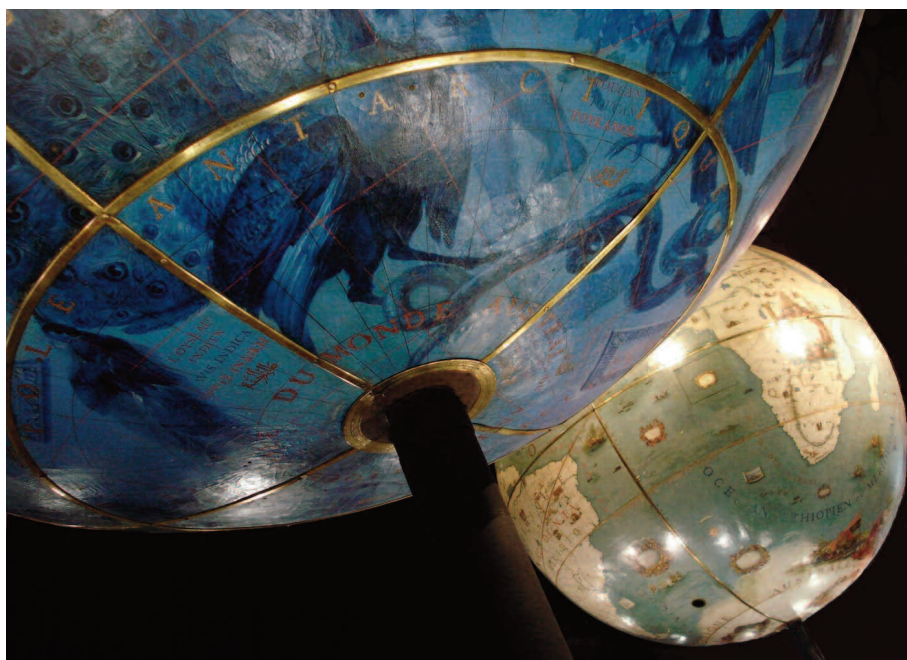


RDN

Vertu et sens commun : les valeurs de la mer et de la Marine en action



Actes du colloque
du 3 mars 2015

Les Cahiers de la
Revue Défense Nationale



« Vertu et sens commun :
les valeurs de la mer
et de la Marine en action »
(actes du colloque)

Sous le haut patronage de Claude Goasguen
Maire du 16^e arrondissement

Avec le soutien de la



Sous la direction de Siméon Montrose

Remerciements

Ce colloque n'aurait pu se concrétiser sans la mobilisation de la **mairie du 16^e arrondissement** et la grande qualité de son personnel. Nous tenons notamment à présenter nos sincères remerciements à M^{me} **Céline Boulay Esperonnier**, conseiller de Paris, chargée de la culture et de la communication ainsi qu'à M. **Gérard Gachet**, adjoint au maire, chargé de la sécurité et de la prévention de la délinquance.

Sollicité en amont de ce colloque, l'**IHEDN Région Paris Île-de-France**, à travers sa présidente, M^{me} **Caroline Gorse-Combalat** ainsi que plusieurs de ses membres, notamment M. **Emmanuel Dupuy** (président de l'Ipse), ont tout particulièrement contribué à l'organisation, avec le concours de leurs équipes, sous la coordination de M. **Michel Soupez**. Qu'ils en soient spécialement remerciés.

La *Revue Défense Nationale*, à travers son directeur, l'amiral **Alain Coldefy**, vice-président de l'Académie de Marine a apporté un soutien moral significatif à la réalisation de ce colloque.

Quant à l'**Irsem**, à travers son secrétaire général, le contre-amiral **Jean-François Morel**, il a bien voulu apporter un soutien amical et financier à la finalisation des actes de ce colloque par la *Revue Défense Nationale*. Qu'il en soit remercié.

PARTENARIATS

Ordre souverain de Malte
Académie de Marine
Peintres officiels de la Marine
Yacht Club de France
Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)
Association des écrivains combattants
Académies des sciences de l'Outre-mer
Librairie Fontaine
Association pour le développement des œuvres sociales de la Marine
Commission Armées-Jeunesse (CAJ)
Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)
Éditions l'Harmattan
Société française d'histoire maritime
Institut prospective et sécurité en Europe (Ipse)
Institut français de la Mer (IFM) & Les mardis de la mer
Club Sup Mer
Cluster maritime français

Photographe officiel : M. Christian Jacquet.

Sommaire

- 7 **Introduction générale**
SIMÉON MONTROSE

1^{re} partie : les interventions

- 13 **Ordre de Malte et Marine nationale : des liens historiques**
ALAIN DE TONQUEDEC
- 20 **L'IHEDN : missions et valeurs de la défense nationale
au service de la société**
CAROLINE GORSE-COMBALAT
- 23 **Sauveteurs en mer de la SNSM : un subtil dosage de tradition,
modernité, raison et passion**
YVES LAGANE
- 29 **La *Revue Défense Nationale* et l'Académie de Marine**
ALAIN COLDEFY
- 31 **L'Association pour le développement
des œuvres sociales de la Marine**
MICHEL RENVOISÉ

2^e partie : la Table ronde

- 37 **Introduction**
FRANÇOIS DUPONT
- 39 **Valeurs militaires et société civile au XIX^e siècle**
ÉRIC BARRAULT
- 45 **Une planète bleue**
EMMANUEL DESCLÈVES

51 **La France, puissance maritime grâce à ses océans**
EMMANUEL DUPUY

59 **Aspects stratégiques et internationaux**
JEAN-FRANÇOIS MOREL

63 **Les valeurs de la mer et de la Marine,
une solution aux crises actuelles ?**
THIERRY ROUSSEAU

Clôture

67 **La solidarité et la mer**
DOMINIQUE DE LA ROCHEFOUCAULD-MONTBEL

La *Revue Défense Nationale* est éditée par le Comité d'études de défense nationale
(association loi de 1901)

Adresse géographique: École militaire, 1 place Joffre, Paris VII

Adresse postale: BP 8607, 75325 Paris cedex 07

Fax: 01 44 42 31 89 - www.defnat.fr - redac@defnat.com

Directeur de la publication et rédacteur en chef: Alain Coldefy - Tél.: 01 44 42 31 92

Conseiller du directeur de publication: Jérôme Pellistrandi - Tél.: 01 44 42 31 90

Secrétaire général et *webmaster*: Paul Laporte - Tél.: 01 44 42 31 91

Secrétaire général de rédaction: Pascal Lecardonnell - Tél.: 01 44 42 31 90

Assistante de direction: Marie-Hélène Mounet - Tél.: 01 44 42 31 92

Secrétaires de rédaction: Marie-Hélène Mounet, Jérôme Dollé

Abonnements: Éliane Lecardonnell - Tél.: 01 44 42 38 23

Chargé d'études: Laurent Henninger - Tél.: 01 44 42 31 91

Conseiller de rédaction: Olivier Kempf

Conseiller de rédaction de l'édition arabe: Professeur Mustapha Benchenane

Régie publicitaire (ECPAD): Christelle Touzet - Tél.: 01 49 60 58 56

4^e trimestre 2015 - ISSN: 2105-7508 - CP n° 1019 G 85493 du 4 décembre 2014

Introduction générale

Excellences,
Mesdames, messieurs les élus,
Messieurs les officiers généraux,
Mesdames, Messieurs,

Je vous présente mes remerciements pour votre présence aujourd'hui, à la mairie du 16^e, malgré une actualité aiguë. Ce colloque tire son origine de l'ouvrage collectif *Mer et Marine, enjeux stratégiques et culturels du XXI^e siècle, pour un monde plus fluide, plus juste, plus durable*, disponible aux Éditions L'Harmattan. La diffusion pour ce colloque est assurée par la librairie Fontaine Haussmann.



Les droits d'auteurs sont reversés à l'Ordre de Malte, à l'Association pour le développement des œuvres sociales de la Marine, à la *Revue Défense Nationale* et à la Société nationale de sauvetage en Mer.

Cet ouvrage puise son inspiration dans un opuscule qui avait été édité par la prestigieuse *Revue Défense Nationale* en 2011, autour des valeurs de la mer et de la Marine, au service de la société, pour offrir un vaste choix de thèmes et une diversité d'enjeux avec pour véhicule, l'espérance d'un monde plus fluide, plus juste, plus durable.

Ce colloque n'aurait pu aboutir sans les appuis inestimables de la mairie du 16^e, dont monsieur le député-maire Claude Goasguen a bien voulu accorder le haut patronage, sans oublier l'IHEDN Région Paris Île-de-France, la *RDN* et l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire.

La fondation Jacques Rougerie, Génération Espace Mer, Institut de France, a bien voulu accorder son parrainage et son soutien moral à ce colloque.

Nos remerciements s'adressent également aux institutions de qualité qui ont bien voulu accorder un partenariat de diffusion ou un concours, notamment :

l'Ordre Souverain de Malte ;
l'Académie de Marine ;
les Peintres officiels de la Marine ;
le Yacht club de France ;

le Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM) ;
l'Association des écrivains combattants ;
l'Académie des sciences de l'Outre-mer ;
l'Association pour le développement des œuvres sociales de la Marine ;
la Commission Armées-Jeunesse (CAJ) ;
la Société nationale de sauvetage en Mer (SNSM) ;
les Éditions L'Harmattan ;
la Société française d'histoire maritime ;
l'Institut prospective et sécurité en Europe (Ipse) ;
l'Institut français de la Mer (IFM) & Les mardis de la mer ;
le Club Sup Mer ;
le *Cluster* maritime français.

Ce colloque, « Vertu et sens commun : les valeurs de la mer et de la Marine en action », s'organise autour de plusieurs interventions et d'une table ronde. Nous commençons par des interventions d'institutions de notoriété.

Depuis un millénaire, les institutions caritatives et d'intérêt général occupent un rôle essentiel dans la transmission des valeurs de la mer et de la Marine. Ce mouvement persiste à l'époque contemporaine, dans le cadre des associations de la loi du 1^{er} juillet 1901 et, dans une certaine mesure, celui des fondations définies par l'article 18 de la loi du 23 juillet 1987, notamment abritées par l'Institut de France. De quelle manière ces institutions caritatives et d'intérêt général servent-elles encore aujourd'hui comme vecteurs de transmission des valeurs de la mer et de la Marine dans nos sociétés postmodernes ? Quelles en sont les lignes de forces ?

Pour répondre à ces questions, se succéderont :

- Monsieur Alain de Tonquedec, de l'association française des membres de l'Ordre de Malte, pour une présentation des liens historiques entre l'Ordre de Malte et la Marine nationale ;
- Madame Caroline Gorse-Combalat, présidente de l'association en région des auditeurs IHEDN Paris Île-de-France, pour une présentation de l'Institut des hautes études de défense nationale, de ses missions et des valeurs de la défense nationale, au service de la société ;
- Le vice-amiral d'escadre Yves Lagane, ancien président de la SNSM et président du Yacht club de France, pour une présentation de la Société nationale de sauvetage en mer d'après son texte « Les sauveteurs en mer, tradition et modernité » paru dans l'ouvrage collectif précité ;
- L'amiral Alain Coldefy, directeur de la *Revue Défense Nationale* et vice-président de l'Académie de Marine pour une présentation de la revue et ses relations avec l'Académie ;
- Le commissaire général de 1^{re} classe de la Marine (2S) Michel Renvoisé, ancien président de l'Association pour le développement des œuvres sociales de

la Marine, membre de l'Académie de Marine, pour une présentation de l'Association pour le développement des œuvres sociales de la Marine.

Ensuite, lors de la table ronde, nous nous interrogerons davantage sur les valeurs de la mer et de la Marine, comme solution aux crises actuelles.

Face à la crise structurelle que traversent nos sociétés depuis quelques décennies, le sentiment de renoncement, voire de faillite collective est à la mode. Depuis des millénaires, malgré des tempêtes et des drames parfois considérables, les valeurs de la mer et de la culture marine, faites de rigueur, d'humilité, d'esprit d'équipage, d'aventures mais surtout de service, persistent et résistent à l'épreuve du temps. En mer, le bateau qui se gouvernerait comme notre société ou nombre de nos entreprises, ne tarderait guère à faire naufrage. Ce milieu spécifique et ses valeurs peuvent-ils aujourd'hui apporter des éclairages ou des solutions aux problèmes de société actuels ? Quelles en sont les forces et les faiblesses ?

