de l'autonomie du capitaine de navire.

Cette responsabilité pénale est particulièrement recherchée en France où la pénalisation des activités économiques est très développée. Paradoxalement, la responsabilité civile tend à s'amoinrir.

La responsabilité pénale a un champ particulièrement vaste.

Infractions maritimes de droit commun :

- infractions à la sécurité et à la sûreté: sauvegarde de la vie humaine en mer, sûreté à bord des navires, sûreté des installations portuaires, respect des normes administratives ;
- police des ports ;
- infractions douanières ;
- infractions liées à l'entrée et au séjour des étrangers ;
- infractions nautiques proprement dites ;
- infractions à la conduite du navire.

Deux catégories de prévention doivent attirer notre attention.

La prévention de mise en danger d'autrui. Il s'agit de l'application de l'article 223.1 du code pénal qui réprime la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité et de prudence.

Les termes de l'incrimination sont assez vastes pour poursuivre tout capitaine de

navire dès lors qu'un événement aura eu des conséquences dommageables ou susceptibles de l'être pour autrui.

L'application du texte a été relativement fréquente dans les cas récents d'évènements de mer. Cependant, son application pose un problème: il faut en effet, pour appliquer ce texte lors d'un événement survenu en haute mer, et en dehors de la zone territoriale de juridiction exclusive, qu'un élément de rattachement à la juridiction française soit établi.

La loi pénale française est applicable aux infractions commises sur le territoire de la République (code pénal – article 113-2).

La loi pénale est applicable aux infractions commises à bord des navires battant pavillon français ou à l'encontre de tel navire (article 113-3).

La loi pénale est encore applicable à tout crime commis par un Français, commis hors du territoire de la République ou à tout délit commis par un Français hors du territoire de la République, si les faits sont punis par les législations du pays où ils ont été commis (article 113-6).

Plus généralement, la loi française est applicable à tout crime ou délit puni d'emprisonnement commis par un Français ou par un étranger hors du territoire de la République, lorsque la victime est de nationalité française au moment de l'infraction (article 113-7).

Enfin la loi française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale dès lors que les conventions

internationales et la loi le prévoient (article 113-12).

Le délit de mise en danger d'autrui ne relève pas d'une convention internationale autorisant la compétence, et dès lors celle-ci implique un élément de rattachement.

L'affaire de l'*Erika* est en tout point révélatrice à ce sujet.

On sait qu'aux termes de l'article 230 de la CNUDM, seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui ont été commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale.

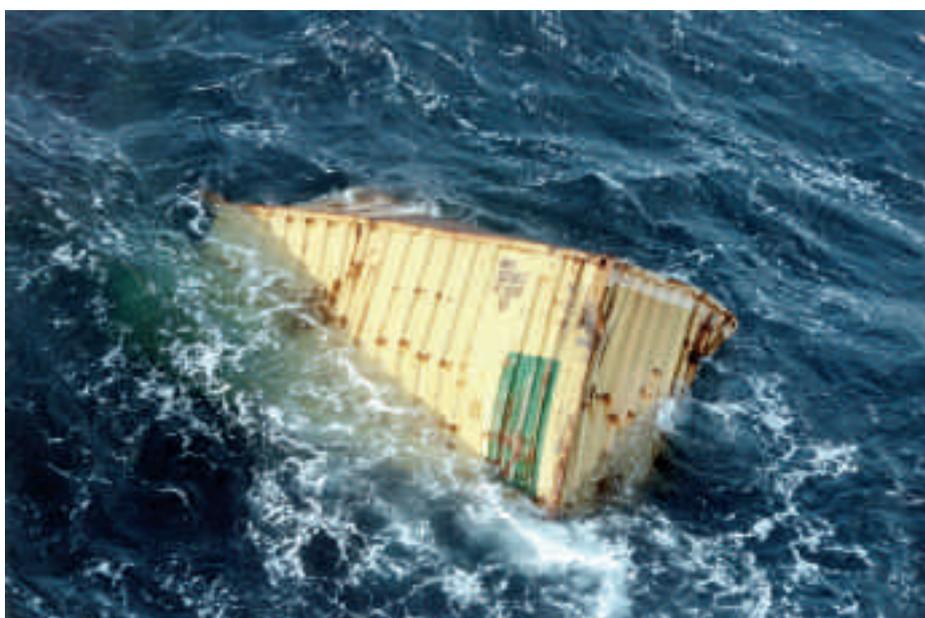
Le même article prévoit que les droits connus de l'accusé soient respectés.

Le navire *Erika* arborait le pavillon de Malte, son équipage homogène était indien, sa navigation au temps de l'accident était en dehors des eaux territoriales. Une tentative de considérer la mise en danger des sauveteurs s'est avérée inefficace et à l'évidence la loi française, sauf les dispositions de la CNUDM, ne pouvait s'appliquer.

Il est significatif que l'appel du parquet général ne porte que sur la seule prévention d'infraction à la loi réprimant la pollution par les navires.

La pollution par les navires. L'arsenal est vaste et terrifiant :

– loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les hydrocarbures ;



- les articles L 218.10, L 218.21, L 218.22 et L 218.24 du Code de l'environnement ;
- Convention de Londres du 2 novembre 1973 ;
- Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 ;

Ces textes, dont l'application cumulative est malaisée, sont-ils appliqués dans le respect de la hiérarchie des normes ?

Le Code de l'environnement, modifié en 2004, a aggravé considérablement les peines portées jusqu'à cinq ans d'emprisonnement et 500 000 euros d'amende, l'amende pouvant être portée dans certaines conditions à une somme équivalente à la valeur du navire ou à deux fois la valeur de la cargaison transportée ou du fret.

En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence, les peines peuvent être portées à sept ans d'emprisonnement et 700 000 euros d'amende et à la valeur du navire ou trois fois la valeur de la cargaison transportée ou du fret.

Cependant, l'article 10 de la loi du 5 juillet 1983 dispose que le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ainsi que les frais de justice seront en totalité ou partie à la charge de l'exploitant ou du propriétaire du navire.

La prévention est donc extrêmement lourde, et, eu égard à l'importance des peines, on devrait s'attendre à une application particulièrement stricte des règles du droit et de la procédure pénale, en particulier des règles relatives à l'administration de la preuve.

L'étude de la doctrine et de la jurisprudence françaises n'est pas sans poser de nombreuses questions.

La responsabilité civile.

Paradoxalement, la responsabilité civile du capitaine de navire tend à disparaître. Il y a encore peu de temps, les praticiens assignaient le capitaine du navire *"pris tant en son nom personnel qu'en sa qualité de représentant des propriétaires, armateurs, affréteurs, et tous autres intéressés à l'expédition maritime"*.

À l'exception près, la jurisprudence des 20 dernières années ne révèle pas de condamnation personnelle contre le capitaine de navire.

Il ne répond, en réalité, que de sa faute personnelle, extérieure à ses fonctions.

L'arrêt de l'Assemblée plénière de la Cour de cassation du 25 février 2000 a jugé que, lorsque le préposé *"agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant"*, il n'encourt aucune responsabilité personnelle.

Selon les arrêstistes et la doctrine, l'arrêt précité *"Costedoat"* rend obsolète la plupart des données du droit antérieur.

Les conclusions de l'avocat général, M. Roland Kessous, sont parfaitement explicites : *"en instituant une responsabilité de plein droit de l'employeur dans l'intérêt des tiers, la loi a implicitement fait passer au second plan la responsabilité personnelle des salariés agissant dans les conditions normales dans le cadre de leur contrat de travail."*

Dès lors que le salarié n'a pas excédé les limites de la mission dont l'avait chargé son employeur, il ne saurait encourir une quelconque responsabilité.

En droit classique, la condamnation personnelle du capitaine ne peut donc désormais constituer qu'une exception, la baraterie.

La responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures pose, en outre, plusieurs questions relatives à *"la maladresse du texte de 1969...réparée par le protocole de 1992"* selon Mrs Bonassies et Scapel.

Le nouveau texte, selon ses auteurs, interdit de rechercher la responsabilité civile sauf à raison d'une faute inexcusable ou quasi intentionnelle.

De la même façon, le protocole de 1968 relatif au transport de marchandises par mer permet au capitaine d'invoquer le



bénéfice des cas exceptés et notamment de l'exonération pour faute nautique.

Enfin, est-il besoin de rappeler que les textes de la Convention de 1969-1992 fixant la responsabilité des dommages par pollution interdisent aux victimes d'exercer une action en réparation contre les préposés du propriétaire du navire.

Le protocole de 1992 interdit toute action en réparation pour dommages par pollution non seulement contre les préposés mais aussi contre toute personne travaillant à bord.

En dehors d'une faute volontaire ou de faute inexcusable, faute commise témérairement et avec conscience qu'un danger en résulterait, il n'y a pas de responsabilité du capitaine du navire.

Là encore, l'instance *Erika* aura permis de constater une grande ignorance du droit maritime à ce sujet.

[Conclusion.]

"Le maître après Dieu", "le seul maître à bord" relève du fantasme.

Le capitaine de navire ne peut répondre de ce qui est en dehors de son contrôle.

M. Gaston de Lestang professait (*Garde et Préposition à propos du capitaine de navire et du commandant d'aéronef* – LGDJ [Librairie générale de droit et de jurisprudence] 1963) qu'il existe une limite au pouvoir et donc à la responsabilité du capitaine commandant de navire : il est responsable dans la seule mesure *"où l'accident en mer est vraisemblablement imputable à une erreur de direction de sa part ou au mauvais comportement d'éléments sur lesquels il exerçait une entière maîtrise...on lui remet au port de départ un bâtiment dont il lui est difficile pour ne pas dire impossible de vérifier le bon état de tous les éléments"*.

La relaxe du commandant de l'*Erika* est en tous points fondée et justement motivée (tribunal de grande instance, Paris, 16 janvier 2008)

Il est vrai que dès lors qu'il y a pollution, des appréciations peuvent caractériser l'irrationnel.

Dans la sérénité, Mrs Bonassies et Scapel écrivent au sujet de la convention de 1969 et du protocole de 1992 *"le texte ne distinguant pas, il apparaît que cette immunité aurait dû s'appliquer même en cas de faute lourde, voire inexcusable, du capitaine, seule la faute intentionnelle, laquelle fait exception à toutes les règles, étant exclue."*



ESSENTIEL DES POLLUTIONS D'ORIGINE MARITIME PAR HYDROCARBURES découle de déballastages, la pollution par naufrages ne représentant que 2,5% de la pollution des mers.

Pour mémoire, la première convention internationale de 1954 en matière de pollution relative à la protection du milieu marin visait la lutte contre la pollution opérationnelle.

Cette préoccupation date donc de plus d'un demi-siècle.

[Introduction]

Compte tenu de l'importance des échanges par voie maritime, qui ne cessent de croître au plan international⁽¹⁾, la pollution par déballastages constitue aujourd'hui un enjeu environnemental majeur. Aussi, en application de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) du 10 décembre 1982 et de la Convention MARPOL 73/78, la France a renforcé sa législation interne pour la rendre plus dissuasive :

- création de juridictions du littoral maritime spécialisées par décret du 11 février 2002 ;
- instructions du Premier ministre du 15 juillet 2002 ;
- aggravation des sanctions encourues par la loi du 9 mars 2004.

Ces dispositions traduisent la volonté de notre pays de lutter efficacement contre les rejets volontaires de substances polluantes par les navires.

Elles s'exécutent dans le cadre la mise en œuvre de l'action de l'État en mer qui, en la matière, s'est considérablement développée depuis la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, en mars 1978.

Le tribunal de grande instance de Brest, juridiction spécialisée pour l'Atlantique, a mis en place, depuis le second semestre 2005, un traitement judiciaire spécifique de ce contentieux dont la complexité juridique s'est d'ailleurs développée.

Il s'agit d'un contentieux technique dont les enjeux exigent, au plan judiciaire, une jurisprudence affirmée.

[Les rejets opérationnels des navires.]

Il existe à bord des navires plusieurs types de résidus d'hydrocarbures.

Les ballasts à boues et autres caisses de décantation doivent en principe être vidées lors des escales dans les ports.

Cependant, l'annexe I de la Convention MARPOL 73/78, prévoit des équipements de filtrage qui ont pour objet de contrôler les rejets d'hydrocarbures hors des zones où ils sont interdits.

Les navires disposent ainsi à bord d'un séparateur de particules 15 particules par million (rapport de 10^{-6}) ou ppm, appareil homologué, qui interdit tout rejet liquide opérationnel ayant une teneur en hydrocarbures supérieure à 15 ppm (ou 0,0015%).

En application de l'annexe I de la Convention MARPOL, un registre des hydrocarbures (*Oil record book*) doit être tenu, dans lequel le chef mécanicien doit répertorier tout ce qui est collecté, décanté, filtré, séparé, brûlé ou envoyé à terre.

[Les bases légales aux prérogatives de l'État côtier.]

La CNUDM.

Élaborée à Montego Bay le 10 décembre 1982, elle est entrée en vigueur en France en 1996 (décret n° 96-774 du 30 août 1996 - JO du 7 septembre 1996).

Les prérogatives de l'État côtier en matière de pollutions par rejets volontaires d'hydrocarbures

Monsieur Xavier Tarabeux

Procureur de la République
près le tribunal de grande instance de Brest



Cette Convention, qui a divisé l'espace maritime en six parties, a créé la zone économique exclusive (ZEE).

Il s'agit de l'une des principales innovations de cette convention.

En effet, l'État côtier exerce dans sa ZEE des droits souverains et des droits de "jurisdiction".

Cette zone ne peut excéder 200 milles marins à partir des lignes de base de la mer territoriale (art. 57) et est fixée entre les États dont les côtes sont adjacentes ou se font face, par voie d'accord, conformément à l'article 74⁽²⁾;

Dans la ZEE⁽³⁾, la France dispose, en application de l'article 56 de la CNUDM, de prérogatives juridictionnelles en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, la recherche scientifique, la protection et la préservation du milieu marin, etc.

Aussi, parmi donc les compétences reconnues à l'État côtier dans sa ZEE, figure l'adoption des mesures de prévention et de réduction de la pollution causée par les navires (art. 211, § 5 et 6).

La Convention MARPOL (73/78).

Le rejet à la mer d'hydrocarbures fait l'objet d'une réglementation internationale qui résulte de la Convention pour la prévention de la pollution par les navires, dite MARPOL, faite à Londres le 2 novembre 1973.

Selon les règles 15 D 7 et 34 D7 de l'annexe I de cette Convention : "Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau, à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les gouvernements des Parties à la Convention devraient, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêter rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle. L'enquête devrait

notamment porter sur les conditions de vent et de mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres origines possibles des traces visibles dans le voisinage et sur tout registre pertinent des rejets d'hydrocarbures".

En vertu de l'article 4 § 1 de ladite Convention, toute violation de ses dispositions "est sanctionnée par la législation de l'Autorité dont dépend le navire en cause, quel que soit l'endroit où l'infraction se produit". Cette Autorité (État du pavillon) engage les poursuites le plus tôt possible "conformément à sa législation".

Le second paragraphe réserve cependant à l'État côtier la possibilité d'exercer des poursuites "conformément à sa législation" en cas d'infraction commise dès lors "dans la juridiction d'une Partie à la Convention".

La France a ainsi été amenée à compléter son dispositif répressif pour sanctionner pénalement les infractions à la Convention MARPOL avec les lois n° 83-583 du 5 juillet 1983 et n° 90-444 du 31 mai 1990, ultérieurement codifiées aux articles L218-10 à L218-31 du Code de l'environnement dernièrement modifiés par la Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004.

Les dispositions de droit interne.

La poursuite et la répression des rejets illicites d'hydrocarbures sont prévues aux articles L 218-10 à L 218-30 du Code de l'environnement.

Les dispositions répressives. L'article L 218-10 I dudit code punit de 10 ans d'emprisonnement et de 1 000 000 d'euros d'amende le fait, pour tout capitaine d'un navire français soumis à la Convention MARPOL, de procéder à des rejets d'hydrocarbures en infraction avec les règles 15 et 34 (anciennement 9 et 10) de l'annexe I de ladite Convention.

La peine d'amende peut être portée, au-delà du montant précité, à une somme équivalente à la valeur du navire ou à

quatre fois la valeur de la cargaison transportée ou du fret⁽⁴⁾.

L'article L 218-21 du même code étend les sanctions prévues à l'article L 218-10 aux cas de rejets d'hydrocarbures effectués par des navires étrangers "dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République".

Dans cette hypothèse, le texte prévoit que seules les peines d'amendes peuvent être prononcées.

S'agissant de la personne sanctionnée, si la France, la Belgique ou encore le Royaume-Uni sanctionnent le capitaine et le propriétaire ou l'exploitant, d'autres États sanctionnent soit le capitaine, soit la personne physique qui est à l'origine du rejet.

La juridiction compétente. L'article L 218-29 du Code de l'environnement précise quelles sont les juridictions compétentes pour la poursuite, l'instruction et le jugement.

Dans la ZEE, la zone de protection écologique, les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables jusqu'à la limite de navigation maritime :

- la juridiction compétente en métropole pour la poursuite, l'instruction et le jugement est le Tribunal de grande instance du littoral maritime spécialisé (Le Havre, Brest, Marseille, Paris).

- le tribunal de grande instance de Paris est compétent si les faits sont ou apparaissent d'une grande complexité.

En haute mer :

- la juridiction compétente pour la poursuite, l'instruction et le jugement d'un navire pollueur battant pavillon français est le tribunal de grande instance de Paris.

- la juridiction compétente pour un navire étranger est celle de l'État du pavillon ("même si la pollution commise en haute mer a atteint les eaux sous juridiction fran-

çaise”, selon la circulaire PM du 15 juillet 2002).

[L'exercice par l'État côtier de ses prérogatives quant à la constatation de l'infraction.]

En présence d'un navire battant pavillon étranger, il importe tout d'abord de déterminer sa position pour s'assurer qu'il se situe bien dans la ZEE relevant de la “jurisdiction” française.

La constatation de l'infraction par l'État côtier.

La constatation du rejet s'effectue, en pratique, à l'occasion de survols de notre ZEE par les pilotes des aéronefs de la Marine nationale et des Douanes, en application des prescriptions contenues dans l'Accord de Bonn.

L'Accord de Bonn énonce que *“la première trace d'hydrocarbure devient visible lorsque la teneur en mélange d'hydrocarbures-eau déversé atteint 60 ppm/l”* ⁽¹⁵⁾.

Le recueil des preuves, élaboré dans le cadre de cet accord, précise en outre que : *“tout observateur peut reconnaître les différents aspects de la surface de l'eau et [que] de telles observations peuvent produire des preuves valables”* (p.26).

Par ailleurs, l'OMI, dans une résolution MEPC.61 du 9 juillet 1993 sur les limites de visibilité des déversements d'hydrocarbures, a précisé qu'une trace visible d'hydrocarbures est en soi une preuve d'infraction vraisemblable à la norme MARPOL ⁽⁶⁾.

Les agents habilités pour rechercher et constater les infractions en matière de pollution agissent conformément aux directives qui leur sont propres tout en bénéficiant d'un cadre juridique spécifique puisqu'en application de l'article L 218-28 du Code de l'environnement, les procès-verbaux de constatation valent jusqu'à preuve contraire ⁽⁷⁾, ce qui signifie que la preuve de l'inexactitude des faits constatés personnellement par l'agent verbalisateur ne peut être rapportée que par écrit ou témoignage, non par simple dénégation (article 431 du Code de procédure pénale).

La Cour de cassation a eu l'occasion de dire que ces procès-verbaux n'étaient pas contraires à l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'Homme (CEDH) et au droit à un procès équitable (Crim. 16 mars 1993 Bull.115, Crim. 29 septembre 1991 pourvoi n° 98-80.618, Crim. 1^{er} février

200 Bull.51, Crim. 25 novembre 2003 pourvoi n° 03-83.219).

Il importe également de rappeler que la mission des fonctionnaires habilités, à constater les infractions aux dispositions de la Convention MARPOL en application de l'article L218-26 du Code de l'environnement, ne s'assimile pas à une expertise – ainsi qu'a eu à le préciser la Cour de cassation ⁽⁸⁾ – mais constitue des constatations matérielles comme pour tout autre fonctionnaire de police ou de gendarmerie ⁽⁹⁾.

De plus, la chambre criminelle de la Cour de cassation a eu l'occasion, en l'occurrence, de rappeler que les éléments de preuve contradictoirement débattus procédaient du pouvoir souverain des juges du fond ⁽¹⁰⁾.

Le recueil des preuves.

La matière est gouvernée par le principe général de la liberté de la preuve, énoncé dans notre droit à l'article 427 du Code de procédure pénale ⁽¹¹⁾.