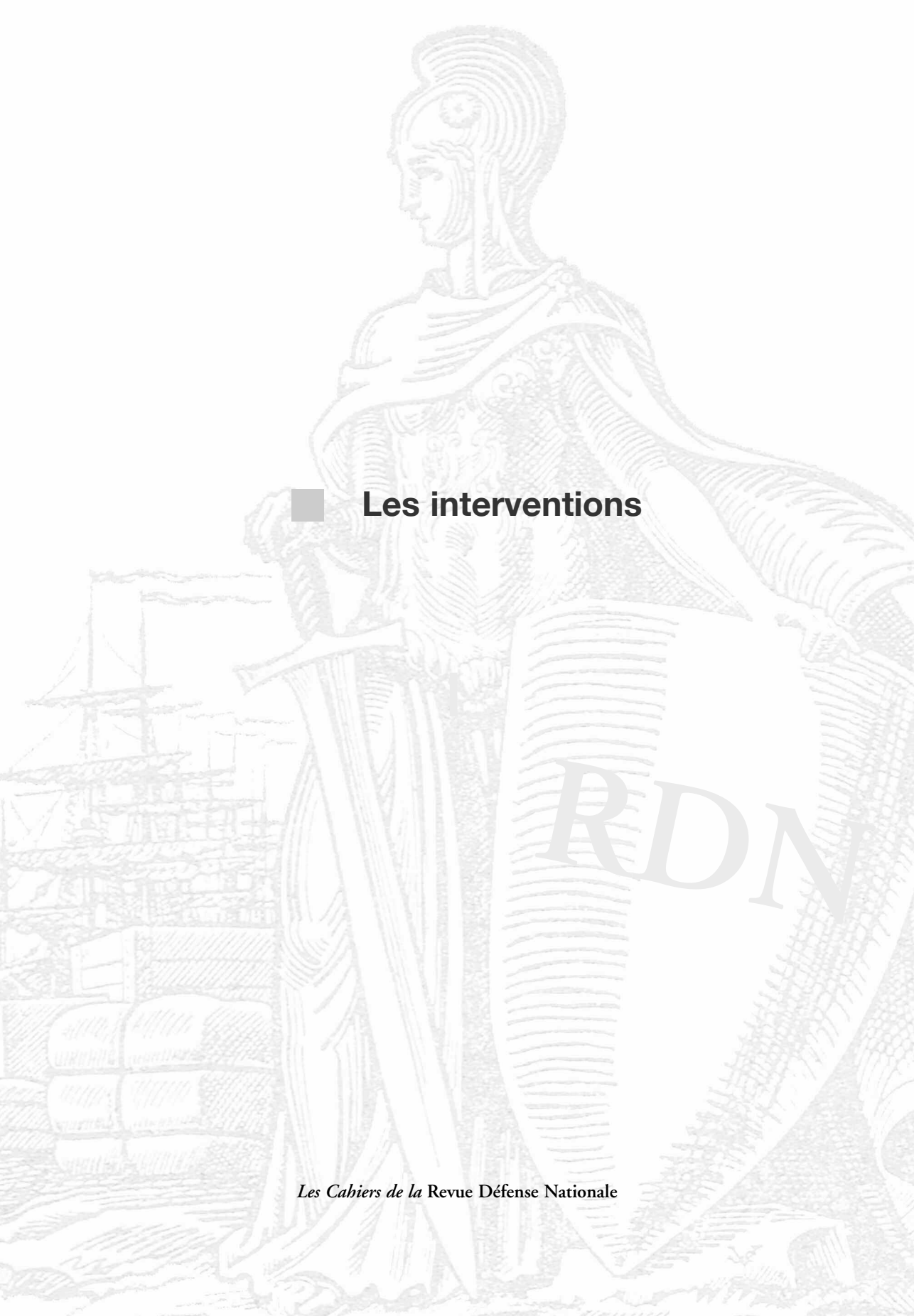
Pour répondre à ces questions de fond, l'amiral François Dupont, ancien directeur de l'Institut des hautes études de Défense nationale, animera la table ronde autour des personnalités suivantes :

- Monsieur Éric Barrault, délégué pour l'éducation à la défense au ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, fondateur et président du groupe ENA-Marine ;
- L'amiral Alain Coldefy ;
- Le vice-amiral Emmanuel Desclèves, de l'Académie de Marine et de l'Académie des Sciences d'Outre-mer ;
- Le professeur Emmanuel Dupuy, membre du comité directeur de l'association en région des auditeurs IHEDN Région Paris Île-de-France, président de l'Ipse ;
- Le vice-amiral d'escadre Yves Lagane ;
- Le contre-amiral Jean-François Morel, secrétaire général de l'Irsem ;
- Le contre-amiral Thierry Rousseau, directeur du CESM.

À l'issue de cette table ronde, l'amiral François Dupont permettra un échange avec l'auditoire.

La conclusion de ce colloque sera réalisée par monsieur Alain de Tonquedec, représentant Son Excellence de la Rochefoucauld-Montbel, Grand hospitalier de l'Ordre de Malte, d'après son texte « La solidarité et la mer », postface de l'ouvrage collectif précité.

Siméon Montrose
Officier de réserve de la Marine nationale



■ **Les interventions**

RDN

De quelle manière, les institutions caritatives et d'intérêt général servent-elles encore aujourd'hui comme vecteurs de transmission des valeurs de la mer et de la Marine dans nos sociétés postmodernes ? Quelles en sont les lignes de forces ?

Nous pouvons percevoir cette dynamique forte dans les liens historiques entre l'Ordre de Malte (créé vers 1080) et la Marine nationale (créée sous sa forme actuelle après 1624).

Il en est de même de l'IHEDN (fondée en 1936), de la SNSM (fondée en 1967) ou de la *RDN* qui, depuis 1939, est l'une des références dans le domaine de la stratégie et de l'esprit de défense.

L'Association pour le développement des œuvres sociales de la Marine (ADOSM), fondée en 1939, est une œuvre singulière d'utilité publique.

Autour des institutions caritatives et d'intérêt général, vecteur de transmission des valeurs de la mer et de la Marine, la série d'interventions qui suit, précise bien le rôle essentiel dans la transmission de vertus solidaires, de grandes institutions caritatives et solidaires ou d'intérêt général.

Ordre de Malte et Marine nationale : des liens historiques

Un grand nombre d'entre vous, je pense, connaît bien les plaques en marbre du hall d'honneur de l'École navale qui évoquent, pour l'une d'elles, les origines de l'École et les gardes-marines, et pour l'autre, qui nous intéresse davantage pour notre propos par son libellé : « ... la mémoire des nombreux chevaliers de l'Ordre souverain et militaire des hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, de Rhodes et de Malte qui ont servi dans les rangs de la marine française ».

Dans la présentation du programme de cette journée d'échanges, l'organisateur a tenu à citer deux dates : celle de la création de l'Ordre de Malte vers 1080 (en fait les Hospitaliers de Saint Jean de Jérusalem, le nom originel de l'Ordre, sont déjà cités en 1048) et celle de la Marine dans sa forme actuelle, en 1624. En fait, ces deux dates sont des points de repère mais non des points de départ.

L'Ordre des Hospitaliers de Saint Jean de Jérusalem a une relation avec la mer dès ses origines : il est l'œuvre de marchands, venus de Provence et de la République maritime d'Amalfi, qui négociaient avec le Moyen-Orient de très longue date. La « Marine » en France de son côté, au sens que nous lui donnons aujourd'hui, n'a pas attendu Richelieu pour exister. Pour autant, c'est vrai, la Marine nationale – la Royale – telle qu'on la connaît et l'Ordre de Malte ont en commun une histoire riche, originale et, je dirais, un fondement commun en ce qui concerne les valeurs qui les inspirent.

J'ai 12 minutes pour raconter une histoire multiséculaire et illustrer les liens qui nous unissent. Je vais donc prendre une approche synthétique, en utilisant les moyens de la généalogie et en évoquant les filiations de l'une et l'autre de ces institutions, pour arriver – si j'ose dire – à l'enfant qu'elles ont fait en commun.

*

**

Du côté de la filiation que je vais arbitrairement qualifier de « paternelle », celle de l'Ordre de Malte, l'histoire explique la vocation maritime. L'Ordre est



implanté en Terre Sainte depuis presque 1 000 ans. Sa caractéristique, à la différence des ordres militaires qui s'illustreront dans les Croisades à partir de 1099 (Templiers, Teutoniques, Calatrava, Santiago, etc.) est qu'il est, d'abord, Hospitalier et non militaire. Mais il est déjà « marin » : le premier bâtiment connu des Hospitaliers est un dromon (une petite galère) qui transporte en 1165 le pape Alexandre III de Montpellier à Messine... et on cite également *La Comtesse*, un vaisseau au fort tonnage commandé par le Chevalier Guillaume.

Je vous épargnerai l'histoire des Croisades pour sauter directement au 18 mai 1291, date de la chute de Saint Jean d'Acre et du départ de Terre Sainte des ordres militaires qui se replient en Europe... Les Hospitaliers, au contraire, restent à proximité de la Terre Sainte et se replient à Chypre.

Chypre ... une île, donc, pour ces marchands maritimes devenus hospitaliers, un nouveau développement de leur vocation de marins. Chypre sera un passage rapide avant la conquête de Rhodes mais à Chypre, l'Ordre construit ou affrète une véritable flotte, capable de défendre les routes maritimes entre l'Occident et la Terre Sainte, et d'escorter et protéger les pèlerins qui visitent les Lieux saints.

Dès 1300, un règlement de l'Ordre donne à l'un de ses dignitaires le titre de « Grand Amiral », un mot tiré de l'arabe « *Emir al Bahr* »... le « seigneur de la mer ». En 1310, l'Ordre fait donc la conquête de l'île de Rhodes ; une conquête qui fut à la fois une « opération de police » de la Méditerranée (l'île était alors un repère de Barbaresques qui pillaient, rançonnaient et faisaient de leurs prisonniers des esclaves), une étape importante dans le développement de la puissance navale de l'Ordre et celle de sa reconnaissance comme le souverain de l'île.

Dès lors que pour la défense du monde chrétien et la protection des voies maritimes (et celles des pèlerins et des échanges commerciaux), une force navale était devenue nécessaire, l'Ordre construisit une flotte puissante avec laquelle il affrontera les mers orientales.

Après la perte de Rhodes par trahison (lors du siège de l'île par les Ottomans en 1522), l'Ordre prend possession, en 1530, de l'archipel de Malte qui lui avait été cédé par l'empereur Charles Quint. Une petite anecdote : l'Empereur espérait affirmer une certaine suzeraineté sur l'Ordre mais celui-ci, souverain reconnu depuis Rhodes s'y refusa... mais pour se concilier Charles Quint, il accepta de lui offrir en hommage chaque année un faucon (le célèbre « faucon maltais »).

Malte – surtout après la bataille de Lépante qui marque le reflux des Ottomans vers l'Orient et à laquelle les galères de Malte ont pris part – fut l'apogée de la puissance navale de l'Ordre de Malte qui faisait régner la paix sur la Méditerranée. L'Ordre, connu sous le nom des Hospitaliers, parfois sous celui de « ces Messieurs de la Religion », voire de « La Religion » prend définitivement le nom d'Ordre de Malte.

*

**

Du côté de la filiation « maternelle » pour conserver ma démarche généalogique, la Marine nationale de France commence véritablement au cœur du Moyen-Âge. En 1203, Philippe Auguste obtient le rattachement de la Normandie au Royaume de France qui, pour la première fois, dispose d'une frontière maritime.

Pour autant le pays ne dispose pas d'une armée navale permanente ; une caractéristique qui va marquer les cinq premiers siècles de l'histoire de la marine de guerre française et expliquer, pour une part, les mécomptes de la Guerre de Cent ans.

En 1340, la bataille de l'Écluse, en Flandres, voit la destruction de la flotte de Philippe VI et permet au roi d'Angleterre d'acquérir la maîtrise des mers. En 1356, le roi de France est fait prisonnier et signe le honteux Traité de Brétigny qui implique la cession de l'Aquitaine au roi d'Angleterre et fait perdre au royaume une part importante de son accès maritime.

De 1360 à 1396 la France connaît un certain regain dû à Charles V et à du Guesclin mais il faudra attendre l'épopée de Jeanne d'Arc pour retrouver une France victorieuse en 1429. Pendant cette période, la Marine ne fut pas la priorité du roi de France et c'est à un Bourguignon que va être confiée la mission de construire une marine : Jean de Vienne, né à Dôle, loin de la mer.

Naturellement, sa carrière commencera par une fonction militaire dans les armes de terre et il combat pour le roi les troupes de Charles le Mauvais. Pourtant, vers 1366, il part pour une expédition destinée à porter secours à l'Empereur de Constantinople, en difficulté avec les Turcs. Parti de Venise, il débarque à Gallipoli, entre en mer Noire et traite avec les Turcs à Varna. De cette expédition, il reviendra avec une première expérience de la mer et une conviction : « la projection de la force » dira-t-il « n'est possible que si l'on possède la maîtrise de la mer ».

Rentré en France il est fait « Amiral de France », commandant les forces navales... et sa première mission commencera par ce qui lui semble le plus urgent : activer la construction de cette force navale. Il construira une flotte qui permettra d'affronter avec succès les Anglais, d'entreprendre le harcèlement de leurs côtes et de leurs ports et ira même jusqu'à entrer dans la Tamise et menacer Londres. Mais la mort de Charles V et celle de du Guesclin mettront un terme à l'aventure et Jean de Vienne sera tué à Nicopolis en Bulgarie en combattant les troupes du sultan ottoman Bajazet.

La Marine connaît alors un certain déclin. Il faudra attendre Richelieu et son « Avis au Roi » du 13 janvier 1629 pour que la Marine s'institutionnalise enfin et se reconstruise. Comme l'avait fait Jean de Vienne, Richelieu exprimera sa politique en la résumant comme suit : « La première chose qu'il faut faire est de se rendre puissants sur la mer qui donne entrée à tous les États du monde ». Il convenait dès lors de créer une marine de guerre permanente.

À l'époque, il n'existait pas de corps d'officiers de marine. L'Amiral – une fonction qui n'était pas toujours donnée à un marin d'expérience mais souvent à un « Grand » proche de la Cour – accordait des Lettres de commission aux capitaines, choisis eux-mêmes selon des critères mal définis. Au Levant, on puisait beaucoup dans les marins de l'Ordre de Malte et dans la noblesse provençale, au Ponant dans la marine marchande, notamment bretonne. Ces officiers figuraient sur les états de la Marine mais ils n'étaient pas employés en permanence et, dans l'intervalle de leurs campagnes, pouvaient commander des bâtiments de commerce, voire passer sur des pavillons étrangers bien que cela fût en principe interdit.

En fait, il n'y avait pas – au sens moderne du terme – de grades mais seulement des emplois. Richelieu, qui souhaitait constituer un véritable corps permanent d'officiers, hiérarchisé et doté d'un statut avec des règles d'avancement ne put y parvenir. En revanche, à Malte, il existait une véritable structure de formation : les « caravanes » (en quelque sorte « les classes ») permettaient de disposer d'un personnel composé d'officiers formés et aguerris et de jeunes chevaliers prêts à servir à tout moment. Ce système ne pouvait que séduire Richelieu. Même si on ne peut dire qu'il prit exactement modèle sur l'organisation de la marine de l'Ordre de Malte pour organiser la marine royale française, il reste que la Royale doit beaucoup à « La Religion ».

Il me semble toutefois important de signaler que les rapports entre la marine royale et l'Ordre étaient déjà fortement établis avant Richelieu et que de nombreux marins de l'Ordre avaient déjà apporté leurs compétences à la marine de guerre française. Quelques exemples parmi les plus connus :

- Sous Charles VIII, le chevalier de Malte Prégent de Bidoux (1448-1528) commandait les galères du port de Marseille. Sous Louis XII, il reçut la charge de général des galères.

- Qui parmi vous sait que la baie de Rio de Janeiro a été une colonie française au XVI^e siècle ? Pourtant le roi de France, Henri II, y a envoyé des troupes pour y fonder la France Antarctique. Le chevalier de Villegagnon accompagné de trois navires, d'aventuriers tous volontaires pour ne jamais revenir en France, débarqua en 1555 sur un petit îlot dans la baie, y planta le drapeau blanc fleurdelisé et établit le Fort Coligny en rempart contre les Portugais installés plus au Nord, à Bahia de tous les Saints. Villegagnon était chevalier de Malte

- Léon Strozzi né en 1515, était de l'Ordre de Malte lui aussi. Il fut grand prieur de Malte et reçut le titre de général des galères de France. Il décède en 1554.

- Lorsque Richelieu rassembla les premiers éléments de la flotte royale, il en confia le commandement à deux Maltais, le commandeur Philippe des Gouttes et le bailli de Forbin Lambesc (oncle du chevalier de Forbin, chevalier de Malte). Ce dernier reçut une charge équivalente à celle de lieutenant général des galères.

En 1624, il étudia avec Richelieu toutes les dispositions nécessaires aux galères : de 13, leur nombre passa alors à 30.

- Ce fut probablement le commandeur de La Porte, de l'Ordre de Malte, qui signala le chevalier Paul à son neveu Richelieu, et lui confia le commandement du *Neptune*. Sa carrière fut éblouissante. Louis XIV l'anoblit et, honneur insigne, lui rendit visite, à La Cassine, sa propriété de Toulon. Il mourut lieutenant du grand amiral de France, en 1667.

- Son presque contemporain, le bailli de l'Ordre de Malte Jean-Baptiste de Valbelle (1627-1681) était surnommé « Fier Artaban » puis « le Tigre » ; ce personnage héroïque, qu'admirait la « divine marquise » M^{me} de Sévigné, était réputé irascible. Il appartenait à une maison qui n'avait d'autre tradition que celle de la Marine. En 1668, il mit en fuite 36 galères ottomanes devant Malte et se distingua lors de la guerre de Hollande.

Étaient aussi de l'Ordre de Malte :

- François Davy d'Amfreville (1628-1692), Jean d'Estrées (1624-1707) maréchal de France, Alain-Emmanuel de Coëtlogon (1647-1730) également maréchal de France, François-Louis Rousselet de Châteaurenault (1641-1716).

- Roland Barrin de La Galissonnière reçoit, à 12 ans, ses preuves de noblesse et devient page du Grand maître de l'Ordre de Malte où il apprend son métier de futur officier. Enseigne de vaisseau en 1667, il est pendant deux ans en service à terre sur l'île de Malte. Rentré en France, il est nommé lieutenant de vaisseau en 1671.

Désigné commandant d'un brûlot (navire rempli de matières combustibles et destiné à incendier d'autres vaisseaux), il participe sous les ordres de Duquesne, à un combat naval victorieux contre l'amiral hollandais de Ruyter en 1676. Nommé chef de la marine à Rochefort en 1694, il est envoyé en Martinique en 1700. À la bataille de Vigo en 1702 la flotte française est écrasée par celle de l'amiral anglais Hood. Roland Barrin de La Galissonnière saborde son navire pour ne pas le livrer à l'ennemi et est fait prisonnier. À son départ en retraite en 1720, il est promu au grade de lieutenant général de la Marine, il a alors 74 ans. C'était à cette époque le plus haut grade pour un marin.

- On connaît bien sûr François Joseph Paul, comte de Grasse, cet officier qui servit tant dans l'Ordre de Malte que dans la Marine royale française. Il assume divers commandements lors des guerres de Succession d'Autriche et de Sept Ans avant de terminer sa carrière comme lieutenant-général lors de la guerre d'indépendance américaine. Nommé en 1781 commandant de la principale escadre française, son action résolue dans la baie de la Chesapeake permet la victoire décisive de Yorktown.

- Anne-Hilarion Constantin de Tourville (1642-1701), amiral de la Marine française était aussi membre de l'Ordre. Il y était entré comme chevalier de minorité, confirma ses vœux en 1660, entreprit son apprentissage.

Après la période de Richelieu, l'état de la Royale s'était dégradé. Lorsqu'en 1660 Colbert s'intéressa à la Marine, sans charge officielle, la situation n'était guère brillante. Considérant la marine de Malte, Seignelay, le fils de Colbert, estima qu'elle pouvait être un exemple à suivre. Forts de cet avis, de nombreux jeunes marins français, sans être chevaliers, se rendirent à Malte afin d'y faire « leurs classes ». Malte est alors en quelque sorte une « école navale » pour la Marine française.

L'état de la Marine de 1690 indique que sur les 15 galères du Ponant, 11 étaient commandées par des chevaliers de Malte. Dans la liste générale des galères du roi, au 1^{er} janvier 1699, dénombant 32 galères, on remarque parmi les commandants 18 chevaliers de Malte. Ils étaient 24 en 1692-1694 pour 40 galères. Et les 6 galères servant au Ponant en 1699 étaient toutes commandées par des Maltais.

J'ai gardé pour la fin le plus grand marin de l'Ordre. Ce fut certainement le Bailli Pierre-André de Suffren (1729-1788). « Imposant et insolent », le Bailli ne cessa de faire des va-et-vient entre la Royale et La Religion, conquérant tous les grades dans les deux. Il commença par entrer aux gardes-marines, en 1748. L'année suivante, il commençait ses « caravanes ».

Ses campagnes dans l'Atlantique Sud puis dans l'océan Indien, en 1781-1782, sont connues. « Doué d'un caractère terrible, débraillé, affichant son mépris pour l'étiquette et le décorum, il n'y aura pas de plus redoutable loup de mer ». Il fut promu vice-amiral par Louis XVI qui lui donna aussi l'Ordre du Saint-Esprit, ce qui n'était jamais arrivé à un chevalier de Malte. De l'autre côté, il fut nommé Bailli par le grand maître ; mais il ne sera jamais fait maréchal comme Tourville qu'il admirait. L'amiral Castex devait dire de lui qu'avec Ruyter et Nelson il faisait partie des « trois noms immortels qui jalonnent l'histoire de la marine à voile » et Napoléon regrettera que celui que les Anglais avaient nommé « l'Amiral Satan » ne survécût pas, pour la gloire de sa Marine.



Avant de conclure je voudrais simplement, pour avoir bien lu l'intitulé général de cet après-midi, terminer en reprenant – comme je l'avais évoqué au début de mon intervention – les valeurs que la Marine et l'Ordre ont en commun et qui sont, aussi, un lien entre les deux institutions. Je me permettrai pour cela de citer les valeurs qui figurent sur tous les bâtiments de « La Royale ».

Honneur : l'ensemble des principes moraux qui incitent à ne pas commettre d'action qui nuisent à l'estime qu'on se porte ou qui nous est attribuée. Je crois que la Marine a suffisamment illustré avec panache ce que veut dire ce mot, sur tous les fronts où elle s'est illustrée... Cette valeur est inscrite aussi dans les gènes de l'Ordre : reçu parmi les membres de l'Ordre le jeune nouveau chevalier recevait la bannière de l'Ordre avec cette consigne « de ne jamais l'abaisser ! »... Une consigne qui est d'une brûlante actualité sur les différents terrains d'actions de l'Ordre dans les situations, de détresse, de séismes, de conflit : particulièrement dans notre actualité au Moyen-Orient.

Patrie : il ne me semble pas utile de développer longuement combien la Marine vit l'attachement affectif qu'elle porte au pays dont elle est une des armes les plus prestigieuses. Si l'Ordre est lui-même un État souverain, il donne une double occasion à ses membres de valoriser cette notion affective d'attachement : en vivant les charismes fondateurs indissociables de l'Ordre : « *Obsequium pauperum et tuitio fidei* » et en s'inscrivant dans les missions de service public de chacun des pays d'origine des membres de l'Ordre.

Valeur : mot qui ne mesure pas un prix marchand mais, bien au contraire, des vertus transcendantes ; pour le marin engagé, des vertus de courage, de vaillance. Pour les membres de l'Ordre, des valeurs d'humanité et de charité, de dignité de la personne et de respect de la vie de son commencement à sa fin.

Discipline : le mot le plus difficile à accepter, dit-on, alors qu'au contraire il est probablement le plus clair de sens : discipline liée à l'obéissance, à l'acceptation des règles qui, pour un marin mais plus généralement pour un homme, permet d'assurer pour chacun des membres de la chaîne, la responsabilité qui est la sienne. Discipline pour un membre de l'Ordre : celle qui consiste à se souvenir que son engagement est le renouvellement d'un engagement qui le dépasse ; la fidélité aux lois de l'Évangile et l'obéissance aux lois les plus élevées, qui ont pour but de respecter la dignité de chaque être humain, sans concession à la facilité ou à la modernité.

Alain de Tonquedec
*De l'association française des membres
de l'Ordre de Malte*

L'IHEDN : missions et valeurs de la défense nationale au service de la société

Je tiens tout d'abord à remercier Siméon Montrose, membre de notre association, de nous avoir associé à cet après-midi de réflexion sur les « Valeurs de la Mer et de la Marine en action ».

En 1948, l'Institut des hautes études de défense nationale (IHEDN) succède au Collège des hautes études de défense nationale, fondé par l'amiral Castex en 1936. Cet établissement public national placé sous la tutelle du Premier ministre a vocation à constituer, à terme, le pôle de référence pour les questions de défense, de sécurité nationale, d'économie de défense et de relations internationales.

Sa mission principale est de développer l'esprit de défense et de sensibiliser aux questions internationales.

À ce titre, l'IHEDN a vocation à :

- **Réunir des responsables de haut niveau** appartenant à la fonction publique civile et militaire ainsi qu'aux différents secteurs d'activité de la Nation, des États-membres de l'Union européenne ou d'autres États, en vue d'approfondir en commun leur connaissance des questions de défense, de politique étrangère, d'armement et d'économie de défense.

- **Préparer à l'exercice de responsabilités** des cadres supérieurs militaires et civils, français ou étrangers, exerçant leur activité dans le domaine de la défense, de la politique étrangère, de l'armement et de l'économie de défense.