Dans un attendu de principe, la Cour de cassation a en effet énoncé qu'*“aucun instrument international n'impose qu'il soit dérogé, en matière de rejet illicite d'hydrocarbures, au principe de la liberté de la preuve”* ⁽¹²⁾.

À cet égard, il importe de rappeler que la Cour d'appel de Rennes considère depuis 1996 que *“la preuve de l'élément matériel du rejet d'hydrocarbures en mer n'exige pas nécessairement des prélèvements mais peut résulter d'autres modes probatoires comme des observations directes des agents verbalisateurs corroborées par des photographies”* ⁽¹³⁾.

En pratique, la preuve de l'élément matériel du rejet volontaire est produite devant le tribunal correctionnel à partir de prises de vue aériennes de la nappe (photographies, film vidéo et éventuellement image radar) ⁽¹⁴⁾, corroborant les constatations visuelles de l'agent verbalisateur.

Au demeurant, la Cour de cassation a admis que les seules constatations visuelles des agents verbalisateurs suffisaient à établir l'infraction, sans qu'il y ait donc à exiger des photographies ⁽¹⁵⁾.

À cela s'ajoutent les déclarations recueillies au cours de l'enquête, en particulier auprès du capitaine du navire et du chef mécanicien, et les constatations effectuées à bord peu après la constatation du rejet.

À l'inverse, la preuve par échantillonnage (auparavant employée) induit un aléa judiciaire du fait des difficultés de prélèvement et du manque de fiabilité d'échantillonnages non homogènes.

D'ailleurs, le recueil des preuves de l'Accord de Bonn précise que la comparaison des échantillons est *“inappropriée lorsque l'hydrocarbure ou les résidus d'hydrocarbures qui existaient à bord ont été rejetés de telle manière qu'aucune trace n'est restée à bord du navire (cas par exemple d'un déversement de résidus d'hydrocarbures provenant des fonds de cale, d'un réservoir soigneusement nettoyé ou d'un fût d'hydrocarbures”* (p. 46).

Enfin, selon la jurisprudence de la Cour d'appel de Rennes, *“la détermination exacte du moyen par lequel le produit a pu s'échapper n'est pas un élément nécessaire à la constatation matérielle de l'infraction de pollution”* ⁽¹⁶⁾.



Le déroutement et l'immobilisation du navire.

Selon l'article 220 de la Convention de Montego Bay (CMB), les États côtiers peuvent procéder à l'immobilisation du navire pollueur lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans sa ZEE ou sa mer territoriale a commis, dans sa ZEE une infraction visée au paragraphe 3 (infraction aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ou aux lois et aux règlements qu'il a adoptés, conformément à ces règles et normes internationales) ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'État côtier ou à toute ressource de sa mer territoriale ou de sa ZEE.

La décision d'immobilisation est prise en pratique après examen des photographies aériennes et des constatations recueillies par les pilotes des aéronefs.

Cette immobilisation nécessite, selon la circulaire du garde des Sceaux du 1^{er} avril 2003, que les autorités maritimes le déroutent ⁽¹⁷⁾ vers un port ou que le navire fasse escale dans un port français.

La décision de déroutement, prise par le procureur de la République compétent, est mise à exécution par le préfet maritime, en application des dispositions de l'article 5 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer ⁽¹⁸⁾.

Cette mesure, reprise en droit interne à l'article L 218-30 du Code de l'environnement, permet d'identifier, avant tout éventuel changement, le capitaine du navire au moment du rejet illicite ainsi que ses opérateurs économiques. Elle offre la possibilité de saisir tout document de bord utile à la manifestation de la vérité de même qu'elle rend possible la vérification du niveau des caisses à boues, l'état des fonds de cale, des éventuelles modifications apportées au séparateur 15 ppm. L'immobilisation du navire permet donc de diligenter l'enquête judiciaire.

Dans un arrêt du 6 mars 2006, la Cour d'appel de Rennes ⁽¹⁹⁾ a jugé qu'il appartenait au parquet de préserver toute possibilité de vérification ultérieure des éléments de preuve dont le contenu ou la confrontation avec d'autres pouvait donner lieu à contestation.

Il convient en effet que le prévenu soit à même de pouvoir rapporter la preuve contraire à la présomption découlant de traces dans le sillage du navire, d'où l'importance des investigations effectuées à bord.

La Cour d'appel de Rennes autorise également une enquête par le Centre de sécurité des navires par application du mémorandum de Paris de 1982 (dont 22 pays sont à ce jour signataires).

Elle offre enfin la possibilité, si l'infraction s'avère constituée, de délivrer une convocation par officier de police judiciaire à une date d'audience déterminée (dans le respect du délai contenu dans l'article 228 de la CMB) assurant ainsi un jugement ayant le caractère d'une décision contradictoire.

L'immobilisation est levée après versement d'une caution (généralement par l'exploitant du navire). Le cautionnement est fixé dans les conditions prévues par les articles 142, 142-2 et 142-3 du Code de procédure pénale. Il a pour objectif de garantir la représentation en justice de la personne poursuivie, le paiement des amendes susceptibles d'être prononcées et l'indemnisation des parties civiles.

Le rapport de la Commission des lois de l'Assemblée nationale relatif au projet de loi portant sur l'adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité en 2004, faisait le constat qu'aucune des onze peines d'amendes prononcées par le tribunal de grande instance de Paris en 2002 n'avaient pu être recouvrées, soit un total de 925 000 euros.

Aucun navires n'avait été dérouté.

Concernant la notification des mesures prises par l'État côtier, l'article 231 dispose que "les États notifient sans retard à l'État du pavillon et à tout autre État concerné toute mesure prise à l'encontre de navires étrangers en application de la section 6, et soumettent à l'État du pavillon tous les rapports officiels concernant ces mesures [...]".

[L'étendue des prérogatives de l'État côtier quant au jugement de l'infraction.]

L'éventuelle application de l'article 228 de la CMB.

Le contenu des dispositions de l'article 228 de la CMB. L'article 228 ⁽²⁰⁾ de la CMB, intitulé suspension des poursuites et restrictions à l'institution de poursuite, prévoit en matière de pollution la suspension des poursuites engagées contre un navire étranger par l'État côtier dès lors que l'État du pavillon à lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction dans les six mois suivant l'introduction de la première action.

Le texte comporte cependant une clause de réserve comportant deux exceptions :

- lorsque les poursuites portent sur un cas de dommage grave causé à l'État côtier ;
- lorsque l'État du pavillon ⁽²¹⁾ a manqué à plusieurs reprises à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales à la suite d'infractions commises par ses navires.

Il précise ensuite, sur le plan procédural, que l'État du pavillon remet en temps



voulu au premier État un dossier complet de l'affaire et les minutes du procès et dispose qu'il est mis fin aux poursuites lorsque l'État du pavillon a rendu son jugement.

Il prévoit enfin la restitution du cautionnement par l'État côtier.

L'analyse et la portée de ces dispositions. Les prescriptions de l'article 228 de la CMB organisent un mécanisme de suspension des poursuites par l'État côtier au cas où l'État du pavillon engage lui-même des poursuites pour la mise en œuvre desquelles la convention prévoit, dans son article 231, une information de ce dernier. Les poursuites exercées par l'État côtier sont suspendues à condition que l'État du pavillon ait engagé des poursuites du chef de la même infraction.

La Cour d'appel de Rennes a en effet précisé que "[...] la suspension des poursuites intentées par l'autorité judiciaire de l'État côtier ne peut être ordonnée que si de manière effective l'État du pavillon a engagé des poursuites du chef de la même infraction" (22).

De même, cette juridiction a jugé que seul le procureur de la République pouvait invoquer ces dispositions de la CMB qui ne sont pas, selon les juges d'appel, d'application directe devant le tribunal correctionnel (23).

Sur la notion de dommage grave causé à l'État côtier, l'article 228 de la CMB écarte la suspension des poursuites lorsque l'infraction porte sur un cas de dommage grave causé à l'État côtier.

Dans l'affaire du *Transartic*, la Cour d'appel de Rennes a indiqué qu'un cas de dommage grave, au sens de ce texte, ne saurait être constitué par les multiples atteintes au milieu marin occasionnées par la répétition de rejets volontaires d'hydrocarbures dans une zone considérée (24).

Sur les manquements répétés par l'État du pavillon à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires, la Cour d'appel de Rennes a eu ici l'occasion de rappeler dans l'affaire précitée du *Fast Independence* que "l'article 217-8 de la Convention de Montego Bay dispose que les sanctions prévues par les lois et règlement des États à l'encontre de navires battant leur pavillon doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions en quelque lieu ce soit ; qu'il en résulte que l'État du pavillon doit, dans le cas où des poursuites ont été engagées par l'État côtier, pour que les dispo-

sitions de l'article 228 de ladite convention puissent être mises en œuvre, avoir infligé, dès lors que les faits sont retenus comme étant commis en violation de la convention MARPOL, une sanction significative et équivalente à celle qui était raisonnablement encourue devant la juridiction de l'État côtier".

En l'occurrence, la Cour a considéré que la sanction prononcée en l'espèce par l'État du pavillon (47 000 euros) résultait d'une procédure administrative prévoyant une sanction pécuniaire trop faible, par rapport aux peines encourues en France, pour dissuader les navires battant son pavillon de commettre des infractions en quelque lieu que ce soit.

Sur la fin des poursuites, invoquée pour la première fois devant le tribunal correctionnel de Brest par la Norvège, le 18 octobre 2005 (25), l'application de l'article 228 de la CMB a conduit ce pays à condamner à une amende de 360 000 euros l'exploitant d'un navire battant pavillon norvégien qui avait rejeté des hydrocarbures dans la ZEE française.

En l'occurrence, le tribunal correctionnel avait écarté l'application de l'article 228 de la CMB. Mais la Cour d'appel de Rennes, dans l'arrêt précité du 27 septembre 2007, a retenu que la décision des autorités judiciaires norvégiennes, reconnue comme une sanction significative, mettait *ipso facto* fin aux poursuites engagées par le parquet de Brest.

À l'inverse, la Cour d'appel de Rennes a considéré dans l'espèce précitée du *Fast Independence*, compte tenu des éléments développés plus haut, que la décision de l'autorité maritime de l'État du pavillon ne mettait pas fin aux poursuites engagées par l'État côtier.

Elle a ajouté dans ce même arrêt que la règle *non bis in idem*, selon laquelle nul ne peut être puni deux fois pour les mêmes faits (26), n'avait pas lieu de s'appliquer, la CMB ne s'opposant pas à ce qu'un État du pavillon engage des poursuites, conformément à son droit interne, indépendamment de celles précédemment engagées par un autre État.

L'établissement de l'imputabilité et de la culpabilité.

Le délit de rejet volontaire d'hydrocarbures est constitué si sont rapportées l'identification de la substance rejetée (hydrocarbures au sens de MARPOL) et son imputabilité au capitaine d'un navire déterminé.

Les règles 15 et 34 (anciennement 9 et 10) de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78 instituent des normes de comportement en interdisant, sauf exception, le rejet d'hydrocarbures à la mer.

Les règles d'incrimination (qu'il incombe aux États, dans l'exercice de leur souveraineté, de fixer) résultent des articles L 218-10 et suivants du Code de l'environnement desquels il ressort que le rejet, fait en connaissance de la violation des règles 15 et 34 (anciennement 9 et 10) de l'annexe I de la convention, implique l'intention coupable.

Ils désignent spécialement le capitaine du navire comme pénalement responsable de la violation des règles prescrites par MARPOL.

La Cour de cassation a précisé dans l'arrêt *Voltaire* du 10 janvier 2006 (pourvoi n° 05-80-587) "qu'il résulte des articles L 218-10 et L 218-21 du Code de l'environnement que les règles relatives aux interdictions de rejet d'hydrocarbures en mer, édictées dans un intérêt de protection du milieu marin, sont personnellement imposées aux capitaines des navires qui doivent exercer une action directe sur leurs subordonnés", ce qui exclut, pour le capitaine, la possibilité d'invoquer la règle selon laquelle, à défaut de responsabilité du fait d'autrui prévue par la loi, il ne saurait être responsable que de son propre fait.

S'agissant précisément de l'élément intentionnel de l'infraction, la Cour de cassation a, dans l'arrêt *Dobrudja* du 29 novembre 2005 (pourvoi n°05-81.227), admis comme les juges d'appel que "faute par le commandant [...] de justifier d'une raison ou d'un incident qui aurait occasionné ou nécessité le rejet constaté dans le sillage du navire, celui-ci doit être présumé volontaire."

De plus, la Cour d'appel de Rennes a eu l'occasion de préciser que la référence à la prétendue rigueur des contrôles exercés par les groupes pétroliers affréteurs n'est pas de nature à faire disparaître l'élément intentionnel (...). (27).

Toutefois, conformément à la règle 4 (anciennement règle 11) de l'annexe I de la Convention MARPOL, les règles 15 et 34 (anciennement 9 et 10) de cette même annexe ne s'appliquent pas :

– au rejet effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer ;

– au rejet provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher

ou réduire le rejet, et sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Ainsi, la règle 4 (anciennement règle 11) de l'annexe I de la convention institue des causes d'exonération, tirés de faits justificatifs, fondés, d'une part, sur l'état de nécessité que commande un intérêt supérieur (la vie humaine ou la sécurité du navire ou d'un autre navire) et, d'autre part, sur l'avarie survenue à bord du navire, à condition, d'avoir pris toutes les précautions pour confiner le rejet et sauf si le capitaine a agi, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Ainsi, *"en cas de rejet à la mer d'hydrocarbures, dont la teneur de l'effluent dépasse les 15 ppm, le capitaine du navire qui est à l'origine de ce rejet peut être exonéré de sa responsabilité si le rejet provient d'une avarie survenue au navire ou à son équipement et à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et qu'il n'ait pas été commis avec l'intention de provoquer ce dommage ou témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement"* (28).

Le capitaine d'un navire qui invoque, en l'occurrence, le bénéfice du fait justificatif prévu par la règle 4 (anciennement règle 11) de l'Annexe I, a la charge de la preuve de l'avarie (29).

La Cour d'appel de Rennes n'a que récemment eu l'occasion de définir positivement ce qu'était une avarie au sens de la règle 11 de la Convention MARPOL.

Elle avait auparavant eu l'occasion d'écarter la notion d'avarie à la panne qui ne présentait pas un caractère inopiné (30), à l'événement qui n'avait pas un caractère imprévisible et irrésistible ne pouvant échapper à la vigilance de l'équipage (31) ou encore au rejet provenant de la négligence ou d'une mauvaise organisation de l'équipage insuffisamment formé à ses tâches (32).

La Cour de cassation avait rejoint ces analyses en se référant à la notion *"d'accident de mer"* (Cass. Crim. 4 avril 2006 - Nova Hollandia pourvoi n° S 05-84.721).

Dans un arrêt important du 24 mai 2007, la cour d'appel de Rennes a énoncé que pour qu'elle soit exonératoire, l'avarie doit être *"un événement extérieur à toute action de l'équipage qui par sa soudaineté s'impose à lui sans qu'il ait pu par sa propre vigilance l'éviter ou, qu'il se*

soit mis en mesure, par des précautions raisonnables, dès qu'il survient, à en limiter les effets" (33).

En outre, dans un arrêt du 24 mai 2007 (34), la Cour d'appel de Rennes a exclu la référence à la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures de 1969 qui a précisé que l'expression *"accident de mer"* s'entendait *"d'un abordage, d'un échouement ou de tout autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison"*.

Enfin, l'action téméraire et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement est à rapprocher de la faute inexcusable postulant une conscience effective du risque et la volonté de la braver (35).

Le prononcé de la peine et l'indemnisation des parties civiles.

Les juges du fond ne manquent pas de souligner ici qu'un rejet d'hydrocarbures constitue une atteinte grave à l'environnement maritime et que sa répétition sur des routes maritimes de grand trafic justifie également qu'il soit fait une application ferme de la loi pénale.

A ce jour, le total des amendes prononcées par le TGI de Brest avoisine les six millions d'euros (quatre millions suite aux poursuites intentées par le parquet de Brest).

L'article L 218-24 du Code de l'environnement permet au tribunal de mettre à la

charge de l'exploitant ou du propriétaire du navire tout ou partie de l'amende prononcée, (à hauteur généralement de 90% de son montant), et ce, sans qu'il soit nécessaire de caractériser une faute à la charge de l'exploitant, à condition que l'un et l'autre aient été cités à l'audience (36). De plus, le tribunal correctionnel peut ordonner à titre de peine complémentaire la publication de son jugement, mesure prononcée quasisystématiquement à Brest.

Enfin, de nombreuses associations intervenant pour la protection de l'environnement se constituent parties civiles devant le juge pénal.

Elles se voient allouer des dommages-intérêts sur le fondement de l'article L 142-2 du Code de l'environnement qui leur permet d'exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et ayant pour objet la lutte contre les pollutions.

L'indemnisation du préjudice moral de ces associations de défense de l'environnement est ainsi admise.

La Cour d'appel de Rennes a eu l'occasion de rappeler que la convention de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus aux hydrocarbures (CLC 92) qui prévoit une prescription de l'action civile à



l'expiration d'un délai de trois ans, n'avait pas à s'appliquer en l'occurrence⁽³⁷⁾.

Il est à noter qu'à ce titre interviennent notamment le comité régional des pêches maritimes et des élevage marins de Bretagne, le syndicat mixte de protection du littoral breton (Vigipol), régi par les dispositions des articles L. 5721-1 et suivants du code des collectivités territoriales et qui regroupe 98 communes possédant plus de 1 200 kilomètres de littoral maritime, ainsi que le syndicat mixte de protection du littoral landais regroupant, quant à lui, 17 communes.

[Conclusion.]

Les deux dernières années se caractérisent par une forte diminution des pollutions signalées aux CROSS.

Huit procédures pénales nouvelles avaient été établies en 2005 contre 14 en 2004.

En 2006, trois procédures pénales avaient été établies et quatre poursuites ont été engagées en 2007.

Cette importante diminution du nombre d'infractions relevées est probablement liée à l'effet dissuasif provoqué par la régularité de la surveillance aérienne et par l'effectivité des peines prononcées par les juridictions françaises notamment le tribunal correctionnel de Brest.

L'année 2006 a, en effet, été marquée par la plus forte amende prononcée en la matière, soit 800 000 euros (jugement du tribunal correctionnel de Brest en date du 5 avril 2006 confirmé en appel mais frappé d'un pourvoi).

L'application de sanctions pénales effectives, proportionnées et dissuasives, par les autorités judiciaires nationales apparaît donc indispensable à la lutte contre les atteintes graves à l'environnement que constituent les rejets volontaires d'hydrocarbures.

Pour conclure, je reprendrai la citation figurant en première page du *Livre vert* sur une politique maritime de l'Union, dernièrement publié par la Commission européenne :

"How inappropriate to call this planet Earth when is it quite clearly Ocean" . [Quelle idée d'appeler cette planète "Terre" alors qu'elle est clairement océan].

Citation attribuée à Arthur C. Clarke. ■

(1) Au seul niveau intercommunautaires, 40% des échanges s'opèrent par ce mode de transport.

(2) Il est à noter que les articles 55 à 58 de la Convention en définissent le régime, en reconnaissant à l'État côtier dans cette zone certaines prérogatives de souveraineté et certaines compétences. Les pouvoirs étendus reconnus à l'État côtier sur la ZEE ne sont pas de nature territoriale: cet État n'exerce que des compétences fonctionnelles définies par la convention et il est tenu d'un devoir de coopération et de partage avec les autres États.

(3) Dans la ZPE (méditerranée), la France exerce les seules compétences prévues par le 1b de l'article 56 de la CMB.

(4) À titre de comparaison, la peine encourue en vertu du droit Belge est de CINQ millions d'euros, montant qui est doublé si l'infraction est commise la nuit ou en récidive.

(5) Diverses expérimentations et tests ont démontré, non seulement que les rejets inférieurs à 15 ppm ne peuvent être détectés visuellement, mais que ceux dont la teneur en hydrocarbures est comprise en 15 et 100 ppm ne peuvent être observés à partir d'un aéronef puisqu'ils ne forment pas de film continu d'une longueur supérieure à quelques décimètres.

(6) Cf. *Arroyofrio Dos* - CA Rennes 20 octobre 2005.

(7) C'est également le cas en matière de droit du travail (art. L611-10 du Code du travail), en matière de concurrence et des prix (art. 46 de l'Ordonnance du 1^{er} décembre 1986), en matière de contribution indirecte (art. L238 du LPF), en matière d'urbanisme (art. L480-1 du Code de l'urbanisme).

(8) Cf. *Cimil* Cass. Crim. 13 mars 2007

(9) Cf. *Concordia* - CA Rennes 19 janvier 2006.

(10) Cf. *Chiara DP* Cass. Crim. 13 novembre 2007.

(11) Aux termes de cet article: "hors les cas où (elle) en dispose autrement, les infractions peuvent être établies par tout mode de preuve".