- **Contribuer à promouvoir et à diffuser toutes connaissances utiles** en matière de défense, de relations internationales, d'armement et d'économie de défense. À cette fin, il coopère avec les autres organismes français et étrangers chargés de la diffusion des savoirs en matière de défense et de sécurité nationale, notamment avec les associations d'auditeurs.

- Dans les domaines relevant de sa mission, **conduire**, seul ou en coopération avec d'autres organismes français ou étrangers, **des études et des recherches**.



- **Apporter** en tant que de besoin **son concours aux ministères et aux établissements d'enseignement supérieur et de recherche.**

- En liaison avec le ministère chargé de l'enseignement supérieur, **promouvoir les enseignements universitaires portant sur les questions de défense**, de relations internationales, d'armement et d'économie de défense.

L'Institut organise chaque année des activités de formation, de sensibilisation et de rayonnement qui se déclinent sous la forme de sessions nationales et régionales, de sessions internationales, de séminaires, de stages et de formations *ad hoc*. Il coopère avec les organismes nationaux comme l'INHESJ (Institut national des hautes études de la sécurité et de la justice) et étrangers tournés vers les relations internationales.

Après avoir suivi une des formations de l'Institut, l'auditeur doit faire acte de responsabilité. Son rôle est de rayonner, diffuser cette culture de défense à laquelle il a été sensibilisé. Il est alors appelé à rejoindre les associations d'auditeurs de l'IHEDN.

L'imprévisibilité du monde qui nous entoure, le changement de l'économie des menaces qui pèsent sur nos sociétés, la nécessaire construction de la résilience commande l'information du plus grand nombre sur les enjeux des politiques de sécurité nationale, et notamment de la politique de défense.

Au sein de l'association IHEDN Région Paris Île-de-France, l'auditeur est invité à contribuer au développement de l'association en assurant, avec le sens du devoir, la mission qui lui a été confiée : la promotion et le développement d'une culture de défense globale et de sécurité.

- Par le biais des Trinômes académiques de Paris et de Créteil, les auditeurs **s'investissent dans la formation des élèves, des enseignants, des relais défense de l'Éducation nationale et des étudiants de l'Enseignement supérieur.** L'éducation étant au centre des missions de transmission de valeurs et de savoirs de la défense nationale, en communiquant ces principes au plus grand nombre, l'auditeur participe au renforcement du lien entre la Nation et ses armées.

- En participant aux Réserves, l'auditeur **sensibilise les élus** aux problèmes de défense. Il remplit des fonctions de conseillers de défense. Il apporte son expertise dans différents domaines dont l'intelligence économique, la cyber-défense et met ses compétences à disposition des préfets, des élus et des correspondants défense sur la région.

- **Poursuivre la réflexion** qu'ils ont commencée lors de leur formation grâce à un cycle de conférences et de Rencontres Entreprise sur les thèmes de la sécurité et de la sûreté fait partie intégrante de notre association. Des études sont aussi menées en petits comités et produisent un rapport annuel sur des thèmes proposés par l'IHEDN et sur des sujets tels que la promotion de l'esprit de défense :

c'est-à-dire comment la population peut se réapproprier l'esprit de défense au sens large.

- Dans ses milieux professionnels, dans son entourage, au sein des associations régionales, l'auditeur se doit de **diffuser l'esprit de défense** tel qu'il le vit au sein de l'IHEDN.

Diffuser la culture de défense, c'est d'abord **faire comprendre que le rayonnement, la prospérité et la sécurité de la France ne sont pas des acquis éternels**. C'est pourquoi l'IHEDN a été créé : nous contribuons par notre action à promouvoir ces valeurs qui constituent également un patrimoine auquel la Marine reste profondément attachée et défend quotidiennement dans l'exercice de ses missions dans notre espace maritime et dans le vaste monde.

Caroline Gorse-Combalat
*Présidente de l'association IHEDN
Région Paris Île-de-France*

Sauveteurs en mer de la SNSM : un subtil dosage de tradition, modernité, raison et passion

Leurs tenues de mer orange vous permettront de les repérer sur notre littoral, mais il vous faudra aller au-devant d'eux et les interpeller pour découvrir les motivations qui les animent. Ils partagent en effet tous la modestie et l'humilité des vrais marins : ceux qui ont appris à respecter la mer, dont les coups parfois très rudes peuvent mettre en difficulté les plus expérimentés d'entre eux.

Leur organisation naît au milieu du XIX^e siècle à partir de nombreuses initiatives spontanées de solidarité développées dans les villages de notre littoral. À cette époque, les tempêtes d'hiver déciment les populations du littoral et plus particulièrement les pêcheurs. Selon certaines études, plusieurs centaines de disparitions affectent en effet chaque année les familles de pêcheurs du littoral de Bretagne jusqu'au Pas-de-Calais. Les pêcheurs s'organisent alors entre eux. Pendant leurs séjours à terre, ils se regroupent au niveau des villages en équipes de bénévoles prêtes à prendre le large avec un bateau en quelques minutes, de jour comme de nuit, pour porter secours à des marins en difficulté. La survie de naufragés dans de telles conditions dépasse rarement quelques dizaines de minutes. Il faut faire vite !

Théodore Gudin, peintre de marine, très affecté par la mort par noyade de son frère, conçoit en 1864 le dessein de rassembler toutes ces équipes en une seule organisation nationale. Il sollicite pour cela l'amiral Charles Rigault de Genouilly qui lui permet d'obtenir le soutien de l'impératrice Eugénie. L'amiral devient en 1865 le premier président de la Société centrale de sauvetage des naufragés (SCSN).

En 1873, Henri Nadaud de Buffon, magistrat, fonde à Rennes la société des Hospitaliers sauveteurs bretons (HSB), organisation que l'on qualifierait probablement aujourd'hui d'ONG caritative d'inspiration chrétienne. Sa vocation est « d'exciter la population au bien ». Elle se développe rapidement sur toutes les côtes de France et se spécialise dans le sauvetage à partir de la côte et dans les approches



immédiates du littoral. Les ressources sont rares. Ces deux sociétés survivent et traversent tant bien que mal les deux guerres mondiales. Avec des moyens très modestes, la motivation des bénévoles reste néanmoins très forte.

L'amiral Amman organise en 1967 le regroupement des deux sociétés au sein de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, association de droit privé, reconnue d'utilité publique. Les moyens restent modestes, au moment où la France connaît un formidable développement de la pratique de la plaisance et du loisir nautique.

C'est sous la présidence de l'amiral Yves Leenhardt que la SNSM prend alors un développement spectaculaire à partir de 1987. Obtenant les premiers soutiens financiers publics et privés significatifs, il lance un véritable plan de développement « SNSM 2000 » et met en place une politique d'investissements qui permet en vingt années de construire la flotte de moyens de sauvetage moderne et bien entretenue que nous connaissons.

Les sauveteurs en mer bénévoles paient un lourd tribut au cours de leur histoire. Ils sont plus de 80 identifiés à avoir laissé leur vie dans cette noble mission depuis la fin du XIX^e siècle au sein de la SCSN et des HSB, puis de la SNSM depuis 1967 :

- Aux Sables d'Olonne, au cours de plusieurs interventions, mais en particulier le 24 avril 1868, 7 canotiers perdent la vie.
- À Saint-Malo, 7 canotiers meurent le 4 décembre 1879 en opération.
- À Pen March, ce sont 15 sauveteurs qui perdent la vie dans la tempête le 25 mai 1925. Ils portaient secours à deux barques chavirées de la flottille de pêche de Kéridy.
- À Barfleur, Paimpol, Belle-Isle, Dieppe, Granville, La Rochelle, La Ciotat, Molène ou Valras, sans oublier au début du siècle dernier nos amis de Bône et Casablanca, aujourd'hui en Algérie et au Maroc indépendants. Ils ont, là encore, payé un très lourd tribut.

S'il fallait désigner l'un d'entre eux pour représenter tous ces héros discrets, je choisirais Noël Devaud, patron des sauveteurs de l'Île d'Yeu en 1917. Ils sont 12, lorsqu'ils appareillent le 28 janvier sur leur canot à voile et à avirons. Ils portent secours à 7 naufragés d'un petit cargo norvégien torpillé par un sous-marin allemand. Pris par le mauvais temps sur le chemin du retour, ils dérivent trois jours dans la tempête et par des températures inférieures à - 10° pour aborder finalement le continent à Trévignon, au sud de Concarneau. 6 sauveteurs dans la force de l'âge, y laissent la vie, faisant 25 jeunes orphelins !

Plus récemment, deux nouveaux événements tragiques ont endeuillé la communauté des sauveteurs en mer bénévoles :

Sauveteurs en mer de la SNSM :
un subtil dosage de tradition, modernité, raison et passion

- On se souvient du drame de la barre d'Étel qui emporte 5 sauveteurs le 4 octobre 1958, au cours du sauvetage du pneumatique expérimental d'Alain Bombard.

- Encore plus proche de nous dans le temps et tout près d'ici, le naufrage de nuit et par vent violent du canot de l'Aberwrac'h entraîne la disparition de tout son équipage constitué de 5 canotiers, le 7 août 1986.

Aujourd'hui les bénévoles sauveteurs sont toujours au rendez-vous. Ils sont plus de 7 000 mobilisés autour de la promotion de la sauvegarde de la vie humaine en mer. Le projet de la SNSM se décline en **trois principaux volets d'actions**. Le **sauvetage du large** à partir de 220 stations de sauvetage de notre littoral métropolitain et ultramarin, au sein desquelles les sauveteurs bénévoles, tout comme leurs grands anciens, restent prêts à faire appareiller en quelques minutes leur moyen de sauvetage, de jour comme de nuit sur alerte des Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross). En qualifiant chaque année au sein de 32 **centres de formation** près de 1 500 jeunes nageurs sauveteurs volontaires qui surveilleront nos plages au cours de l'été, la SNSM apporte là aussi une contribution majeure à la sécurité des personnes en mer. Témoins réguliers de drames qu'ils se refusent d'attribuer à la fatalité, ils se dépensent enfin sans compter pour diffuser des messages de **prévention-sécurité**.

Portant secours chaque année à près de 8 000 personnes en difficulté au large, comme sur le littoral, nos sauveteurs en mer sont, de loin, les premiers acteurs d'une chaîne de solidarité spontanée en mer. Ils interviennent en effet dans plus de 50 % des opérations de secours organisées par les Cross. Ils savent également partager une souffrance qu'ils vivent quasiment au quotidien. Ils sont en effet confrontés chaque année à près de 80 disparitions ou décès, plus d'une centaine de blessés graves et des centaines d'inquiétudes ou d'angoisses : autant de détresses à partager avec les familles et les amis.

De tels drames peuvent-ils encore survenir aujourd'hui ? Tous les marins vous diront oui, bien sûr, malgré les progrès extraordinaires réalisés au cours des cinquante dernières années. La technologie nous permet de construire en 2012 des bateaux beaucoup plus sûrs et l'organisation des secours en mer s'est considérablement améliorée au large de nos côtes. Mais les gens de mer savent que la technologie aura toujours ses limites lorsqu'elle est confrontée aux colères de la mer. Ce sont encore de nos jours près de 400 personnes qui perdent la vie chaque année dans nos approches maritimes : un tiers dans la zone de baignade, un tiers dans l'espace des loisirs nautiques et le dernier tiers plus au large, dans la pratique de la plaisance ou d'une activité professionnelle. Inlassablement, les sauveteurs en mer bénévoles continuent leur mission avec passion. Ils portent un message d'espoir, car ils savent que la réponse est dans le comportement et la relation des hommes avec la mer.

Pêcheurs professionnels, marins de l'État ou navigants « au commerce », ils sont également de plus en plus nombreux à venir des métiers du nautisme et, plus généralement, du monde de la plaisance et des loisirs nautiques. Ils expriment tous un attachement très fort au projet de la SNSM qui leur distille les ingrédients de leur motivation : la réponse à une quête de sens, la passion de la mer, l'amitié, le désir de transmettre la connaissance et la valorisation individuelle par des qualifications acquises.

Relativement peu connu du grand public, le sauveteur en mer bénévole d'aujourd'hui porte néanmoins une image forte. S'il fallait la qualifier en quelques mots, je dirais, au risque de m'exposer à sa critique, que c'est la passion, le bon sens pratique et une grande humilité. Sa passion partagée, c'est celle de la pratique de la mer pour une mission qui a du sens. Elle ne s'explique pas. On la lit sur son visage.

Il tient sa connaissance et son bon sens pratique d'un long compagnonnage avec son espace maritime local et les acteurs qui le pratiquent. Dans la « chaussée » de Sein, dans les « *Lavezzi* » au large de Bonifacio, dans les passes du bassin d'Arcachon, dans les approches mal hydrographiées de Thio sur la côte Sud-Est de la Nouvelle-Calédonie comme sur tout notre littoral, vous trouverez ce connaisseur des pratiques locales de « sa » mer, de ses particularités, de ses acteurs et de ses dangers. Moins expérimenté compte tenu de son jeune âge, le nageur sauveteur n'en est pas moins préparé et rigoureusement qualifié pour maîtriser les risques spécifiques de la plage et des abords immédiats du littoral. Qu'il soit sauveteur du large ou du littoral, il consent depuis plusieurs années des efforts importants pour se former et s'entraîner. Car il n'est pas uniquement un bon marin. Il est aussi secouriste, sauveteur aquatique et capable de s'intégrer dans des dispositifs opérationnels de sauvetage complexes.

De sa pratique assidue de la mer, le sauveteur en mer a aussi appris qu'une solution est rarement transposable d'une opération de secours à l'autre. Il ne la trouvera décrite dans aucun grand livre. Il doit chaque fois analyser, comprendre, élaborer un plan d'intervention, organiser, décider rapidement et engager sa responsabilité avec détermination mais humilité. Car on ne défie pas la mer et il sait qu'elle peut être la plus forte et le contraindre à tout moment à modifier son plan d'action. Il n'est pas donneur de leçons. Il est sans doute l'une des meilleures représentations de ce que l'on appelle le sens marin : la responsabilité d'un engagement personnel qui implique la gestion permanente d'un risque mesuré ; la solidarité nécessaire face à des éléments qui peuvent, à chaque instant, dépasser les plus expérimentés ; le respect de l'autre et de la mer.

Son message d'espoir est le suivant : « L'accident de mer ne doit plus être aujourd'hui considéré comme une fatalité. C'est le comportement des hommes qui fait la différence ». « La mer est en effet un merveilleux compagnon lorsqu'on l'aborde avec humilité, patience et respect. Elle ne se commande pas. Elle ne se

Sauveteurs en mer de la SNSM :
un subtil dosage de tradition, modernité, raison et passion

défie pas. Elle ne se contraint pas. Elle ne se dompte pas. Elle peut, en revanche, se laisser « apprivoiser ». Apprivoiser ? Dans le sens que lui donne le Renard dans sa réponse au Petit Prince de Saint-Exupéry : c'est-à-dire « créer des liens ». En la côtoyant au quotidien, en cherchant avec humilité à la comprendre, à l'écouter, à la connaître, à composer avec ses humeurs, ses bons moments ou ses colères, le marin crée progressivement avec la mer un lien de familiarité porteur de sens et de valeurs. Ils s'apprivoisent mutuellement. Alors le marin saura composer avec des éléments beaucoup plus puissants que lui : les vagues, le vent, les courants, les faiblesses structurelles de son navire ou de son équipage. Alors, il pourra, lui et son équipage, pratiquer la mer en confiance. Mais attention ! Le moment est fugace et l'état de grâce n'est que passager, car ce lien n'est jamais acquis définitivement. Il faut l'entretenir au quotidien, toujours dans le même esprit ».

Ce lien, c'est celui que les sauveteurs en mer entretiennent depuis toujours avec le milieu marin. Il est plus généralement celui de tous les marins expérimentés. Si nous choisissons ensemble de porter ce message d'espoir, alors nous pourrions préserver cet espace de liberté qui est aussi la plus belle école de la vie.

Vice-amiral d'escadre Yves Lagane
*Ancien président de la SNSM
et président du Yacht Club de France*

(Texte paru dans *Mer et Marine, enjeux stratégiques et culturels du XXI^e siècle, pour un monde plus fluide, plus juste, plus durable*, aux Éditions L'Harmattan)

La Revue Défense Nationale et l'Académie de Marine

Succédant à la *Revue militaire générale*, la *Revue des questions de défense nationale* voit le jour en mai 1939. Elle devient, en septembre 1945, *Revue de défense nationale*, en janvier 1973, *Défense nationale*, puis en janvier 2005, *Défense nationale et sécurité collective*. Elle ne prend sa dénomination actuelle de *Revue Défense Nationale* qu'en janvier 2010.

L'Académie française a été fondée en 1635 ; celle des Inscriptions en 1663 ; celle des Sciences en 1666. L'Académie de Marine le fut un peu moins de cent ans plus tard, en 1752. Le milieu du XVIII^e siècle constitue l'un des principaux tournants de la pensée européenne.



La Marine ne se tenait pas à l'écart de cet épanouissement de l'esprit humain. Dès 1746, le capitaine de vaisseau Bigot de Morogues, théoricien de la tactique navale et grand expert en balistique, homme d'une grande curiosité intellectuelle et d'un goût marqué pour les sciences métaphysiques et physiques – il était correspondant de l'Académie des Sciences – avait pris l'habitude de réunir chez lui, à Brest, des officiers de vaisseau, des médecins, des ingénieurs, architectes ou constructeurs de navires, tous ardents propagateurs de l'esprit scientifique naissant et des idées nouvelles, afin d'étudier en commun les problèmes techniques et militaires dont leur expérience leur avait montré l'importance.

En 1769, le duc de Choiseul-Praslin, successeur et cousin de Choiseul, décida de reconstituer l'Académie sous le titre nouveau d'Académie royale de Marine, titre qui consacre ainsi son caractère officiel. Ses liens avec l'Académie des Sciences se renforceront encore jusqu'à son affiliation à celle-ci, en 1771, et dont elle va constituer en quelque sorte l'annexe brestoise. C'est la période la plus brillante, avec des noms étroitement associés à la guerre de l'indépendance américaine, comme Borda, Bougainville, Fleuriot de Langle.

La Révolution, source de multiples bouleversements lui sera fatale et, le 8 août 1793, à l'initiative de l'abbé Grégoire, pourtant à l'origine de la création du Conservatoire des Arts & Métiers : la Convention supprime l'Académie royale de Marine, ainsi que toutes les autres académies.

Revenant sur cette décision malheureuse, la Constitution de l'An III reconstitue les cinq académies de l'Institut de France, mais omet de mentionner l'Académie de Marine. Il accueillera toutefois, dès sa fondation, une dizaine des académiciens de Marine les plus notables, en premier lieu Bougainville.

Sous l'Empire, Forfait, puis le baron Dupin, tous deux membres de l'Académie des Sciences, tenteront de ressusciter l'Académie de Marine tout en lui donnant un caractère plus pratique, estimant avec justesse que les recherches abstraites étaient davantage du ressort de l'Académie des Sciences. Ce sera en vain, et le silence de l'Académie de Marine durera plus d'un siècle en dépit des efforts de quelques personnalités du monde maritime dans les années 1875/1885.

À l'Institut cependant, nombre de marins eurent leur place : en premier lieu à l'Académie des Sciences où entrèrent ainsi les amiraux Duperrey, Paris, Dupetit-Thouars, Mouchez, Fournier, de Jonquière ; les ingénieurs Dupin, Dupuy de Lôme, Daussy et Bertin. L'Académie française ouvrit ses portes à l'amiral Jurien de La Gravière et à Pierre Loti.

Sous l'action conjuguée d'éminentes personnalités, et notamment d'Adolphe Landry, ministre de la Marine (septembre 1920 à janvier 1921), l'Académie de Marine devait renaître après la guerre de 1914-1918 qui avait mis en évidence le rôle essentiel de la Marine pour maintenir les liaisons avec l'Empire et assurer la survie de la Nation. La séance inaugurale eut lieu le 28 octobre 1921 à la Sorbonne sous la présidence d'Alexandre Millerand, président de la République, assisté d'Adolphe Landry, devenu président de la nouvelle institution.

Elle fut d'abord reconstituée sous la forme d'une association privée, régie par la loi de 1901. Mais ce ne fut qu'une étape et, en 1926, elle accédait au statut d'Établissement public d'État, investi de la personnalité civile. Par décret du 9 mars 1927, contresigné par Georges Leygues ministre de la Marine et Édouard Herriot ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, véritable charte de la Compagnie, elle fut dotée d'une organisation détaillée qui, pour suivre les évolutions du temps, fut modifiée plusieurs fois, par décrets, entre 1935 et 1977. Ses statuts actuels ont été fixés par le décret du 2 avril 1991, modifié depuis par décret n° 2000-1163 du 28 novembre 2000 et décret n° 2005-708 du 21 juin 2005.

Son recrutement s'est élargi, n'étant plus réservé aux seules personnes de la Marine de guerre en activité comme c'était le cas au XVIII^e siècle, et son champ d'intérêt également : elle couvre désormais toutes les activités à caractère maritime.

Amiral Alain Coldefy
Directeur de la Revue Défense Nationale
Vice-président de l'Académie de Marine

L'Association pour le développement des œuvres sociales de la Marine

Bref historique

C'est en juin 1939, à une époque où n'existait ni sécurité sociale ni action sociale des Armées, que M^{me} Campinchi, épouse du ministre de la Marine, parraina la création d'une association pour le développement des œuvres sociales de la Marine, l'ADOSM. Association de la loi 1901, elle fut reconnue d'utilité publique en 1942. Elle prit un grand essor pendant la guerre : elle comptait en 1945 environ 25 000 familles aidées et accueillait 5 000 orphelins en colonies de vacances. Sa mission était de « fournir une assistance matérielle et morale aux personnes militaires et civiles de la Marine, ainsi qu'à leurs familles frappées par la maladie, le deuil ou les précarités de la vie ».



Après la guerre, malgré l'extension de la sécurité sociale et la création de l'Action sociale des Armées (ASA), il apparut que les veuves et orphelins étaient encore mal protégés. L'ADOSM pouvait, par sa souplesse et sa réactivité, apporter un complément efficace à l'aide fournie par l'ASA. C'est à la demande de la Marine que l'ADOSM poursuit sa démarche.

Ses missions aujourd'hui

- Accompagner les membres de la communauté maritime et leurs familles, en difficulté, principalement les veuves et les orphelins ; à noter que les mots « Marine » ou « membres de la communauté maritime » comprennent le personnel militaire et civil de la Marine nationale, ainsi que le personnel de la DCN ayant exercé avant le 31 mai 2003, date à laquelle la DCN a changé de statut.

- Être l'intermédiaire toujours disponible de la Marine auprès de ses membres.

- Exprimer concrètement notre solidarité.

Son organisation

L'ADOSM est présidée par un officier général de la Marine en deuxième section, assisté d'un vice-président et d'une secrétaire générale.

Des délégations régionales, sous l'autorité d'un officier général, existent dans les principaux ports : Cherbourg, Brest, Lorient et Toulon.

Trois assistantes sociales, à Paris, Brest et Toulon, assurent les échanges avec les différents services sociaux et administratifs et suivent les familles.

Seules la secrétaire générale et les assistantes sociales sont rémunérées par l'ADOSM.

Les actions sociales de l'ADOSM

Les actions sociales de l'ADOSM s'adressent aux familles, et en priorité aux veuves et aux orphelins de la Marine, au sens large évoqué précédemment.

- **En faveur des familles, l'accompagnement social** : Les trois assistantes sociales travaillant en réseau avec l'ensemble des partenaires sociaux sont à la disposition des familles pour toute difficulté personnelle ou administrative.

- **En faveur des enfants** :

- **Des bourses d'étude** : L'attribution de celles-ci est l'action la plus importante de l'ADOSM. Sur dossiers instruits par les assistantes sociales, elles sont accordées par une commission annuelle, coprésidée par le DPMM (Directeur du personnel militaire de la Marine) et le président de l'ADOSM.

Leur montant dépend de plusieurs critères : situation de famille, ressources, niveau d'études, décès d'un parent particulièrement. Elles sont attribuées à des orphelins, à partir de la 6^e jusqu'à la fin d'études supérieures selon le cas (51 % aujourd'hui, ce qui mesure une évolution sociologique remarquable de ses ressortissants).

Les dossiers sont réexaminés chaque année. En 2014, leur nombre était de l'ordre de 450 pour un montant de 350 000 euros. 66 % des bénéficiaires appartiennent à des familles d'officiers-mariniers.

- **Des aides à l'enfance** : Une allocation est attribuée sans condition de ressources à l'orphelin dès l'annonce du décès du parent et renouvelée à chaque rentrée scolaire jusqu'à la 6^e, moment à partir duquel il peut bénéficier d'une bourse.

- **Des aides aux handicapés** : Une commission sociale interne à l'ADOSM attribue une allocation exceptionnelle tenant compte des frais liés à l'éducation, qu'ils soient ou non inscrits dans un établissement spécialisé.

- **En faveur des veuves :**

- Des aides à la recherche d'emploi : L'ADOSM participe à tout projet élaboré de recherche d'emploi, hors du ministère de la Défense. Cette aide est attribuée sur dossier par la commission sociale interne de l'ADOSM.
- Des aides financières immédiates : Des aides financières ou secours immédiats sont accordés après examen de demandes par une assistante sociale et décisions du bureau.