(12) Cf. *Cimil* Cass Crim 13 mars 2007

(13) Cf. *Traquair* - CA Rennes, 19 septembre 1996 (DMF n° 567 janvier 1997 pp100-110

(14) Le Danemark a recours à l'image satellitaire pour identifier la présence de nappes d'hydrocarbures. En France, les pilotes reçoivent une formation à l'observation aérienne effectuée au sein des administrations dont ils relèvent. En Grande-Bretagne, ils sont formés sur le tas. Au Danemark, la formation est de 4 mois.

(15) Cf. *Cimil* C. Crim. 13 mars 2007

(16) Cf. *Concordia* - CA Rennes 19 janvier 2006.

(17) Il est à noter que le terme "déroutement" n'est employé ni dans la Convention de Montego Bay, ni dans le Code de l'environnement.

(18) La France est un des rares pays d'Europe à adosser sa politique pénale sur le déroutement du navire (à noter toutefois un cas en Espagne le 24

août 2003 s'agissant d'un cargo libanais, le *D.M. Spiridon*). La législation du Royaume-Uni prévoit cependant la mise à l'arrêt du navire suspecté de pollution lors de l'enquête par la Maritime and Coastguard Agency.

(19) Cf. *Atlantique Hero* - CA Rennes 6 mars 2006.

(20) Pour mémoire, cet article figure dans la partie XII de la Convention qui traite de la protection de l'environnement marin.

(21) L'article 91-1 de la CMB énonce par ailleurs que "les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la convention, à sa juridiction exclusive en haute mer."

(22) Affaire du *Kapitonas Kaminskas* C. A. Rennes, 26 octobre 2006.

(23) Affaire du *Fast Independence* C.A. Rennes, 25 octobre 2007 (frappée d'un pourvoi en cassation).

(24) Affaire du *Trans Artic* C.A. Rennes, 27 septembre 2007 (frappée d'un pourvoi en cassation).

(25) Affaire du *Trans Artic*, navire à l'origine d'une pollution par rejet volontaire d'hydrocarbures d'une longueur d'environ 19 nautiques en ZEE française.

(26) À noter que ce principe est contenu dans les articles 368 et 692 du code de procédure pénale. Il figure par ailleurs dans le protocole additionnel n°7 de la CEDH ainsi qu'à l'article 14 §7 du Pacte de New-York relatif aux droits civils et politiques du 19 décembre 1966.

(27) Cf. *Concordia* - CA Rennes, 19 janvier 2006.

(28) Cf. *Elyt Danielsen* - CA Rennes 24 mai 2007

(29) Cf. *Chiara DP* - Crim 13 novembre 2007

(30) Cf. *Nova Hollandia* - CA Rennes, 23 juin 2005.

(31) Cf. *Arroyofrio Dos* - CA Rennes, 20 octobre 2005

(32) Cf. *Cheops* - CA de Rennes, 24 novembre 2005

(33) Cf. *Elyt Danielsen* - CA Rennes 24 mai 2007

(34) Cf. *Ocean Eagle* - CA Rennes 24 mai 2007

(35) Il est à noter que la Cour de cassation adopte une définition stricte de la faute inexcusable tant dans le cadre de la Convention de Bruxelles relative au transport maritime (Com. 14 mai 2002 Bull. IV n°88) qu'en application de la Convention de Londres sur la limitation de la responsabilité en matière de créance maritime (Com. 8 octobre 2003 Bull. IV n°150 p169). Pour autant la Haute juridiction a admis que le capitaine qui ayant connaissance d'une précédente avarie, avait omis de procéder aux vérifications utiles pour éviter un rejet polluant à la mer avait fait preuve de témérité au sens de la règle 11 (Cass. Crim. 4 avril 2006 *Nova Hollandia* pourvoi n° S 05-84.721).

(36) Ce dispositif institue une responsabilité pénale du fait d'autrui

(37) Cf. *Concordia* - CA Rennes 19 janvier 2006



Jean-Michel Barrault

Pirates des mers d'aujourd'hui

Gallimard

Jean-Michel Barrault

de l'Académie de marine

Pirates des mers d'aujourd'hui

La piraterie maritime est l'un des fléaux majeurs du xxi^e siècle. Les navires marchands ont subi plus de 4 000 attaques au cours des deux dernières décennies. Les actes de piratage sont parfois de simples chapardages nocturnes, mais aussi souvent des actions violentes menées par des bandes organisées, puissamment armées, avec prises d'otages, rançons, tortures, assassinats, enlèvements... Des cargos sont maquillés, réceptés, vendus.

Avec la mondialisation, c'est 57% des marchandises, 60% des produits pétroliers qui circulent sur la mer. Les exactions commises accroissent les coûts, menacent la sécurité des marins, en Asie du Sud-Est, mais aussi dans l'Océan Indien, en mer Rouge, en Afrique, en Amérique latine, aux Caraïbes. Elles forment une suite de récits passionnants et terrifiants comme autant d'aventures maritimes.

Jean-Michel Barrault, circumnavigateur, écrivain de marine, journaliste, membre de l'Académie de marine, est l'auteur de *Deuxième Avril*, la plupart centrés à la mer et publiés dans une dizaine de langues.



© 2011 Gallimard, Paris

9 780113 110043 > EAN 9780113110043

10 €



A TOUTE PUISSANCE SUR LA MER EST D'UN USAGE DÉLICAT ; ELLE FAIT déraisonner ceux qui la chérissent et sa nature ressemble à celle des courtisanes qui provoquent les passions, mais ruinent les gens qui les fréquentent" ⁽¹⁾. Isocrate nous avait prévenus. Richelieu le constatait encore au XVII^e siècle : "la mer est de tous les héritages, celui sur lequel les souverainetés prétendent plus de part et cependant, c'est celui sur lequel les droits d'un chacun sont moins éclaircis" ⁽²⁾.

Il faut dire que la mer, ce "territoire du vide" ⁽³⁾ sans démarcation matérielle, ne peut pas faire l'objet d'une occupation effective au même titre que l'espace terrestre. Pour autant, la mer n'a jamais représenté un espace échappant au droit. En dépit de son nom, le principe de la liberté des mers n'a jamais eu pour but de faire de la mer un espace de liberté. "Le principe de la liberté des mers n'est rien d'autre que celui de l'absence de toute souveraineté territoriale en haute mer" ⁽⁴⁾ (Affaire du Lotus).

Ainsi, traditionnellement, en octroyant le droit de battre leur pavillon, les puissances maritimes plaçaient le navire sous leur dépendance et leur protection ⁽⁵⁾. Le pavillon symbolisait à la fois le lien unissant le navire, l'État et l'ordre juridique étatique auquel le navire se trouvait assujéti. En outre, en raison des liens privilégiés qu'il entretenait avec les propriétaires, l'État du pavillon est apparu comme le mieux à même de contrôler les navires battant son pavillon. En rattachant le navire à l'autorité de l'État dont il bat le pavillon, la loi du pavillon est devenue le rattachement stable qui fait défaut par principe à un navire.

L'octroi du pavillon demeure encore aujourd'hui un acte de souveraineté exclusive de l'État, comme l'ont rappelé la Cour internationale de Justice (Affaire concernant le filetage du golfe du Saint-Laurent entre le Canada et la France, 17 juillet 1986) et le Tribunal international du droit de la mer ou TIDM (affaire Saiga, 1^{er} juillet 1999). Chaque État autorise les navires à battre son pavillon selon les critères qu'il a librement fixés. Les États demeurent sur un pied d'égalité : pas plus qu'un État ne peut imposer aux autres États ses propres critères, les autres États ne peuvent lui imposer leurs propres critères. Les critères fixés par chaque État sont parfaitement égaux ⁽⁶⁾.

Avouons-le : l'Occident a longtemps produit un discours fondateur du droit international dont le but a été d'unifier sous sa houlette les comportements de toute la société occidentale et, au-delà, de toute la société internationale ⁽⁷⁾. Mais le principe de l'égalité souveraine des États posé par l'article 2 § 1 de la Charte des Nations unies permet depuis la deuxième guerre mondiale à tous les États d'exister et de s'affirmer. C'est ainsi qu'ont pu se développer les États de libre immatriculation pour lesquels l'octroi du pavillon n'a pas pour but de soumettre le navire à leur réglementation, mais de permettre à l'armateur d'échapper aux charges et obligations qu'il juge excessives dans l'État dont il est ressortissant. Or, ne l'oublions pas, c'est l'armateur qui choisit le pavillon qu'il fait battre à ses navires. Le pavillon est ainsi devenu un instrument économique qui voit s'affronter les anciennes puissances maritimes traditionnelles et les pays de libre immatriculation. Au regard du droit international en effet, l'État du pavillon demeure un État souverain.

Mais l'État n'existe pas vraiment. Il constitue une entité purement abstraite et théorique ⁽⁸⁾. Pour exercer ses compétences, l'État du pavillon s'appuie sur son administration nationale et/ou sur les sociétés de classification auxquelles il peut confier tout ou partie de l'activité de certification, c'est-à-dire la délivrance des certificats de conformité attestant du respect des règles imposées par les conventions internationales ainsi que les certificats statutaires permettant

Immunité et souveraineté

Maître Isabelle Corbier

Docteur en droit

Avocat au barreau de Paris



au navire d'être autorisé à battre le pavillon dudit État. Or, pour ces entités – qu'il s'agisse des administrations nationales, mais surtout des sociétés de classification – dont la responsabilité est recherchée, la tentation d'invoquer l'immunité de juridiction est grande. Invoquer le droit reconnu aux États du pavillon de ne pas être poursuivis devant les juridictions internes d'un autre État permet en effet à ces entités d'échapper à toute mise en cause de leur responsabilité.

[L'État du pavillon : un État souverain.]

“Tous les États jouissent de l'égalité souveraine. Ils ont des droits et des devoirs égaux et sont des membres égaux de la communauté internationale, nonobstant les différences d'ordre économique, social, politique ou d'une autre nature” (résolution 2625 (XXV), 4 novembre 1970, relative aux principes de droit international touchant les relations amicales et la coopération entre les États). La Convention sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, est donc le fruit d'un compromis, ce sur quoi les États ont pu se mettre d'accord⁽⁹⁾. Sans doute, le droit international de la mer ne se réduit-il pas à ce seul instrument, mais la Convention n'en constitue pas moins le texte de référence du droit qui régit les mers⁽¹⁰⁾, ce droit qui ne s'applique qu'aux États. La Convention a consacré le rattachement du navire à l'autorité et à la juridiction de l'État du pavillon. Elle précise les droits et les obligations de l'État du pavillon (A) dont il est le garant (B).

Des droits et des obligations.

Aucune règle de droit international n'oblige un État à accepter de limiter ses pouvoirs si celui-ci n'y a pas consenti expressément ou tacitement. *“La faculté de contracter des engagements internationaux est un attribut de la souveraineté de l'État”*⁽¹¹⁾. L'État demeure libre de soumettre l'exercice de sa souveraineté aux obligations de son choix. Il est libre d'agir sans règles ou de se donner dans son ordre juridique interne des règles qui n'existent pas dans l'ordre international. *“Les règles de droit liant les États procèdent de la volonté de ceux-ci [...] Les limitations à l'indépendance des États ne se présument pas”*⁽¹²⁾. Si un État agit sans règles ou s'est donné dans son ordre juridique interne des règles qui n'existent pas dans l'ordre international, toute action d'un autre État se heurte au principe de la souveraineté étatique. *“La souveraineté, dans les relations entre États, signifie l'indépendance; l'indépendance relativement à une partie du globe est le droit d'y exercer, à l'exclusion de tout autre État, les juridictions étatiques”*⁽¹³⁾. En d'autres termes, si un État B s'inquiétait de l'usage que l'État A pourrait faire de sa liberté d'agir dans un domaine où il n'a pas souscrit d'engagements internationaux, ou plus encore si l'État B cherchait à infléchir la liberté d'agir de l'État A, l'État B s'ingérerait dans une affaire intérieure de l'État A, dans un domaine qu'il inclut encore dans sa liberté résiduelle.

En ratifiant la Convention de Montego Bay, l'État du pavillon accepte de respecter les droits et obligations définies par ladite convention. Conformément à l'article 94, il accepte d'exercer effectivement sa juridic-

tion et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon. Ses obligations sont les suivantes: il doit tenir un registre maritime des navires battant son pavillon et exercer sa juridiction tant sur le navire que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social relatives au navire. Il doit également prendre les mesures nécessaires afin d'assurer la sécurité en mer, notamment les dispositions techniques relatives à la construction et à l'équipement du navire ainsi qu'à la composition, les conditions de travail et la formation des équipages. Enfin, il doit inspecter régulièrement les navires avant de délivrer les certificats nécessaires et vérifier que ceux-ci sont dirigés par un capitaine, des officiers et un équipage capables de respecter la réglementation internationale (art. 94).

La question se pose ici de savoir ce que signifie l'expression *“l'exercice effectif de la juridiction de l'État du pavillon”*. Dans l'affaire du *Saïga*, jugée par le TIDM en 1999, la Guinée prétendait qu'il s'agissait de l'exercice d'une compétence normative et d'exécution sur le propriétaire ou l'exploitant du navire. A défaut d'exercer une telle compétence, la Guinée estimait qu'un État ne pouvait pas remplir les obligations que prescrivait la convention à l'État du pavillon.

Cette analyse était contestée par Saint-Vincent-et-les-Grenadines, lequel considérait que les inspections effectuées au moins une fois par an par une société de classification, la préférence accordée à la nationalité vinentaise pour la constitution de l'équipage, et surtout le comportement d'État du pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines tant au cours de la procédure que précédemment constituaient autant de preuves de l'effectivité de l'exercice de sa juridiction par ledit État. Cette analyse a emporté l'adhésion du tribunal. Le TIDM a en outre constaté que l'article 94 n'autorisait aucun État à refuser de reconnaître le droit d'un autre État de faire battre son pavillon aux motifs qu'il n'existait pas de juridiction ou de contrôle approprié par l'État du pavillon. Le tribunal en a conclu que les dispositions de la convention n'avaient pas pour but d'établir des critères susceptibles d'être invoqués par d'autres États pour contester la validité des critères retenus par l'État du pavillon, mais d'assurer un

respect plus efficace de leurs obligations par les États du pavillon.

En matière de protection et de préservation du milieu marin, conformément à l'article 217, l'État du pavillon veille à ce que les navires battant son pavillon respectent les règles et normes internationales ainsi que les lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la convention afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires. L'État du pavillon s'engage également à prendre les mesures nécessaires pour donner effet à ces règles ; il veille ainsi à ce que les navires battant son pavillon soient munis des certificats requis et délivrés en application des règles et normes internationales et soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats soient conformes à l'état effectif du navire. En cas d'infraction, l'État du pavillon doit mener l'enquête et, le cas échéant, engager des poursuites. Enfin il peut suspendre les poursuites déjà engagées par un autre État, s'il engage lui-même à des poursuites dans les six mois suivant l'introduction de la première action. Ainsi, les prérogatives reconnues à l'État du pavillon s'analysent en un pouvoir de contrôle de l'application des normes internationales relatives aux navires et en un pouvoir de protection.

En souscrivant des engagements internationaux dans un domaine qui relevait jusque-là de sa compétence exclusive, l'État du pavillon met fin à sa souveraineté absolue, accepte d'adopter les lois et règlements nationaux nécessaires pour faire appliquer et respecter les règles et normes internationales auxquelles il a souscrit et renonce à exercer seul ses compétences. Il accepte de se "*civiliser*", selon l'expression de Jean Combacau, "*se civiliser en souverain, sans assujettissement, en réglant sa conduite de pair à pair*"⁽¹⁴⁾.

Un État responsable.

Dès lors que l'État souscrit des engagements internationaux, il consent à voir les autres États s'intéresser licitement à son comportement. Si l'État souverain s'est engagé internationalement envers un ou plusieurs autres États, ses partenaires sont parfaitement fondés à lui demander des comptes sur la manière dont il s'acquitte de ses obligations ; de même l'État souverain sera parfaitement fondé à demander des comptes aux autres États sur la manière dont ils s'acquittent eux-mêmes de leurs obligations. Rien dans ces

regards réciproques ne heurte la souveraineté.

Toutefois, chaque État apprécie par lui-même sa position juridique vis-à-vis des autres États. Le droit international va s'élaborer et se développer par les États eux-mêmes, c'est-à-dire par l'action de ceux qu'il est destiné à régir⁽¹⁵⁾. Les États sont les agents d'exécution du droit international. Dès lors, les obligations des États risquent d'être appréciées différemment selon l'État qui les considère. Le risque est réel qu'il existe autant de visions de l'ordre international que d'ordres juridiques internes. Chaque État cherche en effet à exercer sa souveraineté dans sa plénitude et supporte mal toutes les contraintes extérieures. Lorsqu'un État estime que la réalisation de la règle à laquelle il s'est obligé en droit international ne correspond pas ou plus à la satisfaction de son intérêt national, cet État aura naturellement tendance à en réinterpréter le contenu ou la portée au mieux de son intérêt ou à en contester l'applicabilité à une situation donnée⁽¹⁶⁾.

Le droit international est également tributaire du volontarisme étatique pour mettre en œuvre la législation internationale aux échelles nationales et prévoir les sanctions. L'État n'est en effet soumis à aucun pouvoir souverain. Dans cette société internationale où cohabitent ces entités indépendantes, il n'existe ni autorité législative distincte, ni autorité disposant d'un pouvoir de contrôle – et, *a fortiori*, d'un pouvoir de sanction – à l'égard des États. C'est pourquoi, la Convention de Montego Bay rappelle dans son article 235 "*qu'il incombe*

aux États de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales (...). Ils sont responsables conformément au droit international. Les États veillent à ce que leur droit interne offre des voies de recours permettant d'obtenir une indemnisation rapide et adéquate ou autre réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction". Elle invite enfin les États à remplir, de bonne foi, les obligations qu'ils ont assumées (article 300).

Mais que se passe-t-il si un État manque aux obligations qu'il a souscrites ? La Convention de Montego Bay laisse cette question sans réponse. Dans l'hypothèse où un État du pavillon manque à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales à la suite d'infractions commises par ses navires, l'article 228 de la Convention autorise simplement l'État, qui aurait engagé des poursuites à l'encontre d'un navire étranger afin de réprimer une infraction aux lois et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, à poursuivre ces poursuites.

L'obligation mise à la charge de l'État du pavillon par l'article 94 de la Convention d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon invite cependant à s'interroger sur la portée de cette obligation et par là même sur la responsabilité qui pourrait en découler. Pourrait-elle être qualifiée d'obligation *erga omnes*, c'est-à-dire "*d'obligation des États envers la communauté internationale des États dans son ensemble*" selon la définition donnée par la Cour internationale de justice (CIJ) dans l'affaire de la Barce-



lona Traction ⁽¹⁷⁾? Dans cette affaire, la Cour a précisé qu'il s'agissait d'une obligation reflétant des choix fondamentaux ou une manière de solidarité forcée résultant, comme dans les questions d'environnement, d'un certain ordre naturel des choses ⁽¹⁸⁾. "Vu l'importance des droits en cause, tous les États peuvent être considérés comme ayant un intérêt juridique à ce que ces droits soient protégés". Ainsi interprétée, l'obligation mise à la charge de l'État du pavillon donnerait une portée nouvelle à la notion de pavillon. Le pavillon ne traduirait plus seulement l'expression de la souveraineté de l'État. Il manifesterait aussi la volonté de l'État du pavillon de prendre en charge la responsabilité du navire qu'il lance sur les mers. La compétence particulière reconnue à l'État du pavillon prendrait dès lors une signification nouvelle: elle exprimerait la mission confiée à l'État du pavillon par la communauté internationale ⁽¹⁹⁾.

Sans doute, l'article 287 de la Convention de Montego Bay offre-t-il aux États parties à un différend, relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention, de choisir, lorsqu'il signe ou ratifie la Convention, ou à n'importe quel moment par la suite, de soumettre toute question d'interprétation au TDM ou à la

Cour Internationale de Justice ou à tout tribunal arbitral. Faire qualifier par un juge d'obligation erga omnes l'exercice effectif de la juridiction de l'État du pavillon serait donc possible. La mise en œuvre de cette procédure dépend cependant de facteurs et de considérations de politique nationale des États ⁽²⁰⁾. Or, comme le constate Joe Verhoeven, les États éprouvent une difficulté considérable à formuler et à mettre en œuvre les politiques indispensables à la réalisation de quelque bien "commun" lorsqu'ils ne sont pas purement et simplement incapables de prendre conscience de leur nécessité ⁽²¹⁾. Car une véritable "société internationale requiert une réelle "conscience sociale internationale qui ne peut être que celle des particuliers" ⁽²²⁾. Ce qui laisse apparaître en filigrane la question du statut de l'individu

en droit international public. On le sait, la doctrine de droit international est dans l'ensemble hostile à une pleine reconnaissance de la personnalité internationale de l'individu. Pourtant, les systèmes modernes reposent, dans leur immense majorité, sur l'idée que le droit international ne se borne pas à régler les relations des gouvernements entre eux, mais constitue aussi du droit applicable aux citoyens des États liés par ces traités ⁽²³⁾. Or, cette théorie de l'obligation erga omnes tend, comme l'explique Prosper Weil, à promouvoir des valeurs morales et de solidarité en faisant du respect de certaines obligations fondamentales par chacun des États, l'affaire de tous ⁽²⁴⁾. Or, tel est bien le désir de la société civile – du moins celui des opinions publiques des pays occidentaux



soucieuses de protection de l'environnement – qui, à défaut de pouvoir poursuivre les États souverains, demande des comptes aux administrations nationales et aux sociétés de classification agissant pour leur compte.