- **Pour tous ressortissants, des prêts :**

- Des prêts d'honneur à taux zéro sont envisagés pour redresser un budget ou répondre à une dépense urgente (matériel d'études, chauffage, réparations de domicile, etc.).

Les moyens financiers

Le financement de l'ADOSM est majoritairement issu d'actions bénévoles. En plus d'une subvention versée par le ministre de la Défense au titre des actions menées en complément de l'Action sociale des Armées (ASA) (30 000 euros), de dons d'entreprises travaillant pour la Défense, de particuliers et d'associations, ainsi que de souscriptions d'adhérents, l'essentiel des ressources de l'ADOSM est le produit des Journées d'entraide organisées chaque année dans les ports de Cherbourg, Brest et Toulon, ainsi qu'à Paris, au Musée national de la Marine pendant une vingtaine d'années, dans d'autres sites de la Capitale depuis 2013, tels les Invalides et, en 2015, au grand cloître historique du Val-de-Grâce.

Celles-ci, d'une durée de trois jours, proposent à environ 10 000 visiteurs une trentaine de stands : librairie, articles d'outre-mer, souvenirs de Marine, gravures et peintures, dont les œuvres des peintres de Marine, pour en citer quelques-uns.

Les attachés navals de cinq pays – l'Allemagne, l'Espagne, les États-Unis, la Grande-Bretagne et l'Italie – s'y associent depuis de nombreuses années, marquant par leur concours, outre le maintien de relations amicales, une appréciation commune des préoccupations sociales à l'égard des familles maritimes.

Près de 600 personnes s'investissent dans cette entreprise, les responsables de stands tout au long de l'année, les autres bénévoles s'associant à leurs travaux pour sa préparation matérielle et son suivi.

Les sommes recueillies sont de l'ordre de 500 000 euros dont environ 225 000 euros de bénéfice, soit 45 % des besoins de l'ADOSM.

Les Journées d'entraide tenues dans les ports grâce au concours de groupes de bénévoles également disponibles et dévoués aux causes sociales concourent au budget général pour un total de 100 000 euros.

*

**

Trois chiffres et deux citations.

- Les chiffres :

À retenir : un budget de **500 000 euros** dont 83 % sont consacrés à l'action sociale, des bourses d'étude à **450 orphelins** et le soutien matériel et moral de **300 familles**.

- Les citations :

• « Pour tous ceux que soutient l'ADOSM, les aides, notamment financières, ne sont que la concrétisation matérielle d'un autre soutien fondamental apporté par l'ADOSM dans le travail de deuil et dans la construction de la personnalité des enfants, en venant témoigner du parent disparu, en lui redonnant existence par le souvenir de ses compagnons, en pouvant en parler dans un monde où règne le silence face à la douleur et à l'absence ».

• « Ce point nous apparaît central et explique notre position interassociative ou interinstitutionnelle : ce rôle essentiel de représentation du père passe en effet par le partage d'un sentiment d'appartenance au plus près de l'engagement, des valeurs, des actes passés du parent défunt. Alors mutualisation des informations, coordination, partenariat, bien sûr, mais nous pensons essentiel dans notre action quotidienne de garder nos spécificités de références, pratiques, langage, expression de cette solidarité de corps, autant pour accentuer la force de ce soutien que pour susciter l'implication de tous nos bénévoles, source vive de nos moyens financiers ».

ADOSM est l'acronyme d'Association pour le Développement des Œuvres Sociales de la Marine. Il pourrait être aussi celui de ses modes d'action, voire de sa philosophie sociale, sa devise en quelque sorte : ADOSM, Amitié, Disponibilité, Ouverture, Solidarité, Marine.

Commissaire général de 1^{re} classe de la Marine (2S) Michel Renvoisé
Président d'honneur de l'ADOSM



■ **La table ronde**

RDN

Les valeurs de la mer et de la Marine peuvent-elles représenter une solution aux crises actuelles ?

Cette table ronde, animée par l'amiral François Dupont, a accueilli plusieurs participants :

- Monsieur Éric Barrault ;
- Amiral Alain Coldefy ;
- Vice-amiral Emmanuel Desclèves ;
- Monsieur Emmanuel Dupuy ;
- Vice-amiral d'escadre Yves Lagane ;
- Contre-amiral Jean-François Morel ;
- Contre-amiral Thierry Rousseau.

NDLR : Cette seconde partie laisse la parole à l'animateur avant de présenter une partie des textes sur lesquels les intervenants se sont appuyés pour leurs interventions.

Introduction

Alain de Tonquedec, Caroline Gorse-Combalat, l'amiral Yves Lagane, l'amiral Alain Coldefy et le commissaire général Michel Renvoisé viennent de nous transporter, au-delà de ces murs très parisiens, vers ce qui constitue le fondement des valeurs liées à la mer.

Une dimension historique multiséculaire dont l'œuvre de Malte est encore aujourd'hui un témoin vivant. Une dimension stratégique incarnée cet après-midi par la *Revue Défense Nationale* et par l'Institut des hautes études de défense nationale. Une dimension très physique, souvent dramatiquement vécue par les sauveteurs en mer. Une dimension enfin fondamentalement humaine qui prend tout son sens *via* l'action de l'ADOSM.



Le sujet des valeurs est un sujet complexe, qui peut être rapidement polémique et au nom duquel on peut aussi se faire la guerre. Mais la mer a une dimension universelle incontestable. Elle est un lien entre les extrémités de la terre, un lien essentiel au temps de la mondialisation. Elle est salée pour tout le monde, un sel qui est à la fois vie et agression. Et ses tempêtes qui ne sont pas moins violentes ici que là-bas ne peuvent être affrontées que par des marins courageux mais surtout qui ont la même intelligence des situations et qui savent qu'ils n'en sortiront vivants qu'en équipage.

La table ronde qui s'ouvre maintenant prolonge le remarquable ouvrage que nous devons à Siméon Montrose et à Éric Barrault. Les personnalités qui vont se succéder à cette tribune sont liées par le monde de la mer, soit qu'elles en aient sillonné ses innombrables étendues ou pénétré les profondeurs, soit qu'elles en aient fait un sujet central de leurs études. Elles ont en tout cas toutes la conviction que la mer est plus que jamais une référence qui peut nous aider en ces temps troublés. Une conviction éclairée par l'humilité qui sied à tout homme de bonne volonté qui croit à l'intérêt général et à la promotion du bien commun.

Amiral François Dupont
Ancien directeur de l'IHEDN

Valeurs militaires et société civile au XXI^e siècle

Avec la mondialisation, c'est la première fois que toute l'humanité est rassemblée dans un même espace. Cette inclusion soulève la question de l'altérité, de la place par rapport à l'autre et la manière de l'occuper. La division du travail, telle qu'elle s'opère à l'échelle internationale, est teintée d'arrogance, de vanité, de déni des uns et des autres. L'universel, dans ce contexte, semble être une construction qui s'opère les uns contre les autres. Le respect serait de considérer que chaque personne puisse prendre sa place dans cet universel, sans que nul ne puisse être écrasé par les guerres, les maladies ou les pauvretés.



À notre époque, l'humanité se situe dans un monde d'interdépendance, où le fort dépend du faible et le faible du fort. Par exemple, la Chine a surtout besoin que les économies européennes ne s'effondrent pas et réciproquement. Le principe du respect repose sur une reconnaissance mutuelle. Vaincre la violence, c'est vaincre l'humiliation.

Le respect est aujourd'hui au cœur de la vie internationale, dès lors que la sanction devient de plus en plus inutile, notamment dans le cas des conflits asymétriques et des terrorismes.

Pour Bertrand Badie, « La mer, en tout cela, gagne en importance. Pour au moins trois raisons. D'abord, parce que ces conflits s'inscrivent dans la mondialisation dont ils épousent les vertus de fluidité et de mobilité : les voies de passage, les jeux de réseau, la circulation des biens et des personnes s'en trouvent rehaussés dans la hiérarchie des formes et des cibles de conflictualité. Ensuite, la bataille terrestre perd de son importance, au moment où les combattants agissent de manière plus disséminée, plus délocalisée jusqu'à ces formes plus courantes aujourd'hui que sont les actes de piraterie. Enfin, les conflits ne sont plus qu'exceptionnellement sur le sol des puissances mais davantage dans les espaces géostratégiques des plus faibles : cet éloignement a pu, un temps, réhabiliter naïvement la diplomatie de la canonnière » ⁽¹⁾.

(1) Bertrand Badie, préface de *Mer agitée : la maritimisation des tensions régionales* ; *Études marines* n° 3, Centre d'études stratégiques de la Marine, janvier 2013, p. 7-9.

De manière contiguë, la culture de l'universel pose également le problème de la culture de masse, avec une montée en puissance de l'image et du son, de l'ère numérique et digitale. L'historien de la culture dirait que nous sommes passés d'une culture de masse à une culture mondiale, ce qui constitue l'une des mutations les plus importantes depuis le XVI^e siècle. Ces enjeux non maîtrisés pourraient décider du sort de nos sociétés, pour le meilleur ou pour le pire.

L'engagement qui est pourtant une valeur importante ⁽²⁾ semble également en crise. Depuis la fin des grandes guerres, les appels aux mobilisations sont de plus en plus limités. Les initiatives en ce sens, à l'instar de la journée de la solidarité, ont été un échec. Pourtant, l'enjeu des dépendances place l'engagement au cœur des problématiques d'avenir.

L'engagement se suscite, s'entretient. Il est une valeur qui n'est hélas pas centrale dans une société qui favorise la compétition, l'individualisme et la primauté du gain.

En bref, les crises politiques et économiques augurent peut-être d'une véritable crise existentielle qui appelle à oser l'humanisme ou plus profondément, la charité dans un processus de dialogue, de refondation permanente.

Les bouleversements profonds que subissent les forces armées depuis un certain nombre d'années sont sources d'inquiétude, de désarroi. La Commission de la défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale a d'ailleurs décidé en décembre 2010, de la création d'une mission d'information sur le dialogue social dans les armées ⁽³⁾.

L'une des causes les plus profondes de cette crise est la peur ; notre société est paralysée par des craintes qui la rendent incapable d'affronter l'avenir. Peur de l'avenir lui-même : nos concitoyens se laissent convaincre que le sort de leurs enfants sera moins favorable que le leur.

- Peur de manquer : égoïsme et avidité s'associent à la conviction que la richesse d'autrui appauvrit forcément.

- Peur de l'autre : tout compromis conclu dans l'intérêt commun serait par nature un piège.

- Peur de perdre sa vie à la gagner, mais peur à l'inverse de toute vocation qui amènerait à renoncer au « conformisme du troupeau », à gagner un peu moins pour vivre plus.

(2) Cf. notamment Dominique de Lorgeril : *Oser la vie... c'est choisir la liberté* (essai) ; Couvidat Éditions, 2012 ; 138 pages.

(3) Commission de la défense nationale et des forces armées : *Rapport d'information n° 4069 sur le dialogue social dans les armées* ; décembre 2011 ; 116 pages.

Mais le nœud des peurs et des méfiances réciproques qui entravent notre société l'empêche de prendre les résolutions qui lui permettraient d'affronter à nouveau la réalité du monde tel qu'il est.

Les vertus paysannes et terriennes : la persévérance, l'épargne..., sont admirables et assurent, quand les conditions du consensus national et leurs dispositions propres permettent aux dirigeants de pratiquer avec sagesse et discernement l'art de gouverner, le développement d'une classe moyenne et de son épargne productive. C'est ainsi que la France se releva après les guerres de la Révolution et de l'Empire, après 1870. En l'absence de ces conditions, ces vertus paysannes ne sont bonnes, comme en juin 1940, qu'à justifier l'impuissance nationale, le renoncement.

Toutes ces peurs, tous ces blocages, sont l'antithèse des vertus qui amènent à prendre le large, et qui se situent à égale distance entre la lâcheté et l'inconscience : « Celui qui n'a pas peur en mer n'est pas un marin... Celui qui a peur de tout et de rien ne l'est pas non plus »⁽⁴⁾. La mer exige l'acceptation active, la volonté et la capacité de faire avec.

Le marin d'État est avant tout un militaire et la vocation militaire pourrait se résumer au service. Servir, un mot qui suscite la curiosité d'une société civile dominée par des références souvent matérialistes. Même si les militaires n'ont pas l'exclusivité du danger – policiers, pompiers –, la banalisation du métier des armes ne doit pas s'imposer. Comme le rappelle le général d'armée Henri Bentégeat, « Le métier des armes est, par nature, fondé sur l'acceptation, si la mission l'exige, de la mort ou de la blessure pour soi et sur la dérogation exclusive et terrible de pouvoir les infliger à un adversaire au nom de la France »⁽⁵⁾.

Les valeurs auxquelles les armées se réfèrent avec constance se déclinent en quatre mots : abnégation, courage, solidarité et discipline.