[Administrations nationales et sociétés de classification: la tentation de l'immunité.]

Les États, les administrations nationales et les sociétés de classification, comme d'ailleurs les armateurs, se trouvent aujourd'hui confrontés à une difficulté nouvelle: aux yeux du public des pays industrialisés, l'accident, "la fortune de mer", n'a plus sa place dans le transport maritime. Pourtant, le besoin de sécurité mari-

time n'est pas une obligation nouvelle. Le besoin de sécurité maritime a toujours existé: l'assurance maritime en témoigne. La sécurité maritime vise d'abord la sauvegarde du navire, de l'équipage et de la cargaison. La sécurité maritime vise ensuite la sûreté de la navigation et impose aujourd'hui de protéger la mer contre le navire. La mer reste un milieu hostile; les progrès techniques et scientifiques n'ont pas supprimé tout risque de naufrage. Mais de nos jours, les risques majeurs proviennent surtout de la nature de la marchandise transportée et des conditions d'exploitation des navires.

La sécurité maritime a pris ces dernières années une dimension nouvelle: elle est devenue l'enjeu majeur de notre époque.

Qu'il s'agisse de protéger le navire contre la mer ou la mer contre le navire, les États doivent avoir pris toutes les réglementations nécessaires.

Les administrations nationales doivent avoir édicté les mesures de contrôle adéquates et les sociétés de classification voient peser sur elles l'ombre d'une obligation de résultat à laquelle elles ne sont pas légalement soumises. À

défaut, ils seront jugés par l'opinion publique "responsables et coupables". Car, comme l'explique Paul Ricœur, "plus s'étend la sphère des risques, plus se fait pressante la recherche d'un responsable, c'est-à-dire de quelqu'un, personne physique ou morale, capable d'indemniser et de réparer" ⁽²⁵⁾. Pour reprendre l'expression de Jean Carbonnier ⁽²⁶⁾, voici venu le temps de la "traque passionnée" des victimes pour trouver un responsable.

Dans ce contexte, le bénéfice de l'immunité de juridiction invoqué par les administrations nationales ou les sociétés de classification apparaît aux yeux du public comme une volonté d'éluder toute responsabilité. Or, une telle hypothèse ne correspond pas à l'évolution du besoin de réparation des victimes.

Volonté d'éluider toute responsabilité.

L'immunité de juridiction est fondée sur le principe de souveraineté et d'indépendance: aucun État ne peut appliquer sa responsabilité à un pair, sauf si celui-ci y a consenti. Dans un schéma classique, c'est un particulier, personne physique ou morale, qui cherche à attirer un État devant un organe juridictionnel afin de voir statuer sur le litige qui l'oppose au sujet de droit international. Or, lorsque l'État se comporte comme un simple particulier, il ne doit pas pouvoir bénéficier du privilège attaché à sa qualité de souverain, lequel doit être réservé aux situations dans lesquelles il a agi en tant que puissance publique.

L'État étant un être abstrait, il ne peut jamais agir sans l'intermédiaire d'un organe ou d'une personne physique. L'immunité de juridiction est le plus souvent limitée aux actes accomplis par son bénéficiaire dans l'exercice de ses fonctions.

La question qui se pose ici est de savoir dans quelle mesure une entité, distincte de l'État, exerçant parfois des activités commerciales, peut bénéficier de l'immunité de l'État.

Tel est le problème classique des organismes agissant pour le compte de l'État. Selon une jurisprudence bien établie, les organismes agissant pour le compte de l'État bénéficient de l'immunité de juridiction pour les actes de puissance publique ou pour ceux accomplis dans l'intérêt d'un service public⁽²⁷⁾. Les organismes qui en constituent l'émanation bénéficient de l'immunité si le litige participe à l'exercice de la souveraineté de l'État⁽²⁸⁾.

En matière maritime, l'affaire de l'*Erika* témoigne de cette volonté de certaines entités d'invoquer l'immunité de juridiction pour échapper à leur responsabilité. Ainsi, la Malta Maritime Authority et son directeur exécutif, Monsieur Lino Vassallo, mis en examen par le juge d'instruction

après le naufrage de l'*Erika*, avaient invoqué l'immunité dont bénéficiait l'État de Malte. La Malta Maritime Authority soutenait en effet qu'elle ne constituait qu'un organe de l'État maltais dont elle faisait partie intégrante et que l'activité à raison de laquelle elle était mise en examen, constituait une activité de puissance publique, exercée au nom et pour le compte de l'État maltais. Par arrêt du 23 novembre 2004, la Cour de cassation a confirmé la décision de la Cour d'appel qui avait accordé le bénéfice de l'immunité à la Malta Maritime Authority: *"la coutume internationale qui s'oppose à la poursuite des États devant les juridictions pénales d'un État étranger s'étend aux organes et entités qui constituent l'émanation de l'État ainsi qu'à leurs agents en raison d'actes qui, comme en l'espèce, relèvent de la*



souveraineté de l'État concerné" (Bull. crim. n°292).

De même, alors que les décisions de condamnation des sociétés de classification se sont multipliées ces dernières années (affaire du *Number One*, Crim. 10 janvier 2006; affaire du *Wellborn*, Civ. 1ère, 27 mars 2007), la société de classification RINA a décidé *in limine litis* d'invoquer le bénéfice de l'immunité de juridiction devant le tribunal correctionnel. La société RINA a fait valoir qu'elle pouvait bénéficier de l'immunité de juridiction au titre de son activité de certification statutaire et au titre de son activité de classification, motif pris que les actes qu'elle accomplissait, sur délégation de l'État du pavillon, relevaient de la puissance publique ou étaient

accomplis dans l'intérêt d'un service public. Le tribunal correctionnel ayant décidé de joindre au fond l'incident, la société RINA a fait appel de cette décision. Par arrêt du 4 juillet 2007, la Cour d'appel de Paris a confirmé la décision entreprise. Elle a en effet jugé que lorsque *"le privilège était invoqué par des personnes physique et morale d'une autre nationalité que celle qui relève de l'État concerné, qui agissent hors de son territoire et qui ne sont pas d'avantage des agents qui relèveraient de la souveraineté de l'État concerné"*. Statuant à son tour sur l'argumentation de la société RINA, le tribunal correctionnel de Paris a également rejeté, dans son jugement du 16 janvier 2008, cette exception d'immunité. Le tribunal a en effet considéré que les missions de la société RINA ne relevaient pas de l'exercice de la souveraineté des États dont le pavillon flotte sur les navires.

On se souvient de l'émoi suscité par la mise hors de cause de l'État maltais, par l'intermédiaire de la Malta Maritime Authority.

La mise hors de cause de la société RINA sur le fondement de l'immunité de juridiction aurait sans doute provoqué une réaction similaire. À n'en pas douter, de telles analyses juridiques ne correspondent pas à l'attente de l'opinion publique des pays industrialisés aujourd'hui.

tente de l'opinion publique des pays industrialisés aujourd'hui.

Le besoin de réparation.

Longtemps, la notion de responsabilité a été fondée sur l'idée de faute, tantôt réparatrice, tantôt répressive, selon qu'il s'agissait de responsabilité civile ou pénale. L'idée était que chacun répondait de ses actes fautifs et d'eux seuls. La faute dans la responsabilité civile correspondait à trois fonctions: réparer le dommage, punir le coupable, prévenir en dissuadant les comportements dommageables. La satisfaction de la victime correspondait avec la morale⁽²⁹⁾. Dans le système issu du Code civil, responsabilité et réparation coïncident parfaitement. Obligatoirement fautif, le responsable est nécessairement

coupable : la réparation civile est payée sur le propre patrimoine du coupable et joue un rôle sanctionnateur⁽³⁰⁾.

Avec l'apparition de nouveaux types de dommages impossibles à rattacher à la défaillance de l'homme, il fallut choisir : ne sanctionner que des coupables et laisser à son injuste sort la victime qui ne parvient pas à établir cette culpabilité ; indemniser les victimes, en condamnant un responsable peut-être non fautif⁽³¹⁾. L'évolution du droit de la responsabilité ne met l'accent pas sur la faute, mais sur le risque, guidée avant tout par le souci d'indemniser les victimes. Comme le disait Paul Esmein, la responsabilité civile consiste à prendre l'argent là où il est⁽³²⁾.

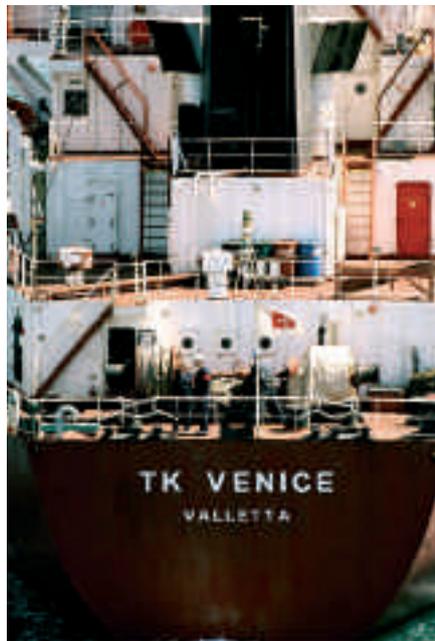
Le transport maritime pose aujourd'hui l'une des questions majeures : qui doit prendre en charge les coûts externes liés aux risques, notamment en matière de pollution, que les entreprises font supporter à la société ? On le sait, pour les économistes, la réponse à la question de savoir qui doit supporter le risque est simple : soit celui qui le cause, soit celui qui le subit. Autrement dit, la question est la suivante : responsabilité de l'auteur du dommage ou indemnisation de la victime ?

Rappelons-le : responsabilité et assurance se nourrissent l'une de l'autre. Le besoin toujours croissant de réparation serait d'un poids insupportable sans la soupape de l'assurance. Le responsable ne joue plus le rôle de débiteur de la réparation, mais celui de fournisseur de l'assurance⁽³³⁾. L'assurance a fait passer au second plan l'idée de la sanction du comportement fautif et de la dissuasion des conduites anti-sociales. L'indemnisation des préjudices a également été assurée par la création de fonds de garantie.

Au cours des 20 dernières années, les droits des victimes ont connu un essor remarquable. La victime est devenue un acteur majeur du procès et de ses suites : un procureur à côté du procureur. Faute de définition dans les textes, on considère comme victime toute personne qui a subi un préjudice par atteinte à son intégrité physique ou morale, par souffrance, pertes matérielles ou atteinte grave à ses droits fondamentaux. On ne peut qu'approuver la place et le traitement réservés désormais aux victimes. C'est là une œuvre de justice⁽³⁴⁾.

Car que veulent finalement les victimes ? On le sait, "le Droit ne dit pas ce qui est ; il prescrit ce qui doit être en vertu d'une « norme »"⁽³⁵⁾.

"Le droit est une abstraction, le produit d'une opération intellectuelle"⁽³⁶⁾. Une règle de droit a pour objet et pour effet d'assigner des modèles – le plus souvent de comportements – aux sujets qu'elles concernent. En disant comment les choses doivent être, la norme cherche à faire coïncider la réalité avec les modèles qu'elles posent. Tout modèle est donc abstrait. Dès lors, comme toute règle de droit, une norme internationale ne peut être crédible et pérenne que si elle est effective. N'est-ce pas tout simplement l'effectivité de la norme – c'est-à-dire le respect de leurs obligations par les États – que souhaite la société civile ? ■



(1) Isocrate, *Discours sur la paix*, t. III, éd. Belles Lettres, 1960, p. 39, cit. G. Athanassiou, *Aspects juridiques de la concurrence maritime*, Pedone, 1996, p. 4.

(2) Cit. A. Piquemal, *Souveraineté et droit de la mer*, Pouvoirs, n° spécial "La souveraineté", 1993, n° 67, p. 72.

(3) Selon le titre d'Alain Corbin, *Champs* Flammarion, 1988.

(4) CPJl, affaire du *Lotus*, 7 septembre 1927, Rec. Série A, n° 10, p. 18.

(5) V. Isabelle Corbier, *La notion juridique d'armateur*, PUF, 1999, p. 161 et s.

(6) I. Corbier, *Souveraineté et pavillon*, ADMER, tome X, 2005, p. 169.

(7) M. Chemillier-Gendreau, *Humanité et souverainetés*, éd. La découverte, 1995, p. 21.

(8) Denys de Béchillon, *Qu'est-ce qu'une règle de Droit?*, Ed. Odile Jacob, 1997, p. 101.

(9) T. Trèves, "Codification et pratique des États dans le droit de la mer", RCADI, 1990, IV, p. 43.

(10) L. Lucchini et M. Voelckel, *Droit de la mer*, tome I, Pedone, 1990, p. 49.

(11) Affaire du *Wimbledon*, 1923, Série A, n° 1, p. 25.

(12) CPJl, affaire du *Lotus*, 7 septembre 1927, Série A, n° 10, p. 18.

(13) Max Huber, *Sentence arbitrale de l'île des Palmes*, 4 avril 1928, RSA vol. II, p. 839.

(14) J. Combacau, "Pas une puissance, une liberté : la souveraineté internationale de l'État", *Pouvoirs*, n° spécial La souveraineté, 1993, n° 67, p. 48.

(15) J.-A. Carrillo-Salcedo, "Droit international et souveraineté des États", RCADI, t. 258 (1996-IV), p. 47.

(16) P.-M. Dupuy, *Droit international public*, Dalloz, 7e éd., n° 13.

(17) CIJ, 5 février 1970, Aff. de la *Barcelona Traction*, Rec. p. 32.

(18) J. Verhoeven, *Droit international public*, Lagier, 2000, p. 152.

(19) J.-G. Mahinga, *Les affaires du M/V Saiga devant le Tribunal international du droit de la mer*, RGDIP, 2000, p. 722.

(20) M. Virally, "Panorama du droit international contemporain", RCADI, t. 183 (1983-V), p. 35.

(21) J. Verhoeven, *Droit international public*, Lagier, 2000, p. 30.

(22) J. Verhoeven, op. cit., p. 31.

(23) Denys de Béchillon, *Qu'est-ce qu'une règle de Droit?*, Ed. Odile Jacob, 1997, p. 25.

(24) P. Weil, *Le droit international en quête de son identité*, RCADI, t. 237 (1992-VI), p. 290.

(25) P. Ricoeur, *Le concept de responsabilité*, *Esprit*, nov. 1994, p. 59.

(26) Cit. L. Cadiet, *Les métamorphoses du préjudice. Les métamorphoses de la responsabilité*, 6^e journées René Savatier, 15-16 mai 1997, PUF, p. 44.

(27) Civ. 1^{ère}, 28 mai 2002, RCDIP 2003, p. 296 ; Civ. 1^{ère}, 27 avril 2004, Bull. civ. n° 114, p. 93 ; 2 juin 2004, RCDIP 2005, p. 75.

(28) Ch. Mixte, 20 juin 2003, Bull. civ. n° 4, p. 9.

(29) Y. Flour, *Faute et responsabilité civile : déclin ou renaissance?*, *Droits*, 1985, 5, p. 29.

(30) L. Cadiet, art. cit., p. 497.

(31) *Ib.*

(32) Cit. J.-L. Gazzaniga, *Les métamorphoses historiques de la responsabilité*, *Les métamorphoses de la responsabilité ; Sixièmes Journées René Savatier*, PUF, 1997, p. 17.

(33) G. Viney, *De la responsabilité personnelle à la répartition des risques*, *Arch. de philosophie du droit*, 1977, p. 11.

(34) M. Pelletier, *Le nouvel économiste*, n° 1318, du 6 au 12 octobre 2005, p. 29.

(35) G. Vlachos, *Quelques considérations sur le Droit et la sanction*, *Études en l'honneur de G. Scelle*, 1950, p. 585 et s.

(36) Denys de Béchillon, *Qu'est-ce qu'une règle de Droit?*, Ed. Odile Jacob, 1997, p. 101.

Situation du pavillon en cas d'imminence du danger

Madame Françoise Odier

Présidente honoraire
de l'Association française du droit maritime



IMMINENCE DU DANGER, C'EST-À-DIRE LA NÉCESSITÉ D'AGIR RAPIDEMENT pour préserver les côtes et éviter la propagation du danger, le plus souvent pour se protéger de la pollution, a modifié la répartition des compétences en mer.

Sous la pression des événements, les textes, le plus souvent les conventions internationales, ont limité la toute puissance du droit du pavillon.

C'est dans un esprit pragmatique, afin de se doter d'un encadrement juridique efficace, que cette évolution a été amorcée.

En effet, lorsqu'un danger se présente, tous les moyens sont focalisés autour de deux pôles, le navire en difficulté et l'État côtier dont les côtes sont menacées.

Le navire est alors considéré comme l'objet du danger à travers les décisions que le commandant est susceptible de prendre, l'assistance qu'il va solliciter, la route qu'il va emprunter. L'État du pavillon n'est pas impliqué dans cette démarche.

L'État côtier va immédiatement tenter d'évaluer le danger, en partant des données dont il dispose sur le navire qui constitue la menace. Plus ces données sont précises, plus l'État côtier aura la possibilité de prendre les mesures utiles pour réduire la menace et en limiter les effets.

La situation de menace jette donc le projecteur sur des acteurs privilégiés, le droit en a tenu compte.

Pour mener à bien la mission qui est la sienne, l'État côtier s'est donc vu reconnaître des pouvoirs qui, face à l'urgence, ont progressivement éclipsé ceux de l'État du pavillon sans pour autant les écarter.

Le rôle discret que joue l'État du pavillon en cas d'urgence n'est pas lié à sa plus ou moins grande compétence dans la conduite des affaires maritimes, il est lié à son absence sur la scène du sinistre.

Il convient donc d'illustrer le rôle qui lui incombe et la place qui lui reste dans une situation d'urgence. Cette place n'est pas nécessairement négligeable car pour agir efficacement il faut agir de façon globale, c'est-à-dire impliquer la totalité des acteurs.

Dans cette analyse, ce n'est pas le navire en lui-même que nous considérerons – il est au cœur de l'action et personne ne s'interroge d'un point de vue juridique sur son rôle – mais l'État qui a conféré son pavillon au navire en risque. Le lien entre eux subsiste-t-il en cas de danger? Quelle est sa portée?

L'état d'urgence conditionne les pouvoirs de chacun des partenaires et impose un cadre juridique dans lequel chacun agit en fonction des nécessités.

À cet égard, l'État du pavillon a, dans l'urgence, un rôle secondaire. Ce rôle est à prendre en considération puisque c'est en fonction des critères qu'il impose que l'armateur aura les qualités nécessaires pour gérer son navire, mais son implication est moins immédiate que celle de l'État côtier.

Ainsi, nous montrerons que, face au besoin d'action immédiate, l'État du pavillon a un rôle subsidiaire mais que, dans la suite des



opérations, la coopération internationale qui est nécessaire à la consolidation des mesures prises confère à l'État du pavillon un rôle complémentaire mais néanmoins nécessaire.

L'État du pavillon n'est pas au premier plan des interventions impliquant rapidité et efficacité. L'urgence a fait reculer la toute puissance de l'État du pavillon.

Dans le droit de la mer qui a précédé la Convention de Montego Bay, c'est-à-dire les conventions de 1958, la préservation de l'environnement marin n'avait pas un rôle essentiel. Ce sont les catastrophes maritimes menaçant directement les côtes et les économies côtières qui ont poussé les États côtiers à intervenir pour se préserver. Cette action devait reposer sur des règles qui sont à l'origine du statut conféré à l'État côtier.

C'est une convention spéciale, celle du 29 novembre 1969, qui, pour la première fois, donne à l'État côtier un rôle officiel de premier plan. Cette Convention a été adoptée après le désastre du *Torrey Canyon* qui constitue l'élément de départ d'un droit

conçu pour faciliter la lutte contre la pollution.

L'intervention de l'État côtier est néanmoins soumise à des conditions; il faut que "*le danger soit grave et imminent*", exactement la situation à laquelle on réfléchit dans ce colloque.

La convention de 1969 marque le point de départ d'un processus suivant lequel l'État côtier est autorisé à intervenir pour limiter les risques qui le menacent.

Cette intervention, pour des raisons d'efficacité, se déroule aussi bien dans les eaux territoriales que dans les eaux internationales.

Ce processus a été confirmé par la Convention de Montego Bay dans son article 218. Elle reconnaît à l'État du port, qui est aussi dans la plupart des cas l'État côtier, d'agir en zone internationale s'il est menacé. Il s'agit en l'occurrence pour l'État côtier d'assumer l'obligation faite à tout État par l'article 194 de la Convention de contrôler et prévenir toutes les atteintes à l'environnement.

À travers ce dispositif, l'État du pavillon subit une éclipse de grande ampleur puisqu'auparavant il était le seul à pouvoir intervenir en haute mer.

L'éclipse n'est pourtant pas totale puisque les mesures prises par l'État côtier doivent l'être, en vertu de l'article 212, en concertation avec les autres États concernés et avec l'agrément de l'OMI. L'article 212 laisse donc éventuellement un rôle à l'État du pavillon. Par cette mesure, la convention a pour objet d'éviter les entraves à la navigation dont l'État du pavillon est traditionnellement le garant.

L'État riverain est ainsi privilégié pour agir mais il est aussi encadré. L'article 220 de la convention précise d'ailleurs les actions à entreprendre et organise une gradation des mesures, en fonction de la gravité de la situation du navire. Il doit également faire une place aux autres États concernés par la menace ou les rejets d'hydrocarbure. L'article 218 §3 invite l'État côtier à faire droit aux enquêtes des autres États concernés, qu'il s'agisse d'autres États côtiers ou de l'État du pavillon, et il devra bien entendu les tenir informés des mesures prises.

Ainsi, si l'État du pavillon n'a qu'un rôle secondaire en cas de menace, ce rôle n'est pas inexistant.

En effet, l'État du pavillon dispose d'un nombre important d'informations à propos du navire, que l'armateur doit contribuer à donner à la suite d'une mise en demeure mais que dans certains cas l'État du pavillon sera seul à détenir. Ces informations sont parfois indispensables pour la réussite d'une action immédiate mais toujours utiles pour le prolongement de l'opération et la gestion du risque qui s'inscrivent aussi dans la préservation de l'environnement et du patrimoine de l'État côtier.

C'est ainsi que dans l'esprit de la Partie XII de la convention, dont la finalité économique et la protection écologique restent la raison d'être, c'est l'État le plus exposé qui doit agir, mais cette action doit s'inscrire dans une véritable coopération entre tous ceux qui sont concernés.

C'est ce second aspect que nous allons développer maintenant en montrant que l'urgence n'empêche pas la coopération entre les États.

La coopération entre États pour faire face aux menaces de pollution s'est organisée spontanément avant que la Convention de Montego Bay n'en ait tracé un cadre général.

C'est par des conventions régionales particulières à chaque mer concernée que le processus s'est mis en place d'abord pour la Baltique : Convention de Stockholm en 1972 ; ensuite pour la mer du Nord ; puis à travers la Convention de Barcelone pour la Méditerranée.

Ces conventions ne restreignent pas le rôle de l'État côtier et son rôle d'intervention immédiate. Malheureusement, tous les États côtiers ne disposent pas des moyens nécessaires à leur action. La coopération est donc un facteur essentiel de leur efficacité.

Dans une telle perspective, l'État du pavillon a un rôle à jouer. Celui-ci est complémentaire mais il peut être essentiel, dans la mesure où il contribue à l'action entreprise par l'État côtier, en lui fournissant des informations et en contribuant à assumer l'autorité sur le navire que lui confère

l'attribution du pavillon, dans la mesure où il s'agit d'un État du pavillon qui joue son rôle.

La Convention de Montego Bay ne s'y est d'ailleurs pas trompée puisqu'à travers l'article 228, c'est à l'État du pavillon qu'elle laisse en priorité le devoir de sanctionner.

Certes, la sanction intervient après l'infraction, elle est donc au-delà de l'urgence mais l'article 228 signifie néanmoins que l'État de pavillon ne cesse jamais d'être présent.

En réalité, l'expérience prouve qu'il convient de dépasser l'affrontement entre les différents acteurs possibles. En présence d'une urgence, le plus menacé réagit avant les autres, qui continuent à jouer leur rôle, et l'État du pavillon a son importance à ce titre.

D'ailleurs, l'article 211 de la convention institue une véritable collaboration entre les États côtiers, prévoyant une consultation entre les États, de telle sorte que toutes les données disponibles puissent être rassemblées.

Cette interdépendance associe l'État du pavillon et la part d'informations dont il dispose.

Cette coopération entre tous pour une plus grande efficacité doit se traduire par l'émergence d'un véritable ordre public de la protection des mers. Cette notion d'ordre public est toujours difficile à cerner en droit international mais, en l'occurrence, elle rejoint l'article 235 de la convention qui oblige chaque État à veiller à ses obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin.

Tous les États doivent donc y participer. L'urgence justifie uniquement un ordre, une organisation dans l'action, elle définit des priorités.

Toute cette démonstration prouve que l'urgence et les catastrophes font évoluer le droit dans un sens qui permet d'affiner les instruments juridiques.

Le droit est d'autant plus utile qu'il se construit à la lumière de l'expérience. C'est grâce à elle que la lutte contre la pollution s'améliore d'année en année. ■



Annick GOUBA
Nathalie HALLER
Karen LEMASSON
Laurie MENDER

EAU ET PAIX AU MOYEN-ORIENT

La mer à boire :
une solution durable ?



Entreprises
et
management

L'Harmattan

L'accès à l'eau représente un des plus grands défis planétaires. Face aux enjeux humains, économiques et politiques qu'une telle situation sous-entend, des solutions nouvelles doivent être imaginées.

En analysant le cas de l'usine de dessalement d'Ashkelon en Israël, les auteurs tentent de déterminer si cette réponse peut être réellement considérée comme une voie d'avenir durable face au problème de stress hydrique dans une région sous tension.

Annick GOUBA est titulaire d'un DEA en Affaires internationales et d'un Mastère spécialisé HEC en Management des risques internationaux. Elle s'est spécialisée sur les questions liées à la maîtrise des risques dans les ONG.

Nathalie HALLER est diplômée de l'IEP de Strasbourg et d'un Mastère spécialisé HEC en Management des risques internationaux. Elle travaille en banque en Financement de projets.

Karen LEMASSON est diplômée du CERAM et d'un Mastère spécialisé HEC en Management du développement durable. Après avoir exercé des fonctions de management et marketing en France et à l'étranger, elle s'est spécialisée dans le domaine du développement durable.

Laurie MENDER est ingénieure agronome et diplômée d'un Mastère spécialisé HEC en Management du développement durable. Elle exerce en tant que marketer sur les marchés du carbone.

Collection Entreprises & Management
Dirigée par Ludovic François



9 782296 031593

13 €
ISBN : 978-2-296-03159-3

L'État côtier et la notion de danger

Commissaire en chef de la marine

Jean-Loup Velut

Commandant l'École du Commissariat de la marine



EUX EXEMPLES POUR INTRODUIRE MON SUJET. LE CASTOR ET LES accords dits de Malaga...

L'exemple du *Castor*, d'abord. En décembre 2000, ce navire est victime d'une défaillance de structure. Il est remorqué en Méditerranée par gros temps pendant plus de 35 jours. L'Espagne, l'Algérie, Malte, la Tunisie, la Grèce refusent successivement de l'accueillir. Et ce n'est qu'après six semaines d'errance que la Tunisie permet enfin le transbordement de la cargaison près de ses côtes.

Ce navire est dangereux, les États côtiers n'en veulent pas. Premier exemple.

Deuxième exemple : les accords dits de Malaga.

Ces accords franco-espagnols du 26 novembre 2002, et qui ont fait l'objet d'une circulaire du SGMer du 17 janvier 2003, décident d'exclure des zones économiques exclusives (ZEE) franco-espagnoles les navires de plus de quinze ans d'âge, à simple coque, transportant du fuel lourd et ne répondant pas à certains critères de sécurité. C'est là un bon exemple de mesures décidées unilatéralement par un État côtier. Accord qualifié d'ailleurs de "*pratique nationale déviante*" par Maître Isabelle Corbier dans un récent article de la Revue de Droit maritime.

La notion de danger peut ainsi pousser les États côtiers à aller au-delà des règles et des normes internationales en vigueur.

Castor, Malaga : il s'agit bien sûr de deux cas limite.

Le cas le plus fréquent et le plus symptomatique de réaction de la France en temps qu'État côtier face au danger est celui de la mise en demeure.

Et c'est à la problématique qui entoure celle-ci que je vais consacrer ces quelques minutes d'exposé.

Chacun sait ici que les mises en demeure sont des injonctions adressées par l'autorité administrative et qu'elles constituent des actes forts des préfets maritimes.

Mais l'intervention de l'État côtier se situe généralement entre l'incident et l'accident. Il y a donc évidemment là matière à contestations ultérieures.

Cette mise en demeure censée créer un droit d'intervention au profit de l'État côtier ne lui crée-t-elle pas en fait une obligation d'intervention ?

Par la mise en demeure, le préfet maritime prend-t-il la direction ou le contrôle du navire et donc la responsabilité qui est attachée à ces notions ?

Face à quel type de danger l'État côtier se trouve-t-il confronté à un danger simple, à un danger grave, à un danger grave et imminent ?

Autant de questions que nous allons maintenant aborder.

Je rappellerai dans un premier temps les textes qui fondent le droit de la mise en demeure en France. Et je ferai ensuite le point sur la pratique dans les différentes préfectures maritimes.

[Les textes : la disparition progressive de la condition d'imminence du danger.]

Les textes d'abord. Pour l'essentiel, trois textes majeurs doivent être rappelés : la Convention de Bruxelles, la Convention de Montego Bay et l'article L 218.72 du code de l'environnement.

La convention de Bruxelles du 29 novembre 1969.

Cette convention sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par hydrocarbures légitime, *a posteriori*, justifia la prise de la décision



du gouvernement britannique, de bombardier, en haute mer, le *Torrey Canyon* dans le but d'enflammer sa cargaison.

Dans son article 1, cette convention indique que : *"les parties à la présente convention peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présente pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution par hydrocarbure, à la suite d'un accident susceptible d'avoir des conséquences dommageables très importantes."*

Tous les mots comptent. Et ce sont ces mots-là que l'on retrouve généralement dans les textes ultérieurs :

- un danger grave et imminent pour les côtes ou les intérêts connexes ;
- une pollution ou une menace de pollution ;
- un accident de mer défini précisément : abordage, échouement, ou tout autre incident de navigation survenu à bord ou à l'extérieur du navire ;
- des dommages ou une menace immédiate de dommage dont pourrait être victime le navire ou sa cargaison.

L'article 3 prévoit que l'État côtier doit consulter les autres États mis en cause par

l'accident et en particulier l'État du pavillon.

Il se doit de notifier aux personnes physiques ou morales que sont le capitaine du navire, l'armateur et l'affrèteur les mesures envisagées, sauf en cas d'urgence.

Les mesures prises doivent être proportionnées aux dommages subis ou aux risques connus.

Et l'article 5 indique qu'ils ne doivent pas aller *"au-delà de ce qui raisonnablement nécessite"*.

Premier texte donc : la Convention de Bruxelles, résumée par la présence d'un danger grave et imminent pour la côte et une menace immédiate de dommage pour le navire et sa cargaison.

Ce texte a été complété par le protocole de 1973 pour les substances autres que les hydrocarbures.

Deuxième texte : Montego bay.

L'article 221 de la Convention de Montego Bay.

Sont repris :

- les mesures proportionnées au dommage ;
- la protection du littoral et des intérêts connexes ;

- la pollution ou menace de pollution ;
- l'accident de mer dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables ;

Et l'accident de mer inclut : *"tout évènement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison"*.

En revanche, les termes de danger grave et imminent prévus dans la Convention de Bruxelles ne sont pas repris.

Dès lors que, suite à un accident de mer, il existe une menace de pollution, l'État côtier peut mettre en œuvre des mesures en vue de faire cesser ce danger (et quel que soit le degré de dangerosité de la menace) à la seule condition que les mesures prises soient proportionnées au dommage potentiel.

La notion de menace imminente concerne le navire et sa cargaison et non la côte. Il s'agit de menace imminente pour le navire ou sa cargaison et non de menace immédiate comme dans la Convention de Bruxelles. Subtile nuance. Bruxelles, Montego Bay...

Troisième et dernier texte majeur : l'article L218-72 du code de l'environnement qui traite des "mesures de police maritime d'urgence".

"Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article 11-4 de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, l'armateur ou le propriétaire du navire peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger."

En cas de non-exécution de la mise en demeure, "l'État peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers."

Cet article L218-72 est en fait l'ex-article 16 de la loi du 7 juillet 1976 modifiée par la loi du 10 mai 1983.

Il détaille des conditions de fond :

- danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes ;
- accident ou avarie.

Il y a là deux évolutions dans les conditions de fond par rapport à la convention de Bruxelles : le danger reste grave mais n'est plus imminent. Et à la notion d'accident vient s'ajouter celle d'avarie.

Des conditions de forme :

- le préfet maritime met en demeure l'armateur ou le propriétaire du navire de "prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin au danger" ;
- en cas d'urgence, la mise en demeure produit ses effets d'office et sans délai.

L'État côtier peut donc agir :

- soit immédiatement en cas d'urgence ;
- soit après expiration du délai de mise en demeure, si les mesures prises ont été insuffisantes.

La notion d'imminence a disparu volontairement du texte de l'article 16 lors de l'examen effectué par la commission des lois du Sénat et de l'Assemblée nationale.

La notion d'urgence, quant à elle, a donné lieu durant le procès *Erika* à une exégèse

orale du président de la chambre correctionnelle, d'ailleurs non reprise ensuite dans le corps du jugement.

Pour le président, en cas d'urgence, la mise en demeure est inutile. Il s'agit là d'"administration", dans l'acception évidemment péjorative du terme...

Toujours dans les textes intéressants, il faut noter enfin la convention sur l'assistance de 1989, texte applicable en France depuis le 20 décembre 2002, qui, dans son article 9, précise que les conséquences de l'accident doivent être graves. L'imminence a également disparu.

À noter néanmoins la persistance de la notion de danger grave et imminent dans certaines directives européennes et notamment dans la directive 2002/59/CE, à l'article 19 § 1.

L'on assiste ainsi dans les textes à la disparition progressive mais non encore totale de la notion d'imminence du danger pour la côte. Et au maintien de la notion de menace imminente pour le navire ou sa cargaison.

Quelques mots maintenant sur la pratique des différentes préfectures maritimes.

La pratique actuelle : variantes et contentieux.

Les préfectures maritimes françaises ont le même dispositif de textes de références pour les quelques 20 à 30 mises en demeure établies chaque année en France.

L'exception toulonnaise. Mais la terminologie employée est variable dans les différentes préfectures maritimes.

La pratique des préfectures de l'Atlantique et de la Manche/Mer du nord est très classique : danger grave et imminent ou risque grave et imminent à Brest et danger grave et imminent à Cherbourg.

Celle de Toulon est plus "avant-gardiste" : on y trouve la simple notion de danger, notamment dans quelques mises en demeure récentes.

Évidemment, cette terminologie est adaptée à chaque cas d'espèce et prend en compte le caractère plus ou moins vaste de la mer ou de l'océan concerné. Mais la simple notion de danger suffit-elle ? Il est permis de s'interroger sur ce point, même si les textes de référence visés par la mise en demeure permettent au contentieux de dépasser la terminologie stricte du corps du texte.

La contestation de la mise en demeure.

Ces querelles sémantiques ne sont pas complètement byzantines : L'emploi erroné d'un terme pour un autre n'est évidemment pas sans risque contentieux :

Le délai d'abord peut donner matière à contester l'existence même d'un danger grave. L'on retrouve ainsi l'intérêt de la notion d'imminence, évacuée des textes, pour être plus efficace, mais qui rend incontestable la mise en œuvre de mesures autoritaires. En l'absence d'imminence, c'est souvent la gravité du danger elle-même qui risque d'être contestée.

Le bon état réel du navire est également invoqué : c'est le cas, par exemple, du





navire inspecté en parfait état de navigation et pleinement conformes aux obligations internationales.

Or, l'État côtier est souvent obligé, malgré la capacité d'évaluation qui est la sienne, de faire des hypothèses sur des risques ou des menaces, dont il ne connaît qu'*a posteriori* le bien fondé.

L'absence de substances réellement dangereuses à bord permet également de contester le danger pour l'environnement. À noter la problématique très particulière du conteneur à la mer qui ne dispose pas d'un régime juridique particulier. Si le conteneur transporte des substances dangereuses, le risque d'une atteinte à l'environnement permet l'application de la législation relative aux pollutions accidentelles et la mise en demeure. La reconnaissance du rattachement juridique de la cargaison au navire (CA Rennes du 23 septembre 1992 Navire *Azilal*; Cass. Com du 11 juillet 2006 Navire *Jerba*; CA Versailles du 10 octobre 2007 Navire *Sherbro*) permet de mettre en cause l'armateur. Mais la question de la nécessité d'une faute de l'armateur n'apparaît pas clairement tranchée.

En cas de marchandises non dangereuses tombées à la mer, la décision du Tribunal administratif de Rennes du 28 décembre 2006 écarte le régime juridique des pollutions accidentelles, en cas de simple danger pour la navigation sans menace directe pour l'environnement. Le tribunal a écarté l'argument du "sur-accident". Les coûts de recherche et de récupération ne sont pas

opposables aux armateurs et relèvent des missions de service public de l'État. Lorsqu'ils sont débarqués à terre, ils font l'objet d'une déclaration de découverte d'épave et la responsabilité du propriétaire est recherchée pour son traitement. Régime donc très complexe pour les conteneurs.

L'obligation de contracter avec le moyen d'État mis en place est également fréquemment contestée après l'intervention, notamment en raison de son coût.

À chaque fois revient le *leitmotiv* du danger qui n'est ni grave ni imminent.

Attention donc à l'erreur manifeste d'appréciation.

Attention également à l'intersection entre la notion de danger pour l'État côtier et celle de menace ou de péril pour le navire assisté. Il ne s'agit pas de notions identiques. Si la nature du péril pour le navire assisté n'est pas précisée par la loi, les tribunaux l'apprécient très largement et la retiennent même si le péril n'est pas imminent.

Quant à la mise en demeure en cas d'urgence, au sens strict, le point de vue du président Parlos évoqué précédemment est évidemment exact : en cas d'urgence, la mise en demeure est au premier abord inutile.

Cependant, son utilité ne réside pas dans le fait de permettre la mobilisation des moyens, mais dans le fondement juridique qu'elle donne à l'action : son utilité se fait sentir après l'intervention lors de la phase arbitrale ou contentieuse.

En cas d'urgence, la mise en demeure ne retarde pas l'intervention des moyens.

En revanche, la possibilité technique d'intervention des moyens peut retarder l'heure d'effectivité de la mise en demeure. Il est inutile de donner à un armateur un délai de trois heures si l'on sait que le premier moyen d'intervention de l'État côtier n'est pas disponible sur zone avant six heures. Il doit y avoir une certaine synchronisation.

On peut donc agir autoritairement sans mise en demeure. Mais l'on n'en voit pas l'intérêt.

L'instruction du Premier ministre du 4 mars 2002 article 3.2 évoque bien d'ailleurs l'envoi de mises en demeure dans les situations d'urgence.

[Conclusion.]

La mise en demeure, qui certes n'est pas une procédure juridiquement nécessaire, reste néanmoins une procédure pratiquement indispensable. Mais sa mise en œuvre est toujours délicate. Ce n'est pas de l'"administration"...pure et simple. C'est du droit opérationnel.

Le délai imparti étant écoulé, l'État va devoir agir de fait et c'est même cette obligation d'agir de fait qui rend nécessaire la prudence avant toute injonction.

L'État a-t-il toujours les moyens d'agir? Connaît-il toujours la bonne solution? Les hypothèses sur lesquelles il travaille sont-elles justes?

Les événements malheureux qui se produisent après l'envoi de la mise en demeure peuvent être imputés à l'État côtier, du fait de l'action ou de l'inaction volontaire ou involontaire de ses agents. L'État côtier prend d'une certaine manière le contrôle et la direction du navire, mais il le fait aux frais et risques de l'armateur. Il faut donc procéder à la mise en demeure au bon moment. Ni trop tôt pour que le danger ne soit pas contesté; ni trop tard pour qu'elle ait une utilité réelle en arbitrage ou au contentieux.