« L'abnégation qu'on attend du militaire répond à trois exigences : l'esprit de sacrifice, la disponibilité et le désintéressement. La première, inscrite au préambule du statut général des militaires, ne se retrouve dans aucune autre profession. La deuxième, la disponibilité, est plus répandue qu'on le croit... Quant au désintéressement, il s'impose lorsque l'on appartient au seul corps de la nation non syndiqué. La solidarité, en revanche, est davantage dans l'air du temps. Mais, liée au contexte des opérations, elle conditionne la survie du groupe. Elle s'épanouit alors en fraternité, ce parent pauvre de la devise républicaine. Dans une vie de soldat, les amitiés se nouent ou se dénouent mais la camaraderie ne se perd pas. La discipline, enfin, bien qu'elle préside au succès de la plupart des entreprises humaines, n'est nulle part érigée en valeur à l'extérieur des armées. Elle s'opposerait, craint-on, à l'indispensable esprit critique. Détestable quand elle est dévoyée, elle devient

(4) Hervé Hamon : *Le livre des tempêtes* cité par Chantal Reynier : *La Bible et la mer* ; Éditions du Cerf, 2003 ; 95 pages.

(5) Général d'armée Henri Bentégeat : « Dossier valeurs militaires » in *Armée d'aujourd'hui* n° 371, p. 46-47.

admirable lorsqu'elle repose sur l'adhésion de tous à la mission. Elle demeure le socle de l'efficacité au combat. » (cf. Henri Bentégeat).

La plupart considèrent les valeurs et devises comme essentielles ou importantes. Elles sont la base de la Marine, la spécificité du statut militaire, et méritent d'être respectées.

La constance et la pérennité des valeurs militaires deviennent des repères pour la jeunesse et une société civile en perpétuel mouvement : « Jamais l'image des armées dans la nation n'a été aussi bonne depuis la fin de la guerre d'Algérie. Bien plus, des études montrent que la jeunesse de notre pays plébiscite souvent l'institution militaire. La raison de ce plébiscite réside dans ces valeurs mais aussi dans l'égalité des chances : sous l'uniforme et face au danger, point de différences de religion, de race ou d'origine sociale ! » ⁽⁶⁾.

Malgré les impacts sociaux des crises économiques ou politiques contemporaines pour la Défense ⁽⁷⁾, nos armées, au-delà de leur mission de défense, disposent d'atouts qui peuvent inspirer l'élaboration d'un nouveau pacte social pour la société : il s'agit de proposer la découverte, dans nos armées, non plus d'une sorte d'exception mais d'une innovation culturelle.

« En temps de crise, nous avons besoin, non de valeurs qui se combattent, mais de valeurs qui se complètent... Les armées d'une démocratie doivent unir en elles les valeurs d'une armée et celles d'une démocratie. De son côté, une démocratie sait que le monde est dangereux, elle sait **penser la guerre** et doit disposer de forces armées pour la défendre. Elle doit savoir faire exister en elle des armées cultivant toutes les valeurs d'armées réellement opérationnelles et partager, pas seulement par utilitarisme, les valeurs propres à chaque armée. Les valeurs les plus évidentes d'une armée sont des valeurs de conservation, puisque les armées sont constituées, en vue de se conserver dans une lutte pour la vie, au service de la nation. Mais, la conservation, ici, ce n'est pas la mort dans l'immobilisme, c'est l'effort d'une adaptation continue en vue d'éviter la mort, pour continuer à servir... la cité libre... La solidarité d'un point de vue militaire, ne se conçoit pas sans l'autorité et la liberté. Aucune des trois ne peut marcher sans les deux autres. La solidarité, en particulier, est une exigence pour tous, sans distinction de rang ou de grade, de classe ou d'idéologie, ou même de parti. Elle est une valeur morale et civique, civile et militaire, universelle et française » ⁽⁸⁾.

Dans les écoles de la Défense et dans ses rapports avec la société civile, les armées apparaissent comme une matrice et un lieu d'expérimentation à la formation du pacte social.

(6) Propos recueillis par Siméon Montrose à bord de la frégate *De Grasse*, 2011.

(7) Cf. notamment les deux *Livre blanc sur la Défense et la Sécurité nationale* ; La Documentation Française, 2008 et 2013.

(8) Henri Hude : « Dossier valeurs militaires : valeurs militaires et pacte social » in *Armées d'aujourd'hui* n° 371, p. 48-49.

L'exemple de Charles Cova, ancien mousse, devenu député et vice-président de la Commission défense à l'Assemblée nationale, illustre la formidable capacité de la Marine à faire grandir ses « enfants »⁽⁹⁾.

Cependant, d'autres questions demeurent.

À l'image du « rôle social de l'officier » d'un Lyautey, peut-on encore faire circuler certaines valeurs dans la société actuelle ? Qu'en est-il par exemple de la tenue ?

« Le port de la tenue est d'abord vécu chez certains comme une astreinte : nouer une cravate, porter des chaussures noires, quoi de plus ringard ! La fierté de l'uniforme et le sentiment qu'il fait naître d'appartenir à un groupe viennent vite compenser le premier désagrément. La découverte des traditions et les cérémonies participent également au processus d'appropriation des valeurs : le drapeau français, agité fébrilement dans les stades par les jeunes d'hier, prend, pour ces jeunes recrues, une autre dimension dans la solennité des premières prises d'armes. L'éducation à ce savoir-être ne se résume pas à un formalisme dépassé mais constitue bel et bien une des clés du lien social, du savoir "vivre ensemble". Demain, ces jeunes élèves devenus sous-officiers seront, pour beaucoup, engagés dans des opérations extérieures⁽¹⁰⁾. Ces acquis, dans un environnement souvent dégradé, seront un facteur déterminant dans l'équilibre psychologique de ces jeunes cadres et dans la cohésion du groupe »⁽¹¹⁾. Cela peut s'expliquer par le sentiment d'appartenance à une communauté, l'acquisition de valeurs communes et l'apprentissage de la vie en collectivité qui exigent l'adoption de comportements porteurs de respect mutuel, de savoir-vivre, d'exigence et d'exemplarité.

L'exigence et l'exemplarité, diffusées à toutes les échelles de la société, peuvent également être de bons stimulants, comme suggère ce texte de Michel Menu : « Si tu ralentis, ils s'arrêtent ; si tu faiblis, ils flanchent ; si tu t'assieds, ils se couchent ; si tu doutes, ils désespèrent ; si tu critiques, ils démolissent mais si tu marches devant, ils te dépasseront ; si tu donnes la main, ils donneront leur peau ; si tu pries, alors ils seront des saints... ». Pour la capitaine Audrey Vatinel, « Connaître les problèmes de chacun, savoir comment il va réagir, c'est là que réside toute la richesse du commandement. Cela permet de travailler au mieux et surtout de créer cette confiance réciproque que l'on ne trouve nulle part ailleurs et qui est vitale... Le commandement ne se négocie pas. Un ordre donné s'exécute mais

(9) Geoffroy Roux de Bézieux : « La Marine, un accélérateur d'expérience » in *Hors-série Marine 2009* ; Revue d'information maritime et de Défense *Être marin*, p. 10-11.

(10) Cf. notamment *La guerre en face* de Patrick Barbéris : le documentaire interroge notre rapport à la guerre *via* la figure du soldat : non pas celui de Verdun ou de la campagne d'Italie, mais celui de la « quatrième génération du feu ». Depuis la fin de la guerre d'Algérie, 250 000 hommes ont servi sur plus de 80 théâtres d'opérations extérieures.

(11) Capitaine François Maurice : « Dossier valeurs militaires : Transmettre et éduquer » in *Armées d'aujourd'hui* n° 371, p. 50-51.

lorsque le subordonné a toute confiance dans son chef, la synergie qui en résulte peut déplacer des montagnes. » ⁽¹²⁾.

En mer comme ailleurs, la discipline de vie et l'obligation d'excellence collective sont indispensables au bon fonctionnement de l'ensemble : « le mérite du redressement de la situation revient à l'ensemble des membres de l'équipage. Ceux qui ont l'expérience de la mer savent les ressources qu'apporte à chacun « l'esprit d'équipage » des bateaux bien menés dans ces situations risquées [tempêtes], où la moindre erreur peut se payer au prix fort. Exigence, respect, rigueur, confiance mutuelle caractérisent les relations humaines au sein de cette microsociété que constituent les hommes qui vivent sur un même navire. Tous savent qu'ils partagent une égale exposition au risque et qu'il n'est pas de réussite solitaire, quels que soient le grade ou la fonction de chacun. » ⁽¹³⁾.

École d'humilité, la mer est aussi un espace qui permet le temps long avec une capacité de montée en puissance rapide. Peut-on concilier, à notre époque, la culture dominante de l'instantanéité, souvent favorisée par le numérique, avec le temps long ? Les exigences de la mer peuvent être communiquées à la société mais pour se les approprier, le mieux est encore de naviguer. Dans le documentaire d'Yves Bourgeois, *Confidences d'équipages*, des appontages sur porte-avions à 250 kilomètres à l'heure alternent avec des actions de solidarité ou d'entraide, dans un souci d'excellence qui tient compte du niveau initial de chacun.

L'esprit d'équipage, de cohésion, de polyvalence, d'ouverture, d'adaptation, d'entraide ou de discipline, durant de longs mois de promiscuité ⁽¹⁴⁾, permet aux marins de s'enrichir les uns les autres, tout en développant leur rôle social. Le marin est généralement généreux et attentif aux autres. Au-delà du devoir, il essaye toujours de venir en aide à un bateau en difficulté. Imprégné de cette dimension de service et de bien commun, son devoir est de la transmettre dans la société ⁽¹⁵⁾.

Éric Barrault et Siméon Montrose

(Texte paru dans *Mer et Marine, enjeux stratégiques et culturels du XXI^e siècle, pour un monde plus fluide, plus juste, plus durable*, aux Éditions L'Harmattan)

(12) Capitaine Audrey Vatinel : « Dossier valeurs militaires : Exigence et exemplarité » in *Armées d'aujourd'hui* n° 371, p. 56-57.

(13) Jean-Marie Kowalski : « La mer, porteuse de valeurs pour notre temps » in *Le marin* n° 3235, 10 juillet 2009 ; p. 30.

(14) Cf. notamment dossier « Traque en eaux profondes » in *Cols bleus* n° 3017, juillet 2013 ; p. 12-19.

(15) Propos d'officiers et d'équipages recueillis par Siméon Montrose à bord de la frégate *De Grasse*, 2011.

Une planète bleue

« La mer est la matrice originelle. Les acquisitions les plus récentes de la science tendent à confirmer l'adage. De même que les plus audacieuses avancées de la technologie moderne conduisent à un corollaire : la mer est l'avenir de la terre. Entre ces deux constatations, de l'abîme du passé au vertige du futur, s'enserme l'histoire de l'humanité, inséparable du destin des océans. » (*Le Courrier de l'UNESCO*, décembre 1983)

Un écosystème mondial

Peut-être faut-il se demander pourquoi Dieu a créé une planète bleue, ou – en d'autres termes – ce qu'il adviendrait de notre planète sans les océans qui recouvrent 72 % de sa surface ? La réponse est sans appel : notre Terre serait simplement une autre lune. L'océan est donc *la* source de la vie ; mais c'est aussi *la* machine thermique qui permet de réguler les températures et le climat ; de réguler et de distribuer l'eau douce ; d'absorber et de redistribuer le CO₂ ; de régénérer l'oxygène de l'air. En outre, l'océan recèle en quantités quasi illimitées toutes les ressources nécessaires à la vie de l'humanité.

Mais bien avant tous ces attributs géophysiques fondamentaux, l'océan mondial est par excellence l'espace de liaison entre les peuples. D'abord, parce que c'est un milieu continu, fluide, libre de toute entrave et sans frontières. Ensuite, pour la facilité qu'offrent les navires, vecteurs privilégiés des échanges de marchandises depuis des temps immémoriaux. Enfin, parce que les zones de production se sont installées préférentiellement sur des voies navigables ou à proximité du littoral maritime, où se concentre désormais la majorité de la population mondiale. Aujourd'hui, un seul porte-conteneurs charge l'équivalent de 6 000 camions semi-remorques ou de 1 000 Airbus A380 Cargo. Le coût du transport d'un conteneur de 20 tonnes entre la Chine et l'Europe équivaut à celui d'un passager par avion. Et s'agissant d'empreinte carbone, elle est 500 fois moins élevée par bateau qu'en avion. Pour donner une autre image de l'importance du transport maritime, retirez d'une grande surface ce qui a transité par mer, il ne restera qu'environ 10 % des marchandises sur les étagères ! Depuis des siècles, le réseau maillé et évolutif des routes maritimes avec ses points nodaux (ports et détroits) structure la planète pour le transport des biens matériels.