L'existence d'une mise en demeure permet pour l'essentiel de faire pression sur l'armateur afin d'activer les choses : la passation d'un contrat avec un remorqueur d'assistance peut s'en trouver facilitée. Elle permet également de préserver les voies de droit permettant d'obtenir l'indemnisation de l'assistance. ■



PÉNALISATION EST UN NÉOLOGISME JURIDIQUE, PORTEUR D'UNE CERTAINE vision de la politique pénale de dissuasion et d'intimidation. Les racines du mot "pénalisation" tirent leur sève du droit pénal, lui-même dérivant du terme "*poena*" signifiant "peine" en latin. La pénalisation serait donc une capacité accrue d'appliquer les peines. Apparaît ici une contradiction évidente et essentielle entre le concept de pénalisation et le métier d'urgentiste de la mer, dans ses deux aspects – l'antipollution et, surtout, le sauvetage. L'étude présente est axée sur la pénalisation du sauvetage en mer qui offre un intérêt juridique majeur car il s'agit d'une notion récente en pleine expansion. En effet, la pénalisation de la pollution est apparente dans le droit positif et n'appelle pas de commentaire particulier. L'intitulé semble être un pléonasme. Comment pourrait-on imposer une responsabilité pénale à des personnes luttant pour sauver la vie des autres? Malgré cette apparente contradiction, nous verrons dans un premier temps, que le phénomène de pénalisation touche le métier de sauveteur, comme un aspect particulier de la pénalisation de la société dans son ensemble, pour étudier ensuite les effets inattendus qui modifient les fondements-mêmes des mécanismes de la responsabilité.

[Le phénomène de pénalisation du métier de sauveteur en mer.]

La pénalisation du métier de sauveteur de la mer

Maître Claudia Ghica-Lemarchand

Maître de conférence en droit pénal,
université de Paris 12

La pénalisation revêt deux formes différentes. La pénalisation directe est quantifiable et visible car elle est avouée par les pouvoirs publics. Mais une forme de pénalisation indirecte, plus insidieuse, imprègne le système judiciaire. Inavouée, cachée, parfois reniée, elle irrigue une partie importante de la responsabilité pénale.

La pénalisation apparente directe.

La pénalisation apparente directe émane du législateur. Si cette pénalisation revendiquée est un outil de la politique criminelle dans le cadre de la lutte contre la pollution, qu'elle soit volontaire ou involontaire, elle est simplement assumée, de manière plus discrète, dans le cadre du sauvetage.

Le délit d'omission de porter secours à personne en danger constitue une préoccupation traditionnelle du législateur afin d'affermir la solidarité sociale, mais il ne vise pas particulièrement les urgentistes de la mer. Lorsqu'il a été créé en 1945, la doctrine l'a baptisé "*le chant du cygne du droit pénal classique*" pour montrer le changement profond et irréversible des mécanismes de droit pénal.

Si le législateur a créé en 1992, dans le cadre du nouveau code pénal, la notion générale de mise en danger applicable à tous, il l'a déclinée sous une forme spécifique, applicable au sauvetage en mer en définissant un délit d'abstention volontaire de secours énoncé à l'article 223-7 CP. Le choix de la répression d'un simple comportement risqué illustre ce mouvement de pénalisation, car le législateur ne punit plus le dommage survenu, élément concret et quantifiable, mais le simple risque qu'un dommage survienne. Le résultat final de l'action ou de l'abstention est peu important. Le fait que les personnes soient finalement sauvées et le dommage évité n'écarte pas la qualification pénale. Le législateur entend réprimer l'exposition à un risque. En contrepartie, pèse sur les sauveteurs une simple obligation de moyens, nullement une obligation de résultat. S'ils ont utilisé les moyens adaptés en leur possession, l'issue finale, même fatale, ne saurait leur être imputée.

Cette incrimination est très peu utilisée (il n'y a pas de jurisprudence sous l'article 223-7 dans le Code pénal), pourtant elle est d'une grande actualité et est devenue célèbre grâce à l'affaire dite de

l'*Erika*. Malgré des conclusions contraires et des réquisitions du ministère public demandant la relaxe, le juge d'instruction a choisi de renvoyer quatre officiers de la Marine nationale devant le tribunal correctionnel sur la base de cette qualification. Le tribunal correctionnel a prononcé une relaxe au bénéfice des prévenus. Cependant, cette relaxe ne contredit nullement la thèse de la pénalisation du sauvetage en mer. Les juges n'ont pas exclu l'application de cette qualification pénale au sauvetage en mer, ils ont simplement constaté que les éléments constitutifs du délit n'étaient pas réunis en l'espèce. Trois éléments essentiels doivent être caractérisés pour retenir le délit d'abstention volontaire de porter secours.

Le premier élément est constitué par "un sinistre de nature à entraîner un danger grave pour la sécurité des personnes". Cette catégorie est extrêmement vaste, englobant à la fois les catastrophes naturelles (les tempêtes) et les situations provoquées par une action humaine (continuer à naviguer sur un bateau menaçant de couler). Si le danger grave pour la sécurité des personnes se compose d'une atteinte à la vie, à l'intégrité physique ou à la santé, il tient compte aussi des victimes directes ou indirectes. Le tribunal correctionnel de Paris, dans son jugement du 16 janvier 2008, a considéré que le sinistre était de nature à conduire à l'application du délit. Le fait de continuer de naviguer dans des conditions de mer très défavorables, sur un pétrolier chargé de 30 000 tonnes de fuel dont la structure était affectée, constituait un danger pour l'équipage, mais aussi pour les hommes appelés à intervenir pour les secourir. Il aurait été intéressant de connaître la réponse des juges concernant l'impact de la pollution sur la santé des personnes, afin de savoir si le simple fait de polluer constituait le sinistre, mais cela ne figure pas dans le jugement.

Le deuxième élément est constitué par les mesures d'intervention dont le choix est illimité. La personne peut intervenir directement par une action personnelle ou indirectement en provoquant des "mesures". Le terme de "mesures", plus large que celui de secours, indique un champ d'action extensive, aussi bien du sauvetage que de l'antipollution. L'interprétation de cette condition est inspirée par un souci humaniste et social. Le seul fait justificatif accordé par le législateur est l'exis-

tence d'un risque pour soi-même ou pour les tiers appelés à intervenir. Le droit pénal impose l'intervention vis-à-vis de son prochain en danger, nullement une forme d'héroïsme inconscient.

Enfin, le troisième élément, l'élément moral du délit, est certainement le plus important : l'abstention, pour être punissable, doit être volontaire. Les négligences et impossibilité d'agir échappent à l'article 223-7 CP. En amont de la volonté, il convient donc de caractériser la connaissance du sinistre. La preuve incombe au ministère public et se compose de deux éléments. Le premier élément, qui est un élément objectif, consiste en l'apparence du sinistre ou bien l'existence d'informations permettant de constater le sinistre. Le deuxième élément, qui est un élément subjectif, porte sur l'appréciation que le prévenu aurait dû faire du sinistre. L'erreur d'analyse du juge d'instruction dans l'affaire de l'*Erika* résulte d'une confusion entre ces deux éléments. Si une grande faculté d'appréciation doit être attendue

de "professionnels chevronnés" (ce qui constitue le critère subjectif), elle doit reposer nécessairement sur des éléments de fait concrets et clairs (ce qui constitue le critère objectif). Le tribunal correctionnel de Paris constate que les officiers ont eu connaissance d'informations "parfois contradictoires et toujours parcellaires... qui ne leur ont pas permis d'avoir la connaissance de l'existence du sinistre". Si ces professionnels n'avaient pas la connaissance du sinistre, *a fortiori*, ils ne pouvaient manifester la volonté de s'abstenir d'intervenir. Le tribunal correctionnel relève qu'ils avaient pris toutes les mesures nécessaires lorsqu'il s'est agi d'ordonner la mise en œuvre de moyens destinés à porter secours. Pour apprécier cet élément, les juges font référence aux missions, fonctions et moyens des prévenus, indiquant ainsi la possibilité d'une pénalisation indirecte.

La pénalisation indirecte incidente.

La pénalisation indirecte incidente émane essentiellement de l'autorité juridictionnelle et suit le mouvement de pénalisation



de l'exercice des activités par les professionnels, par l'intermédiaire de la faute non intentionnelle. Son utilisation est préfigurée par le jugement du 16 janvier 2008 qui refuse la qualification pénale du délit *"quelles qu'aient été la nature de leur mission, leurs compétences et de leur légitimité à intervenir"*, critères retenus par le législateur dans le cadre de l'appréciation juridique de la faute non intentionnelle.

La qualification pénale des atteintes involontaires à la vie et à l'intégrité de la personne repose nécessairement sur trois éléments : la faute, le dommage et le lien de causalité entre les deux. Lorsque le lien de causalité est direct, les juges peuvent retenir une faute simple. Lorsque le lien de causalité est indirect, les juges recherchent une faute qualifiée plus grave. Le législateur a fait une tentative de dépenalisation par la loi du 10 juillet 2000 et a voulu exclure de la répression les auteurs indirects de fautes légères. L'application judiciaire de cette politique de faveur ne se conforme nullement à cette tendance et

les juges revendiquent une démarche de pénalisation.

En premier lieu, le lien de causalité doit être certain et une distinction importante, apparue à l'origine en matière médicale, est étendue au sauvetage. Lorsque la faute du sauveteur a fait perdre à la personne seulement *"une chance de survie"*, la Cour de cassation considère que la faute n'est pas avec certitude la cause déterminante de la mort. La relaxe s'impose car le doute profite au prévenu. En revanche, la certitude du lien de causalité apparaît lorsque la faute du sauveteur a fait perdre à la victime *"toute chance de survie"* et la condamnation est justifiée.

La nature du lien de causalité est essentielle. La causalité directe n'est pas définie par le texte. Contrairement à la circulaire d'application du texte, les juges retiennent une définition très large. Ils ne se contentent pas de la cause exclusive, directe et immédiate, mais recherchent le *"paramètre déterminant"*, celui qui contenait de façon prévisible, la probabilité du résultat. Cette interprétation extensive obéit à un désir de pénalisation. Un exemple purement imaginaire aujourd'hui, mais pas inconcevable à l'avenir, l'illustre : le naufrage et la pollution du navire sont dus aux fausses informations transmises au services d'urgences en mer, cependant le juge peut décider que la mauvaise organisation de la transmission des données, faute d'une centralisation et d'un traitement en temps réel, constitue le paramètre déterminant du dommage. De la même manière, la jurisprudence a pu décider que, dans le cadre d'un accident de voiture, le sanglier qui surgit devant la voiture est un facteur imprévisible, mais le fait de rouler au-dessus de la vitesse autorisée constitue le *"paramètre déterminant"* entraînant la condamnation de son auteur.

La causalité indirecte est définie par l'article 121-3, alinéa 4, comme le lien ayant *"créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou n'ayant pas pris les mesures permettant de l'éviter"*.

Les juges peuvent prendre en compte la totalité des fautes constituant l'enchaînement des causes ayant conduit au dommage, selon la théorie de l'équivalence des conditions.

La loi établit une liste des fautes. Les fautes simples sont : l'imprudence, la négligence et le manquement à une obligation

de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, l'inattention et la maladresse. Elles s'apprécient *in concreto* par rapport au contexte de l'affaire. La faute qualifiée est de deux ordres. La faute délibérée est *"la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement"*. La faute caractérisée est l'exposition d'autrui à *"un risque d'une particulière gravité qui ne pouvait être ignoré"* et elle est soumise aux règles d'appréciation *in concreto*. L'arrêt de la Chambre criminelle du 2 décembre 2003 en est un excellent exemple et intervient dans le cadre du sauvetage en matière médicale, pas en mer. Une personne souffre d'un malaise à son domicile. Son épouse appelle le SAMU. Le médecin-régulateur, agacé par le ton de son interlocutrice, procède à un interrogatoire rapide ne lui permettant pas d'établir un diagnostic fiable. Il envoie un médecin dépourvu de moyens d'assistance et de réanimation. Arrivé sur place, ce dernier ne peut que constater le décès de la victime sans pouvoir entreprendre de sauvetage, ne disposant pas des moyens adéquats. Le médecin-régulateur, ayant pris la décision de l'absence d'intervention de secours permettant de sauver le malade, est poursuivi pour homicide involontaire. Les juges retiennent sa responsabilité pénale pour faute caractérisée en lien de causalité indirecte avec le dommage. Les juges reprennent scrupuleusement les trois critères des diligences normales. D'une part, le médecin-régulateur du SAMU a *"la mission de déclencher une réponse adaptée"*. D'autre part, sa compétence était incontestable car les juges relèvent qu'il a acquis une expérience de médecin-praticien pendant 20 ans. Enfin, les moyens à sa disposition sont examinés afin de savoir s'il avait la possibilité matérielle d'empêcher le dommage de se réaliser. Le dossier révèle que trois ambulances d'urgence étaient disponibles dans le centre lorsque le médecin a reçu l'appel d'urgence. En application de ces trois critères, il est jugé que le médecin n'a pas accompli les diligences normales et la faute caractérisée est retenue à son encontre. Nous retrouvons ici les trois critères retenus pas le tribunal correctionnel de Paris le 16 janvier 2008, qui permettent le rapprochement entre ces solutions. Le phénomène de pénalisation, vécue comme une rigueur excessive, parfois injuste, par les professionnels, risque d'entraîner des effets inattendus dans le domaine juridique.



[Les effets de la pénalisation du métier de sauveteur.]

Le phénomène de pénalisation est un phénomène en cascade, démultipliant les effets de la répression et aboutissant à redessiner les fondements même de la responsabilité pénale.

La contamination de la pénalisation.

La pénalisation est un phénomène complexe qui agit par contagion. Il contamine tous les secteurs d'activité (chefs d'entreprise, hommes politiques, médecins, ingénieurs), mais aussi tous les niveaux d'intervention. Les urgentistes de la mer peuvent voir leur responsabilité engagée du point de vue de la causalité indirecte (les responsables qui répondent trop tard ou de manière inadéquate aux besoins d'intervention) ou directe (concernant l'exécution du sauvetage lui-même). Mais les personnes nécessitant l'intervention engagent aussi leur responsabilité pénale. Une conduite légère et violant les règles de la pratique d'une activité donnant lieu à l'intervention des secours peut s'analyser comme une mise en danger des secouristes. Cette polémique resurgit régulièrement l'hiver pour les accidents de ski et l'été pour les sauvetages périlleux en mer ou en montagne. Encore une fois, le jugement du tribunal correctionnel du 16 janvier 2008 préfigure cette évolution car il tient compte du sinistre et du péril, non seulement du point de vue de l'équipage du navire en détresse, mais aussi des secouristes conduits à intervenir et à leur prêter assistance.

La qualification pénale à envisager est le délit de "risques causés à autrui". Le législateur choisit de punir indistinctement le dommage ou la faute délibérée qui n'aurait entraîné aucun dommage. Le délit est constitué par l'exposition d'autrui à un risque grave pour la vie ou l'intégrité des personnes, entraîné par la violation délibérée, donc consciente et volontaire, d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité. La preuve de l'élément moral est difficile à apporter. Comment prouver que le plaisancier, qui a loué son bateau pour trois jours et décide de sortir en mer par temps de tempête pour l'amortir, a délibérément violé les règles, alors que le doute porte sur sa connaissance des règles? Cependant, des condamnations de vacanciers insouciantes sont intervenues, dans tous les domaines du sauvetage et basées sur la même philosophie.

Néanmoins, il est difficile d'en tirer une règle générale puisque la Cour de cassation considère qu'il s'agit d'une question de fait, soumise à l'appréciation souveraine des juges du fond et qui ne formule pas de principe général en la matière. Ainsi, des surfeurs ont été condamnés pour délit de mise en danger pour avoir déclenché une avalanche alors qu'ils ont récidivé en choisissant de skier hors piste, malgré les mises en garde de professionnels, dans des conditions météorologiques défavorables. Le contraire a été décidé pour des adolescents s'étant engagés dans une randonnée périlleuse, sans équipement adéquat, à la tombée de la nuit, malgré de nombreux panneaux d'avertissement et ayant nécessité une intervention périlleuse pour les secouristes. La doctrine, suivie par une partie de la jurisprudence, souhaite la pénalisation de ces comportements inconscients et dangereux pour les autres. Mais cette analyse entraîne un changement radical des fondements de la responsabilité pénale.

Modification des fondements de la responsabilité pénale.

La responsabilité pénale repose sur une conception subjective de culpabilité et de répression des fautes ayant causé les préjudices, ce qui l'a conduit à se détacher de la responsabilité civile. La responsabilité civile, à travers les mécanismes d'assurance, favorise la prise en compte du risque et privilégie la réparation. C'est une conception objective de la responsabilité reposant sur la participation de la collecti-



tivité à la réparation d'un dommage individuel.

La pénalisation excessive de tous les comportements aboutit à un rapprochement de ces deux types de responsabilité et à une confusion de leurs fondements théoriques. Ainsi, la loi du 5 mars 2007 a introduit la sanction-réparation dans la répression pénale, alors que le projet de réforme du Code civil évoque la création de dommages-intérêts punitifs. Dans ce même sens, la victime ne se contente plus de la réparation de son dommage, elle souhaite la répression du coupable, elle souhaite le voir souffrir et subir le blâme social. La phrase célèbre "Responsable, mais pas coupable!" a cristallisé cette évolution, car elle a fait prendre conscience à tous que les deux types de responsabilités n'étaient pas équivalentes et qu'elles n'apportaient pas la même satisfaction aux victimes. Si la responsabilité civile apporte une satisfaction matérielle, la responsabilité pénale se place exclusivement sur le terrain de la satisfaction morale. La pénalisation illustre cette tendance actuelle et s'éloigne de l'analyse classique en privilégiant la réparation et le rôle de la victime, au lieu de s'assurer de la prééminence de la répression exercée au nom de l'intérêt général de la société, qui est et doit rester la première victime de l'infraction.

[Conclusion.]

La pénalisation touche, par contagion, les sauveteurs de la mer et les professionnels, de manière générale. Nous entrons dans une nouvelle ère "Tous responsables, tous coupables!" qui permet de réécrire l'histoire de l'Humanité à l'ère de la pénalisation. La catastrophe de Pompéi n'est plus un signe de la colère divine, mais une "fatale inertie" de la flotte romaine qui n'a pas traversé la mer pour aller sauver des milliers des gens. Les sauveteurs passifs et leurs supérieurs pourraient voir leur responsabilité pénale engagée. Le Titanic n'est plus l'insubmersible paquebot de rêve, mais un bâtiment présentant une sécurité imparfaite, avec un équipement insuffisant, conduit par un "vieux loup de mer" avide de gloire qui a sacrifié les passagers à ses rêves de grandeur. Mais les juges n'écrivent pas l'Histoire. Ils ne sont pas responsables de cette évolution car ils sont saisis dans ces affaires. La pénalisation est donc un vaste mouvement de société, d'une société du risque zéro où le principe de précaution devient la valeur suprême. ■



SAUVETAGE, UN BON SENS DE L'HUMOUR EST SOUVENT NÉCESSAIRE. UN de mes collègues sud-africain *Salvage Master* avec qui je travaillais récemment, plaisantait en présentant le sauvetage comme étant "une science faite de vagues suppositions, basées sur des données discutables, obtenues à partir de techniques non probantes, à l'aide d'équipements à la précision problématique et mise en œuvre par des personnes de fiabilité douteuse à la mentalité contestable".

Je vous rassure, ce n'est pas le cas, mais cette auto-dérision reflète l'incertitude qu'ont les sauveteurs quand ils se retrouvent face à un nouveau cas.

Face est bien le maître mot du sauveteur car, qu'il s'agisse de sauver des vies humaines, de protéger des populations riveraines, de sauver des navires ou bien de protéger l'environnement, la conviction fondamentale du sauveteur est bien de faire face à l'évènement.

Lors de certaines opérations, le paroxysme des éléments, conjugué à la dégradation du navire, vous pousse à penser que c'est une opération "Pas de chance...il faut y aller!"

[L'urgence prime la forme.]

Cette belle devise du Service hydrographique de la Marine pourrait s'appliquer, en toute logique, au sauveteur en mer lorsqu'il doit prendre une décision et agir.

Le regretté Marc Renson, ancien ministre belge de l'Environnement, puis animateur de la *Task Force* de la DG Environnement de la Commission européenne, avait l'habitude de répondre à l'évènement par : agir, agir vite, agir vite et bien.

Agir vite et bien cela signifiant : dans le temps le plus court possible avec la meilleure connaissance possible et avec le maximum d'efficacité.

Hélas, ce n'est pas souvent le cas et le rôle du *Salvage Master* consiste alors à prendre la responsabilité des opérations... Sa mission sera de rassembler et coordonner les expertises des meilleures équipes de sauvetage. L'objectif est d'éviter ou de minimiser les risques pour les vies humaines et la pollution tout en veillant à ce que nos équipes travaillent dans les meilleures conditions possibles. Pour chaque opération, il faut d'abord analyser la situation pour mener l'intervention la plus adaptée, en imposant des règles de sécurité drastiques pour protéger les hommes et l'environnement, l'expérience est alors essentielle.

Car, dans l'urgence, il nous faut prendre des décisions, sans connaître la fin de l'histoire...et notamment quels seront les résultats de ces décisions.

Il nous faut donc introduire de la forme dans l'urgence afin de minimiser les conséquences d'une décision toujours perfectible.

[De la forme dans l'urgence.]

N'oublions pas que nous agissons dans le cadre de contrats privés qui sont le reflet de la Convention internationale sur le sauvetage et l'assistance de 1989 :

- contrat à taux horaire ou journalier *Bimco-Towhire Bimco-Wreckhire* ;
- contrat au forfait *Bimco-Towcon Bimco-Wreckstage* ;
- contrat "open form" *Lloyds Standard Form of Salvage Agreement (LOF 2000)*.

L'urgence peut elle toujours primer sur la forme ?

Commandant Charles Claden

Commandant le remorqueur d'assistance et de sauvetage *Abeille Bourbon*



Sachant aussi que, si une assistance est rendue sans avoir formalisé un contrat, il est admis de se réclamer de l'assistance par ce qui est appelé: *Common Law Salvage Claim*

Nous avons donc déjà de la forme introduite dans l'urgence, mais cela ne suffit pas car les intérêts privés doivent correspondre aux intérêts généraux, notamment ceux de l'État riverain. En effet, les droits juridiques des États côtiers concernés doivent être pris en compte en considérant les accidents des navires au cas par cas.

Les articles 9 et 11 de la convention de 1989 sont explicites et en accord avec les dispositions de la convention sur l'intervention en haute mer 69/73.

• **Article 9.**
Droits des États côtiers.

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'Etat côtier concerné de prendre des mesures, conformément aux principes généralement reconnus du droit international, afin de protéger son littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre de graves conséquences préjudiciables, et notamment au droit d'un État côtier de donner des instructions concernant les opérations d'assistance.

• **Article 11.**
Coopération.

Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un État-Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.

Il importe donc aux sauveteurs de coopérer rapidement avec les autorités car cette coopération est d'un intérêt majeur, pour l'État côtier, devant la complexité des paramètres à prendre en compte avant qu'il ne donne ses instructions pour l'opération d'assistance.

La difficulté est que tout doit se décider dans l'urgence en n'ayant que quelques éléments d'évaluation à notre disposition. Certains éléments de cette évaluation peuvent être faussés par une mauvaise appréciation de la situation par le capitaine du navire ou par l'équipe d'évaluation de l'État côtier (par exemple il est difficile de préjuger de la connaissance et de l'évolution de défauts structurels).

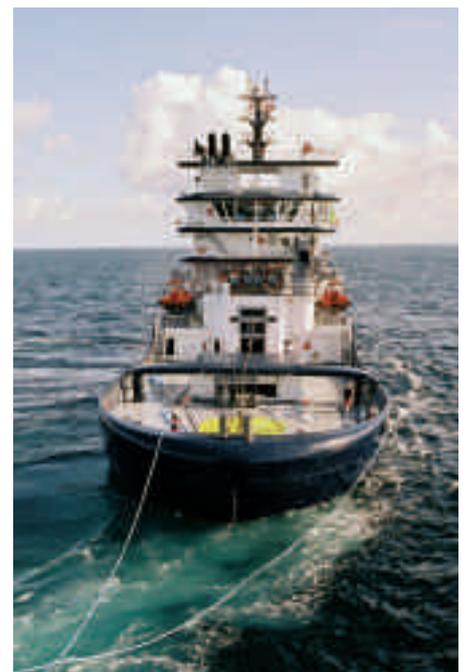
Il est donc important que l'État côtier menacé par les conséquences d'un accident puisse donner ses instructions et que

ces dernières soient suivies d'effet dans leur application.

Dans les faits, le système de la mise en demeure notifiée à l'armateur permet d'introduire de la forme dans l'urgence et, ainsi, d'envisager l'opération de sauvetage dans sa globalité et surtout en prenant en compte les actions et recours possibles des différentes parties.

[De l'intérêt de la forme dans le pragmatisme de l'urgence.]

Les conséquences des exemples récents auxquels j'ai été confronté en tant que *Salvage Master* tels que le *Rokia Delmas*, le *MSC Napoli*, l'*Artemis* n'auraient pu être minimisées sans la parfaite collaboration entre autorités, armateurs, assureurs et sauveteurs et ce, dans un cadre international, comme ce fut le cas lors du *MSC Napoli* et de l'*Artemis*.



Établir rapidement une relation ouverte entre les différentes parties prenantes nous a permis de penser à l'impensable et, ainsi, d'obtenir de la réactivité quand cela s'avéra nécessaire.

Il me paraît important de continuer dans cette voie et, ainsi, de profiter de l'opportunité qui m'est donnée ici pour vous exprimer ma gratitude de voir rassembler autour d'un même sujet de réflexion les opérationnels et les juristes, œuvrant ensemble pour le bien des personnes et de l'environnement. ■



Atteintes à l'environnement marin : quelles réparations pour quels préjudices ?

Monsieur Yann Rabuteau

Juriste, expert et consultant
Réseau Allegans, Brest

ETTE CONTRIBUTION NE PRÉTEND PAS RÉPONDRE À LA QUESTION SOUVENT posée en ces termes : "Qu'est-ce que le préjudice écologique?", ou encore "Comment réparer le préjudice écologique?". Sur ce point, nous invitons le lecteur à consulter le remarquable article de Monsieur Laurent Neyret, publié suite à son intervention au colloque "La réparation des atteintes à l'environnement", organisé à la Cour de Cassation le 24 mai 2006⁽¹⁾. Plus modestement, il s'agit de préciser un certain nombre d'éléments et de notions-clés pour, dans l'esprit du présent colloque, d'établir un état des lieux des questions posées en matière d'atteintes à l'environnement marin et, bien entendu, de constater les avancées du droit en la matière, notamment suite à la décision du tribunal correctionnel de Paris dans l'affaire de "l'Erika", rendue le 16 janvier dernier.

En guise de propos introductif, il convient de répondre à la question suivante : en quoi l'urgentiste de la mer peut-il être concerné par la problématique de la réparation des atteintes à l'environnement marin ? Cette question peut paraître aujourd'hui incongrue pour les professionnels et opérationnels de l'intervention en mer, néanmoins il est utile de rappeler en quoi cette problématique constitue une préoccupation réelle pour l'urgentiste de la mer.

Il est vrai que, face à un événement maritime ou un accident de mer, la préoccupation majeure de l'opérationnel est d'abord la sauvegarde de la vie humaine. Cette première mission est fondamentale et constitue le "quotidien" des services de l'action de l'État en Mer (AEM) dans le cadre de ses missions de service public. La mise en œuvre des moyens d'intervention et de sauvetage du fait de la collaboration de l'AEM, des CROSS, de l'action des remorqueurs de haute mer ou encore de l'ensemble des moyens nautiques et aéronautiques sollicités, est aujourd'hui bien connue et son efficacité remarquable, tant du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine que du navire ou de sa cargaison.

Ceci étant, au-delà de cette mission, l'urgentiste se présente également comme le maillon essentiel de la protection de l'environnement marin du point de vue opérationnel. Souvent le premier sur la zone en cause, il est de fait le premier à intervenir pour éviter ou limiter les effets dommageables d'une pollution marine en fonction de la cargaison transportée ou même des soutes du navire. De là, l'urgentiste ne peut ignorer la problématique de la réparation des atteintes à l'environnement marin dont la protection se trouve de plus en plus entre ses mains. Le droit international lui a confié les compétences juridiques nécessaires en reconnaissant à l'État côtier, par exemple, un droit d'intervention en haute mer en cas de menace de pollution par hydrocarbures⁽²⁾. Le droit français a aménagé le cadre opérationnel de la lutte contre les pollutions en mer à travers la mise en œuvre du plan *Polmar Mer*. Le système international d'indemnisation des dommages dus aux pollutions par hydrocarbures prévoit l'indemnisation des coûts de son intervention⁽³⁾.

On ne peut donc contester le rôle-clé joué par l'urgentiste dans la prévention des atteintes à l'environnement marin. La question de la réparation des atteintes à cet environnement qui peuvent, malgré tous ses efforts, survenir, ne peut donc être ignorée de lui.

Suite à cette première remarque, il convient à présent de souligner que nous n'évoquerons ici que le cas des pollutions accidentelles par hydrocarbures. Les substances susceptibles de polluer l'environnement marin et transportées par voie maritime sont évidemment nombreuses, cependant les hydrocarbures constituent, à nos yeux, l'exemple le plus représentatif de cette problématique. Tout d'abord

parce que les premiers instruments juridiques encadrant l'intervention en mer face à une pollution ont visé les hydrocarbures⁽⁴⁾, ensuite parce que les marées noires constituent, du point de vue opérationnel, un phénomène particulièrement bien connu de l'AEM. Enfin, du point de vue des atteintes à l'environnement et de leurs réparations, les déversements accidentels d'hydrocarbures sont surtout les plus étudiés et les plus considérés par le droit.

Ces remarques étant posées, il nous faut à présent examiner la notion même "d'atteintes à l'environnement marin". Que regroupe cette notion? Quels en sont les éléments constitutifs? Pour répondre, il est nécessaire de procéder à deux constats essentiels.

Premier constat, il n'existe non pas une approche mais des approches de cette notion en fonction de la science sollicitée pour la considérer.

Tout d'abord, les approches écologique et socio-économique diffèrent de l'approche juridique. Le point commun est sans doute la notion "d'environnement victime", que tous s'accordent pour souligner et reconnaître du point de vue de la réalité des atteintes aux milieux. Cependant, pour le juriste, les conditions propres aux "dommages", "victimes", et "préjudices", ne sont pas systématiquement réunies pour permettre la réparation de telle ou telle atteinte par ailleurs constatée par l'écologue ou l'économiste.

De là, les atteintes considérées par le droit sont moins étendues tant les conditions posées par les règles de responsabilité civile sont plus restrictives dès lors qu'apparaît la notion de réparation.

Deuxième constat, les réparations de ces atteintes sont partielles. Du fait de l'existence d'un régime de responsabilité civile dédié à la réparation des dommages par pollutions qui pose comme principe de référence une responsabilité civile limitée, les réparations des atteintes à l'environnement marin sont de fait elles-mêmes limitées dans leur montant, mais également dans leur nature.

Ces constats nous conduisent à tenter d'établir une sorte de typologie croisée des atteintes à l'environnement avant de déterminer celles qui sont, ou seraient, effectivement réparables au sens du droit, et surtout la manière dont il peut y avoir réparation.



Il s'agit donc d'établir un inventaire de l'existant permettant de mettre en concordance la notion large d'atteintes avec celle, plus restrictive, de dommages.

En terme de typologie, on rencontre essentiellement des éléments qui sont fonction des disciplines sollicitées et qui sont présentées ici en guise d'illustration de la diversité des approches. Ces éléments sont les suivants :

- dommages résiduels et coûts d'atténuation ;
- dommages monétaires (marchands) : dommages constitués par le coût des opérations de nettoyage, coût des mesures d'atténuation, dommages aux biens et préjudices matériels, pertes économiques ;
- dommages non monétaires (non marchands) : pertes d'aménités ; préjudice moral ; atteintes à la réputation et à l'image ; dommage/préjudice écologique ;
- impacts sur les milieux : végétaux ; animaux ; conséquences écotoxicologiques.

La diversité de ces approches est bien le reflet des sciences et disciplines qui considèrent les atteintes au milieu marin, diversité sur le plan sémantique mais également sur le plan de la perception et des éléments d'évaluation des dommages.

Quoiqu'il en soit, il faut admettre que ces atteintes, ces dommages et, ou, ces préjudices sont tous consécutifs à une atteinte à l'environnement marin. C'est bien parce que l'environnement marin a été pollué et que la faune et la flore ont été touchées, que des dommages aux biens, aux activi-

tés économiques, récréatives, ou encore au cadre de vie de la population résidente seront constatés.

Une marée noire est, à elle-seule, une atteinte à l'environnement marin qui va produire une multitude d'autres atteintes qualifiées, ou non, de dommages par le droit, l'économie ou l'écologie pour conduire, ou non, à une évaluation, voire à une réparation.

La difficulté majeure est que parmi cette grande diversité d'atteintes, seules certaines pourront revêtir le caractère de dommage, et plus précisément de dommage réparable, condition essentielle d'une éventuelle réparation des préjudices consécutifs.

Quelles sont alors les atteintes admises par le droit et quels sont les préjudices reconnus? La réponse à cette question essentielle du point de vue des victimes, passe nécessairement par une analyse effectuée dans et en dehors du système international d'indemnisation des dommages dus aux pollutions par les hydrocarbures.

En premier lieu, dans le cadre du système CLC/FIPOL précité⁽⁵⁾, les atteintes recevables doivent correspondre à la notion de dommage par pollution telle que définie par l'article I.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile⁽⁶⁾.

Cet article dispose que "Dommage par pollution" signifie que :

- le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par la contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un

rejet d'hydrocarbure du navire, ou que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autre que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été prises ou qui le seront ;

- le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

En pratique et dans ce cadre, tout dommage consécutif à un déversement accidentel d'hydrocarbure (persistant), et donc tout dommage consécutif à une atteinte à l'environnement marin, doit intégrer le champ de la notion de dommage par pollution pour être recevable et donc indemnisable.

Pour préciser la réalité des atteintes admises par le système CLC/FIPOL, on peut se référer aux catégories de formulaire à disposition des demandeurs victimes de dommages par pollution. Il existe en effet huit catégories de formulaire utilisées conjointement par les services du FIPOL et des P&I⁽⁷⁾ Clubs pour instruire les demandes amiables d'indemnisation⁽⁸⁾ :

- A1 : dommages aux biens ;
- A2 : opérations de nettoyage ;
- A3 : exploitations conchylicoles ;
- A4 : gisements de coquillages ;
- A5 : navires de pêche ;
- A6 : baisse de fréquentation touristique ;
- A7 : vente et transformation des produits de la pêche ;
- A8 : activités diverses.

Toutes ces catégories de dommages et de préjudices sont bien consécutives à des atteintes à l'environnement marin du fait de la pollution, mais seule la catégorie A2 est utilisée, en pratique, pour présenter une demande d'indemnisation des coûts exposés au titre de l'altération de l'environnement, c'est-à-dire des coûts de remise en état de l'environnement pollué⁽⁹⁾. Aucune catégorie ne considère toutefois les dommages non marchands au sein de ce système.

On peut alors se demander quelle place est réservée au préjudice écologique dans le système en vigueur. Nous considérons que cette catégorie particulière d'atteinte à l'environnement (ici dommage non marchand) n'est pas admise par le régime de responsabilité civile en vigueur.

Qu'en est-il à présent en dehors du cadre conventionnel international ? Le droit apporte-t-il d'autres possibilités, d'autres éléments de recevabilité et d'autres modes de réparation ?

Si on se place en dehors du système CLC/FIPOL, on peut considérer, en théorie, beaucoup plus largement l'ensemble qualifié "*d'atteintes à l'environnement marin*". En dehors de ce cadre, on se trouve en effet sur le terrain du droit commun de la responsabilité civile, constitué pour nous des articles 1382 et suivants du Code civil. Le principe souverain de cet article est bien la réparation intégrale des préjudices. Cependant, ses conditions de mise en œuvre constituent des limites certaines dès lors que l'on considère la réparation des atteintes à l'environnement dans leur dimension non marchande. Ces limites se manifestent en particulier pour les conditions d'exigence du caractère personnel du dommage, la recevabilité et l'évaluation du préjudice.

Le débat est connu et animé, cependant nous nous limiterons à l'exemplarité du procès de l'*Erika* à l'occasion duquel des indemnisations au titre "*d'atteintes à l'environnement*" et au nom des intérêts civils présentés, ont effectivement été constatées.

Quelles ont donc été les catégories de dommages considérées par le tribunal en l'espèce ? La juridiction parisienne a finalement accordé des dommages intérêts aux parties civiles recevables à agir, sur la

base de préjudices constitués d'atteintes à la réputation et à l'image de marque, de dommages matériels, de préjudice moral et de dommages résultant d'atteintes à l'environnement, à la hauteur d'une somme atteignant 192 millions d'euros sous la forme d'une condamnation solidaire.

Des commentaires avisés ont déjà été publiés sur la base de cette décision, notamment sur une éventuelle reconnaissance en l'espèce du préjudice écologique. Aussi, nous nous limiterons à analyser l'essentiel des arguments utilisés par le tribunal concernant le conseil général du Morbihan et la Ligue de protection des oiseaux, seuls demandeurs ayant bénéficié d'indemnisations en réparation du préjudice résultant d'atteintes à l'environnement.

Le conseil général du Morbihan, tout d'abord, s'est effectivement vu reconnaître un préjudice résultant d'une atteinte à l'environnement. Cependant, une première analyse révèle qu'il s'agit d'abord d'une réparation accordée au titre du préjudice subi par le département en ce qu'il exerce des compétences de gestion spécialement accordées par la loi sur des espaces particuliers que sont les "espaces naturels sensibles"⁽¹⁰⁾. Sur l'assiette de la taxe départementale perçue sur ces espaces, rapportée à la taxe locale d'équipement, aux surfaces effectivement touchées par la pollution et à la durée des effets de la pollution, le tribunal a pu reconnaître un dommage et l'évaluer⁽¹¹⁾.



L'atteinte à l'environnement sur le territoire en cause était, de plus, la conséquence de la commission d'une infraction.

Il y a bien, nous semble-t-il, une dimension fiscale, monétaire donc quantifiable, de ce préjudice particulier en l'espèce. Pour ce qui est de l'atteinte au vivant, non marchand, non approprié et surtout non géré, aucune avancée ne peut être invoquée du point de vue des principes juridiques.

La Ligue de protection des oiseaux a, elle aussi, bénéficié d'une indemnisation au titre d'un préjudice résultant d'une atteinte à l'environnement ⁽¹²⁾, ce dont il faut se réjouir, mais toutefois sur d'autres bases.

En effet, en tant qu'association agréée depuis 1981, la LPO a pour mission la protection des oiseaux et des écosystèmes dont ils dépendent; deux éléments touchés de manière désastreuse par le fuel n°2 de l'*Erika*. Du fait de l'environnement pollué, et de son objet, l'association subit effectivement un préjudice. En dehors du préjudice moral, par ailleurs indemnisé à hauteur de 100 000 euros, il s'agit d'un autre dommage consécutif à une atteinte à l'environnement, mais selon nous, toujours lié à l'atteinte à l'objet social de l'association.

L'actualité du procès de l'*Erika* apporte donc de nouveaux éléments de réflexion en matière d'atteintes à l'environnement marin.

Malgré les commentaires souvent constatés, peut-on véritablement invoquer une reconnaissance du préjudice écologique? La réponse ne nous semble pas évidente. En effet, en premier lieu, on constate que le tribunal n'a jamais mentionné dans son dispositif les termes préjudices écologiques, mais utilise plutôt l'expression "d'atteinte à l'environnement". Il ne s'agit pas d'une simple nuance sémantique, mais bien d'un effort de qualification juridique des dommages présentés par les parties civiles.

Ensuite, parce que les notions de "préjudice écologique", de "préjudice biologique", ou encore de "préjudice environnemental" ont déjà été examinées par des juridictions compétentes, en France, en cas de pollution du milieu ⁽¹³⁾.

Enfin, à ce stade, le caractère historique de cette décision également évoquée, doit être relativisé pour deux autres raisons.

Tout d'abord, car il s'agit bien d'une décision rendue par une juridiction de première instance qui ne fait pas plus autorité vis-à-vis des autres juridictions nationales que n'importe quel autre tribunal de grande instance. Ensuite, s'agissant justement d'une première instance, la possibilité de faire appel reste entière pour les condamnés comme pour les victimes. Il est juridiquement prématuré de parler de "jurisprudence" à l'égard de cette décision qui demeure une "première", ou plutôt une première étape du point de vue du droit.

Cela étant posé, il nous reste à examiner les modes de réparation utilisables pour compenser ces atteintes à l'environnement marin.

En terme de réparation civile, le principe est limpide: on répare soit en nature, soit par équivalent. On remplace ce qui a été détruit ou perdu par un bien identique ou de même nature, ou bien on compense par une somme d'argent visant par exemple à soulager la perte ou la dégradation constitutive du préjudice.

Dans la pratique de l'indemnisation des atteintes à l'environnement marin, on constate que la réparation par équivalent domine largement. Tout d'abord, du fait du recours au système conventionnel CLC/FIPOL qui, s'il indemnise les victimes, ne procède que sur la base d'une perte effectivement subie ou d'une dépense effectivement supportée. En d'autres termes, le FIPOL "rembourse" les sommes engagées pour nettoyer le littoral ou les biens souillés, les investissements réalisés pour atténuer les effets de la pollution, ou compense les pertes économiques constatées.

L'équivalent monétaire domine également lorsque l'on examine les réparations civiles accordées par le tribunal correctionnel de Paris dans l'affaire de l'*Erika*.

Pourtant, la réparation en nature ne serait-elle pas la meilleure voie utilisable dès lors que l'on envisage les atteintes au milieu lui-même? Remplacer plutôt que compenser? L'approche monétaire presque systématique des préjudices démontre que la notion de préjudice écologique demeure d'une nature différente. En effet, face à une atteinte donnée et quand il n'y a pas de possibilités d'évaluation monétaire certaine, ne s'agit-il pas de préjudice écologique pur?

La réparation en nature paraît constituer un outil intéressant pour dépasser l'obsta-

cle délicat de l'évaluation du préjudice en cas d'atteintes à l'environnement. Cette piste de réflexion, par ailleurs régulièrement évoquée, pourrait sans doute faire l'objet d'un séminaire dédié. ■

(1) Laurent Neyret, Maître de conférences à l'université de Versailles Saint-Quentin, "La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire", in Colloque "La réparation des atteintes à l'environnement", Cour de Cassation, jeudi 24 mai 2006, Séminaire "Risques, assurances, responsabilités" 2006-2007, D. 2008, P. 170.

(2) Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, dite "Convention Intervention 69".

(3) Les conventions CLC (*Civil Liability Convention*) de Londres de 1969, et son protocole de 1992, sur la responsabilité civile et la Convention de Londres de 1971 et son protocole de 1992, portant sur la création d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus aux pollutions accidentelles par les hydrocarbures, disposent en effet que les coûts des mesures de sauvegarde doivent être considérés comme constituant des "dommages par pollution" de ce fait recevables au titre du système mis en place (Art. I.6 CLC). Sous réserve toutefois des conditions de recevabilité applicables, notamment au caractère raisonnable de coûts engagés. Le succès des opérations de lutte en mer n'étant pas, lui, un critère déterminant.

(4) Cf. note 2.

(5) Cf. *supra*, note 3.

(6) *Idem*.

(7) P&I: "Protect and Indemnity", mutuelles d'assurances maritimes. En fait, l'assurance responsabilité civile du propriétaire du navire à l'origine de la pollution considérée.

(8) L'usage de ces formulaires a été constaté en France à l'occasion des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*.

(9) Sous les conditions toutefois de l'article I.6 de la Convention CLC précitée.

(10) Article L 142-1 du Code de l'urbanisme, qui confère aux départements la mission de protection, de gestion et de sauvegarde des espaces naturels sensibles.

(11) Sur cette base, le tribunal a pu accorder la somme de 1.015.066,60 au Département du Morbihan en réparation du "préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement".

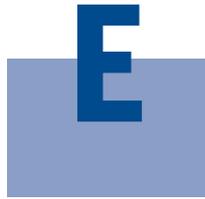
(12) À hauteur de 300 000.

(13) Tribunal correctionnel de Narbonne, 4 octobre 2007: reconnaissance d'un préjudice environnemental au bénéfice d'un parc régional, préjudice distinct du préjudice moral et du préjudice matériel, ou *a contrario* Cour de cassation, chambre criminelle, 30 octobre 2007, rejet de la notion, décision inédite).

La réparation du préjudice écologique, les conditions du succès

Maître Thomas Dumont

Docteur en droit
Avocat au barreau de Paris



EN PRÉSENCE DU SINISTRE DE L'ERIKA, SI LES URGENTISTES DE LA MER ont pu intervenir pour sauver l'équipage, leur intervention n'a pas empêché la pollution des côtes.

Cette pollution a donné lieu à réparation pour le département du Morbihan, seule collectivité locale à avoir été indemnisée pour l'atteinte à l'environnement, et ce, à hauteur de plus d'un million d'euros.

Cette réparation a été obtenue en franchissant plusieurs étapes.

[Démontrer que le Département justifiait d'un intérêt à agir en matière d'environnement.]

En effet, la collectivité locale est une personne morale de droit public, et si elle ne démontre pas que son intérêt est distinct de l'intérêt général que l'action publique (le parquet) a vocation à défendre, elle n'est pas recevable.

La Cour de cassation l'a d'ailleurs explicitement dit dans l'affaire du pesticide *Gaicho* et le président du tribunal avait attiré l'attention des parties civiles sur ce point.

Il fallait donc rechercher si le département avait un intérêt particulier, une compétence particulière, en matière d'environnement (ou d'écologie).

Cela a contraint de réfléchir à la conception de l'environnement qu'il convenait de défendre pour en définitive :

[Retenir une conception patrimoniale de l'environnement.]

En effet, le Code de l'environnement précise que l'environnement est le patrimoine commun de la nation.

Et le Code de l'urbanisme précise que les départements ont une compétence particulière pour assurer la protection de ce patrimoine, celle de protéger les espaces naturels sensibles, cette sensibilité étant essentiellement et précisément écologique.

La Cour de cassation ayant, dans des affaires mettant en cause des parcs naturels nationaux, reconnu leur droit propre à agir pour la défense de leur patrimoine environnemental, il était possible de suggérer le parallèle.

[Justifier de l'existence du préjudice sur ce patrimoine propre.]

En effet, l'État est responsable du domaine public maritime. Quelle que soit la souillure des côtes et des plages, les collectivités ne pouvaient demander réparation d'un dommage sur un patrimoine qui n'est pas de leur ressort.

Mais la concordance de deux paramètres permettait de justifier de l'atteinte aux espaces naturels sensibles.

D'abord, le domaine public maritime est celui touché par la mer en plus haute eau, hormis les phénomènes météorologiques exceptionnels. Ainsi, en cas de tempête, les terres touchées ne relèvent pas du domaine public maritime mais de leur propriétaire, public ou privé.

Ensuite, le domaine public maritime ne comporte pas non plus les dunes.

Or, les constations des scientifiques ont établi que la fin de l'année 1999 a été marqué par ces fameux phénomènes météorologiques exceptionnels.



Et le relevé du plan *Polmar terre* permettait de constater que la pollution a en effet touché, parfois, les terres immédiatement en retrait du domaine public maritime au sens strict du terme et que de nombreuses dunes ont également été touchées.

La définition rigoureuse du domaine public maritime, les constatations objectives de la pollution par le plan *Polmar terre* corroborées par les constatations météorolo-

giques superposées aux cartes détaillées des espaces naturels sensibles acquis et gérés par le département du Morbihan en bord de l'océan, ont permis d'établir avec précision la réalité d'un préjudice dont le département pouvait demander réparation puisqu'il avait pris soin au préalable de démontrer que la gestion de ces espaces relevait de l'exercice d'une compétence particulière en matière d'environnement.

[Quantifier le dommage.]

La patrimonialisation de l'environnement permettait de proposer au tribunal de se fonder sur un coût de gestion global des espaces et d'éviter ainsi l'écueil de la justification de mesures de restauration ou de laisser le juge perdu au milieu de théories économiques intéressantes mais aboutissant à des chiffres astronomiques sans base juridique certaine.

La réglementation a été d'un grand secours puisqu'une taxe spécifique existe pour financer non seulement l'acquisition mais aussi la gestion écologique (qui peut précisément ne pas passer par le nettoyage des espaces souillés) des espaces naturels sensibles : la taxe départementale des espaces naturels sensibles prélevée sur chaque permis de construire délivré dans le département.

La méthode comptable retenue, il a suffi alors de proposer un rapport entre le montant de la taxe perçue pendant les deux années des effets du naufrage et le nombre d'hectares touchés par la pollution pour obtenir le montant exactement accordé par le tribunal. ■



Doru Cojocaru

Géopolitique de la mer Noire

Éléments d'approche

Préface de Jacques Barrat



DIPLOMATIE ET STRATÉGIE

L'Harmattan

Les bouleversements qui ont marqué la fin de la guerre froide ont changé, parfois de manière significative, le paysage politique et les réalités stratégiques autour des bords de la mer Noire - de l'apparition de nouveaux États jusqu'à l'éclatement de conflits armés suite au démantèlement de l'URSS et de la Fédération yougoslave.

Les enjeux énergétiques et la nouvelle donne du poids de la mer Caspienne après la première guerre d'Irak ont révélé l'importance cruciale de la mer Noire dans l'acheminement des hydrocarbures vers l'Europe.

Dans un environnement de sécurité où l'on retrouve conflits gelés, États faibles ou tout simplement États fantômes, routes de trafic en tout genre et menaces de prolifération, les principaux acteurs internationaux projettent leurs intérêts et essaient de consolider leurs positions.

Riche en défis pour la sécurité internationale, la zone de la mer Noire est la plus récente frontière de l'Union européenne, qui prend conscience de sa responsabilité dans la projection de solutions à même de rendre cette région sûre et prédictible, démocratiquement stable et économiquement prospère.

Diplômé de l'Académie d'Études Économiques et du Collège National de Défense de Bucarest, Doru Cojocaru est titulaire d'un master de l'École des Hautes Études Internationales de Paris.



Centre de perfectionnement pour diplomates, fonctionnaires internationaux, attachés de défense et dirigeants, le Centre d'Études Diplomatiques et Stratégiques (CEDS), organisme doté du statut consultatif auprès du Conseil économique et social des Nations unies, a formé, depuis 1985, des responsables de plus de cent vingt nationalités.



9 782296 046122

ISBN : 978-2-296-04612-2

28 €

Allocution de clôture du colloque

Contre-amiral (2S) Bertrand Lepou

Délégué général de l'Institut français de la mer

AVANT TOUTE CHOSE, JE SOUHAITE VOUS SALUER DE LA PART DU PRÉSIDENT FRANCIS VALLAT, QUI REGRETTE DE NE pouvoir être présent aujourd'hui, retenu par des engagements antérieurs et impératifs. Chacun ici connaît son attachement très ancien à la Marine nationale et aux commissaires de la Marine. Il n'est pas besoin de rappeler l'affrètement de ses bateaux au profit du groupe aéronaval en Méditerranée dans les années quatre-vingt et les occasions multiples de coopération dans tous les domaines conduites depuis, y compris au travers des activités de l'Institut français de la mer (IFM) ou du Cluster maritime français. Hier, le président Vallat participait à Paris, avec un autre administrateur de l'IFM, le président Eudes Riblier, à une journée de réflexion au profit des stagiaires commissaires du brevet technique...

Dès les premiers instants, l'IFM s'est réjoui de l'excellente initiative du commandant de l'École des officiers du Commissariat de la marine (EOCM) et du président de l'Association française du droit maritime, d'organiser cette rencontre entre opérationnels et juristes, et a, sans réserve, accepté de lui donner son parrainage. À la lumière des débats d'aujourd'hui il ne peut que s'en féliciter et remercier à nouveau les organisateurs et les contributeurs pour la qualité des échanges, et les nombreuses pistes ouvertes.

En effet, la sécurité maritime est l'un des dossiers prioritaires de l'IFM, dossier pour lequel il est en étroite relation avec les organismes concernés, que ce soient :

- l'Agence européenne de sécurité maritime, dont Francis Vallat est le représentant de la France au sein de son conseil d'administration ;
- le Secrétariat général de la mer ;
- les préfetures maritimes, les conférences maritimes régionales au sein desquelles siège un représentant de l'IFM, et les divisions action de l'État en mer de ces préfetures.

Je pense qu'il n'est pas utile, devant un tel auditoire, de rappeler les nombreuses contributions écrites de l'IFM au sujet de la sécurité maritime, tant au travers de sa Revue maritime que par des contributions à différents rapports, des communiqués de presse, le soutien aux "*paquets Erika*", etc.

Il est plus que jamais opportun que les "urgentistes de la mer" – pour reprendre l'expression de l'intitulé du colloque d'aujourd'hui –, ceux qui conduisent l'action et ceux qui auront à gérer les suites des opérations, se rencontrent, se parlent, mettent en commun leurs réflexions à propos de toutes les questions induites par un événement de mer. Et je me réjouis, aussi, avec vous, que des étudiants, les stagiaires de l'EOCM mais aussi de différentes universités, aient participé à ces travaux car la réflexion doit être conduite bien en amont des événements, bien avant d'exercer des responsabilités ou d'être dans l'urgence d'une opération. La synergie des cultures ne peut être que bénéfique à la conclusion heureuse de toute opération de secours et d'assistance. Je voudrais, à cet égard, redire, tout particulièrement à nos amis de la Société nationale de sauvetage en mer, à tous ces bénévoles entièrement dévoués aux usagers de la mer, non seulement notre profonde estime mais aussi notre plus vive indignation pour les procès mesquins auxquels ils sont de plus en plus souvent soumis de la part de ceux au profit desquels ils sont intervenus dans les conditions que nous connaissons ou imaginons tous sans difficulté. Il y a là quelque chose de particulièrement choquant que l'IFM a dénoncé dans un communiqué de presse récent.

Pourquoi cette rencontre d'aujourd'hui est-elle, à mes yeux, opportune ? Pourquoi est-elle soutenue par l'IFM ? Parce que le combat pour la sécurité maritime, le combat pour la qualité, ce combat qu'avec d'autres – particulièrement avec les autorités françaises, la Marine nationale, les armateurs, pour ne citer qu'eux et pour être bref (les autres voudront bien m'excuser) – l'IFM conduit avec opiniâtreté, ne peut s'arrêter et ne s'arrêtera pas. En effet, et cela a été souligné par différents intervenants :

- la mondialisation accroît le trafic maritime ;
- la mer comportera toujours des risques car l'Homme ne pourra jamais totalement maîtriser cet élément naturel dont le déchaînement de violence est parfois surprenant ;
- de nouveaux risques apparaissent avec le gigantisme (vraquiers, méthaniers, porte-conteneurs, paquebots et *ferries*), gigantisme qui conduit certains – comme l'IFM, ainsi que l'a annoncé ce matin le Secrétaire général de la mer –, à s'interroger sur le bien fondé, les limites souhaitables, d'une telle course.

Puisque le temps est compté, je laisse avec plaisir, à mon ami de longue date, le commissaire général Fillon, le soin de rappeler quelques enseignements importants de cette journée. Auparavant, je me contenterai, au nom de l'IFM, de réaffirmer que, même s'il restera toujours des points à améliorer, les avancées de ces dernières années en matière de sécurité maritime sont réelles et tangibles. Et nous sommes convaincus que, même s'il reste des

obstacles ou des embûches, cette marche vers la qualité est aujourd'hui irréversible... à une seule condition : que nous tous, qui sommes convaincus de son absolue nécessité, en particulier chacun de nous ici présents aujourd'hui, ne baissions pas la garde. Je recommanderais particulièrement, s'il en était nécessaire, à notre comité IFM local, qui va reprendre ses activités sous l'animation d'un nouveau bureau, d'être tout particulièrement le gardien de cette résolution. Mais la qualité de nos échanges d'aujourd'hui ne me permet pas de douter de l'engagement de chacun d'entre-vous. Je vous en remercie. ■

Mot de clôture du colloque

Commissaire général de 1^{re} classe Jean-Louis Fillon

Inspecteur de la marine nationale

Inspecteur du commissariat et de l'administration de la marine

*Messieurs les Amiraux,
mesdames et messieurs,*

P ARMI LES NOMBREUX ENSEIGNEMENTS DE CE COLLOQUE, JE RETIENS QUE L'URGENCE ET LE DROIT SE NOURRISSENT de leurs exigences réciproques et qu'il est donc vain d'opposer le droit et l'action. Dans ce domaine, comme dans bien d'autres activités de la marine, il convient donc de mettre en place une démarche de maîtrise des risques, qui seule permet de faire du droit un paramètre de l'action. Cette intégration du droit se fait à trois étapes :

- la préparation qui doit associer étroitement les juristes à l'établissement et au choix des modes opératoires ;
- l'exécution, conforme à des processus solides qui libèrent les opérationnels du risque juridique ;
- les suites de l'action consacrées au recueil de l'information afin d'être prêt à répondre dans les meilleures conditions à des contentieux. À cet égard, le recours aux commissions d'enquête peut se révéler précieux comme l'a montré, *a contrario*, l'affaire de l'*Erika*.

Ce colloque a été consacré essentiellement à l'urgence que l'on peut qualifier de "réactive" (sauvetage des vies humaines, assistance aux biens, lutte antipollution). Mais je souligne que l'on retrouve la même exigence d'intégration du droit dans l'urgence "proactive", je pense aux actions de lutte contre les trafics illicites, notamment lutte contre le narco-traffic maritime.

Au moment où, au sein du ministère de la Défense, la révision générale des politiques publiques met en avant la mutualisation des moyens et l'externalisation au détriment de la logique de milieu, je tiens à insister sur la nécessité pour les armées :

- de disposer de juristes opérationnels, c'est-à-dire insérés dans l'action et solidaires ;
- de voir reconnue la compétence de milieu.

Telle est bien la vocation de l'École des officiers du Commissariat de la marine de répondre à cette double nécessité en formant des officiers qui sont des juristes et des marins. Je félicite son commandant d'avoir pris l'initiative de ce colloque et je vous remercie de m'avoir permis de tenir ce discours de la méthode qui, seule, permet d'atteindre l'esprit des lois. ■



Bulletin d'études de la Marine

Pour être ajouté(e) à notre liste de relais privilégiés et recevoir régulièrement de l'information sur la Marine, ainsi que des invitations pour des conférences, le Centre d'enseignement supérieur de la Marine vous remercie de bien vouloir renseigner la fiche d'inscription suivante :

Nom* : Prénom* :

Grade* :

Fonction* : Organisme* :

Domaine d'activité* :

Adresse où vous souhaitez recevoir le Bulletin d'Études de la Marine :

.....
.....
.....

Code postal : Ville :

Remarques éventuelles :

.....
.....
.....

(Les champs marqués d'une * devront être obligatoirement renseignés)

Merci de nous retourner cette fiche dûment complétée à l'adresse suivante :

CENTRE D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR DE LA MARINE – 21, place Joffre – BP 8 – 00300 ARMÉES

ou par courriel à l'adresse suivante : cesm.rayonnement@marine.defense.gouv.fr

En vertu de la loi modifiée "Informatique et Libertés" du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition sur les données collectées vous concernant. Toute demande de modification, de rectification et d'opposition devra être adressée au CESM.

Prix de stratégie maritime Amiral Daveluy 2009

Marine nationale

5 000 euros : thèse de doctorat ou travail équivalent
2 000 euros : mémoire de fin d'études supérieures
2 000 euros : mention spéciale pour thèse ou mémoire



GÉOÉCONOMIE

ORFÈVRE

Sécurité Globale

ORFÈVRE

Chaque année, le prix de stratégie maritime "Amiral Daveluy" récompense des travaux riches d'enseignements dans les domaines de la pensée navale, de l'histoire et de la stratégie maritime française ou européenne.

Créé par le chef d'état-major de la Marine, il vise à encourager et à promouvoir des travaux de recherche et de réflexion à caractères historique, politique, juridique, technique et autres propres à faire progresser les connaissances dans le domaine maritime.

Ce prix sera décerné aux étudiants et chercheurs européens ayant soutenu leurs travaux lors des deux dernières années.

La date limite de réception des travaux est fixée au 28 mars 2009 et l'attribution des prix au mois de septembre 2009.

*Contact : Enseigne de vaisseau Thibault Richard
Centre d'enseignement supérieur de la Marine, BP 08 - 00300 Armées
01 44 42 56 72 ou cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr*



Bulletin d'études de la Marine

Les urgentistes de la mer
Actes du colloque de l'EOCM

N° 43 - Décembre 2008



MINISTÈRE
DE LA DÉFENSE

ASSISTANCE MER N° 2
LOTS HELPORTES

Toutes les iconographies contenues dans le présent numéro de la revue sont de droits réservés et ne peuvent être utilisées sans l'autorisation des ayants droit.

Une version numérique de ce numéro a été mise en ligne sur le site du Centre de documentation de l'École militaire à l'adresse suivante : www.cedoc.defense.gouv.fr

Comité de lecture du Bulletin d'études de la Marine

Amiral Pierre Lacoste, professeur Pascal Chaigneau, amiral François Dupont, professeur Martin Motte, contre-amiral Olivier Lajous

Directeur de la publication
Capitaine de vaisseau Éric Chaplet

Rédacteur en chef
Capitaine de corvette Éric Levy-Valensi
01 44 42 82 13

Rédactrices
Madame Danielle Desroches
Enseigne de vaisseau Tina Di Carmine
Aspirant Christelle Bacle
01 44 42 82 20



Ce numéro a été réalisé
au Centre d'Enseignement
Supérieur de la Marine
cesm@marine.defense.gouv.fr

Pré-presses et impression
imprimerie de la Marine
dépôt légal : novembre 1999
ISSN 1292-5497