À l'aplomb des routes maritimes de surface, des millions de kilomètres de câbles et fibres optiques tissent au fond des mers le maillage par où transitent 99 %



des communications mondiales. Sans ces tuyaux sous-marins à grand débit, il n'y aurait tout simplement pas d'*Internet*. Structurés comme les voies maritimes, notamment avec leurs *hubs* et concentrateurs, ces réseaux sont au cœur des transferts d'informations et de savoirs « sans frontières » qui caractérisent aussi la mondialisation. Les bourses de Londres et de Paris sont reliées par câble sous-marin avec Hong Kong dès 1871.

La mer se révèle ainsi comme le principal trait d'union entre les habitants du monde. Ces réseaux de transports de biens matériels comme immatériels sont les principaux vecteurs d'un écosystème mondialisé ; ils consacrent *de facto* l'interdépendance inexorable des économies et des moyens de communication. Autrefois essentiellement statique et liée à la notion de propriété terrienne, la richesse est aujourd'hui une réalité dynamique basée sur les échanges et les flux, dont l'essentiel passe par la mer. Fondamentalement, la mer est le vecteur premier de la mondialisation. Pas celle qui fait peur, mais celle qui ouvre aux autres et qui permet de tisser des liens en dehors de toute frontière ; celle qui impose des pratiques et des langages communs, tout en acceptant les nécessaires différences ; celle qui exige professionnalisme et rigueur face aux éléments mais qui offre une liberté propice à l'initiative et l'innovation.

Attesté depuis de nombreux millénaires, le développement du commerce maritime a imprimé sa marque indélébile au phénomène que nous appelons aujourd'hui mondialisation. De tout temps, les expéditions maritimes ont eu un caractère multinational. De tout temps, compte tenu des risques et des enjeux financiers, les commanditaires de ces expéditions se sont entendus et associés avec des étrangers. De tout temps, les intérêts publics et privés ont su conjuguer leurs efforts pour opérer des flottes. De tout temps, les équipages des navires ont comporté des marins de populations différentes.

Un principe de liberté de circulation ; une identité fondée sur la capacité de mouvement ; une grande maîtrise scientifique et technique (navigation, environnement et construction navale) ; des réseaux souples et des points nodaux (îles, ports et terminaux, détroits, chenaux) ; un langage international commun ; des pratiques rigoureuses et compatibles, adaptées à un milieu hétérogène, probabiliste, fluide et continu ; une aptitude fondamentale à la reconfiguration et à la résilience ; la notion d'équipage et de destinée commune à bord ; une prédominance du temps par rapport à l'espace ; une solidarité forte en cas de danger ; l'usage des rapports de force le cas échéant ; une grande maîtrise de l'efficacité et de l'économie des moyens ⁽¹⁾ dans la durée : voilà quelques-unes des caractéristiques de cette culture.

(1) Savoir tirer le meilleur parti des moyens dont on dispose, les administrer intelligemment mais aussi les utiliser uniquement à bon escient ; c'est l'un des « principes de la guerre » enseigné dans les académies militaires... et parfaitement mis en pratique dans les milieux maritimes.

La mondialisation met justement aujourd'hui en exergue les espaces communs ⁽²⁾, espaces fluides et non administrés qui échappent également à la souveraineté directe des États et constituent à la fois un enjeu et un champ d'affrontement. C'est le cas des espaces géographiques exo-atmosphérique et maritime (y compris les fonds marins), mais aussi électromagnétique (*Internet*, cyberspace), ou encore d'autres champs « sans frontières » comme la finance, les médias, les ONG ou le savoir d'une façon plus générale. Ces espaces ont en commun de s'organiser de façon non hiérarchique autour d'un ensemble de réseaux qui relie entre eux les points nodaux constitués par les différentes zones de peuplement, d'exploitation et de transformation des ressources ou des données immatérielles, de concentration des savoirs ou des centres de décision. Liberté de circulation, interconnexion, continuité, fluidité, reconfiguration, plasticité, contournement, capillarité, diffusion ou concentration : autant de caractéristiques qui les rapprochent des pratiques maritimes établies depuis des temps immémoriaux. En ce sens aussi, le phénomène de la mondialisation a un caractère historiquement maritime.

Plus globalement, on pourrait trouver dans ces réseaux quelque forte analogie avec le fonctionnement d'un cerveau humain, doté d'un nombre indéfini de neurones interconnectés, fondamentalement non centralisé. Selon la formule fameuse de Pascal : « C'est une sphère dont le centre est partout et la circonférence nulle part ».

Comme le cerveau est indéniablement le système le plus évolué qui soit sur cette Terre, n'est-il pas logique – au fond – que l'homme ait une tendance naturelle à reproduire ce modèle idéal ⁽³⁾ pour ses propres réalisations ? Toutefois, il peut sembler que ce modèle – au sens fonctionnel du terme – n'est pleinement pertinent que lorsqu'il s'agit d'organiser ou de structurer un « espace » quasi indéfini (à notre échelle terrestre), ce qui expliquerait qu'il soit apparu en premier dans les espaces maritimes (Pacifique) ou commerciaux (Malais, Phéniciens, etc.).

Un immense réservoir de ressources

Les ressources terrestres s'épuisent ou sont menacées, nous en sommes tous conscients. Seule la mer pourra satisfaire des besoins immenses compte tenu de l'accroissement des niveaux de vie et des populations à l'échelle mondiale. On ne trouvera dans l'espace sidéral ni énergie utile, ni eau, ni nourriture, ni médicaments, ni minerais, ni même de sable pour construire des bâtiments. En revanche,

(2) Les Américains parlent de *Global Commons*, dans une acception toutefois plus limitée. Ces espaces stratégiques communs remettent en cause le concept de frontière, transforment les notions de distance et de temps, et imposent de redéfinir celle de profondeur stratégique, de moins en moins dictée par la seule géographie physique.

(3) Faut-il y voir une première manifestation d'un bio mimétisme par ailleurs très prometteur ? Ce système neuronal est assez éloigné des principes qui fondent la structure d'un État centralisé comme le nôtre, selon lesquels la solution d'un problème est en général posée en termes d'organisation et de réglementation (c'est-à-dire dans l'ordre statique), alors que le réseau répond non pas en modifiant *a priori* sa structure ou ses règlements mais en faisant jouer de façon souple et dynamique ses interconnexions. On trouverait là d'utiles réflexions de fond en termes d'organisation et de gouvernance.

tout cela existe dans la mer, même si beaucoup de choses restent à découvrir et à développer, notamment en matière de biologie, d'énergies marines renouvelables et de matières premières.

Ces richesses ne sont pas d'accès facile. Chaque avancée significative dans la conquête des océans a nécessité à la fois une forte volonté et une maîtrise des sciences et techniques les plus sophistiquées. Certes, l'environnement maritime est plus contraignant, mais il s'avère également plus riche, plus diversifié, plus prometteur. Du fait des difficultés techniques, seules quelques rares grandes nations comme la France ont la capacité d'explorer le fond des océans ou la biomasse, de construire des sous-marins ou de concevoir des installations *offshore*.

L'espace libre par excellence

Les deux tiers de la surface de la planète sont placés sous le régime juridique international de la haute mer et de ce fait n'appartiennent à personne (*Res nullius*). La haute mer est donc aujourd'hui l'espace de liberté par excellence, les activités humaines n'y étant quasiment pas réglementées. Le premier danger serait de laisser « territorialiser » ces immensités vierges. Le second serait de considérer à l'inverse que cet espace de ressources potentielles n'appartient à personne, quand nous devons plaider qu'il appartient à tous. La France aurait un rôle éminent à jouer dans une démarche d'envergure visant à passer du concept actuel de *Res nullius* à celui de *Res communis*, dans la continuité des travaux de la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer (dite de Montego Bay) où elle a tenu un rôle très actif.

La mondialisation met justement aujourd'hui en exergue les espaces communs, espaces fluides et non administrés qui échappent à la souveraineté directe des États et constituent à la fois un enjeu et un champ d'affrontement. C'est le cas des espaces géographiques exo-atmosphérique et maritime (y compris les fonds marins), mais aussi électromagnétique (*Internet*, cyberspace), ou encore d'autres champs immatériels comme la finance, les médias, les ONG ou le savoir d'une façon plus générale. Ces espaces s'émancipent de plus en plus du contrôle des États. Ils ont en commun de s'organiser de façon non hiérarchique autour d'un ensemble de réseaux qui relient entre eux les points focaux constitués par les différentes zones de peuplement, d'exploitation et de transformation des ressources ou des données immatérielles, de concentration des savoirs ou des centres de décision.

La mondialisation pourrait logiquement entraîner l'avènement d'un système « oligopolaire », organisé autour de pôles régionaux ou fondé sur des alliances de circonstance à géométrie variable selon les intérêts en jeu. À l'instar de ce qui existe depuis longtemps dans le domaine maritime, il faudra probablement inventer de nouvelles règles de régulation internationales pour se substituer à celles qui régissent un ordre ancien marqué par le concept de frontière.

La clé d'un futur inexorable : une grande ambition maritime

Que l'on se place du point de vue géopolitique, géoéconomique, scientifique, sociologique, juridique, stratégique ou écologique, l'enjeu maritime est considérable au niveau mondial. Comprendre la Mer, c'est en quelque sorte comprendre le monde qui se présente à nous, un monde de plus en plus global et interconnecté, un monde de flux et d'interdépendances. La Mer est non seulement *le* nouvel espace de développement de la planète mais aussi *la* clé d'un futur commun à toute l'humanité. Le temps est venu d'engager des stratégies volontaristes pour que nous puissions transformer utilement cette vision du futur en réalité positive.

La France dispose dans le domaine maritime d'atouts très significatifs : Marine nationale renommée, recherche scientifique parmi les plus pointues, ingénieurs et techniciens très prisés, entreprises de premier rang notamment dans l'*off-shore*, armateurs de taille internationale, ZEE immenses réparties sur l'ensemble du globe, sociétés de services de grande qualité, etc. À bien des égards, la France est un très grand pays maritime... qui s'ignore.

La Mer peut offrir aux Français du XXI^e siècle un nouvel horizon de nature à refonder les valeurs dites « de la République » sur des bases positives et cohérentes avec une vision réaliste du monde, dynamiser leurs ambitions, stimuler leur créativité et tirer bénéfice à la fois des audaces du passé, des opportunités offertes par le présent et des succès que l'avenir leur réserve. De ce point de vue, la mondialisation est une chance, qui offre à la France une occasion unique d'embrasser son destin de grande nation maritime et de s'engager ainsi résolument vers un futur inexorable.

Vice-amiral Emmanuel Desclèves
*De l'Académie de Marine
et de l'Académie des Sciences d'Outre-mer.*

La France, puissance maritime grâce à ses océans

Au lendemain de la Conférence de Genève de 1958 qui en dégagait le principe, la consolidation des droits de l'État côtier sur son plateau continental fit, elle, l'objet d'une pratique relativement dynamique des États dont prit ensuite acte la 3^e Conférence sur le droit international de la mer de Montego Bay (Jamaïque, 1982). Depuis, le droit de la mer se caractérise par le développement de pratiques juridiques multiples.



Ainsi en fut-il à la 3^e Conférence sur le droit international de la mer, lorsque se trouva substantiellement érodé le principe de liberté des mers qui caractérise, au profit des grandes puissances maritimes, la matière depuis le XVII^e siècle. L'élément moteur en fut la combinaison entre une très forte volonté antagonique des pays récemment décolonisés et une évolution des techniques permettant l'intensification des possibilités d'exploitation des ressources maritimes (sous-sols et pêches).

L'ensemble prit alors principalement trois formes : une consolidation des droits de l'État côtier sur son plateau continental, l'élargissement à 12 milles de sa pleine souveraineté sur la mer territoriale et la création avec la ZEE d'une zone de souveraineté fonctionnelle d'une largeur de 200 milles.

Avec la réforme à venir de la Convention de Montego Bay, la France devrait gagner 1 million de km². Avec 11 millions de km², la France est la deuxième puissance maritime mondiale (après les États-Unis). Avec 25 millions de km², l'Union européenne est la première...

Une politique maritime nationale : pour quoi faire ?

- **Quel domaine** : La superficie de l'espace maritime français est la deuxième au monde après celle des États-Unis. 97 % de cette superficie se situe en outre-mer, ce qui permet à la France d'être présente stratégiquement et économiquement sur les trois principaux océans de notre planète.

- **Quels objectifs** : Développer, encadrer, sécuriser voire défendre les activités et les intérêts maritimes de la France et de ses Départements et collectivités d'outre-mer dans le respect des principes d'un développement durable et de la

protection de l'environnement appliqués aux mers et océans, aux régions littorales, à l'habitat et aux écosystèmes marins.

- **Quels défis** : Engager une action politique doublée d'une coordination interministérielle sans précédent pour saisir les opportunités offertes par les espaces maritimes. S'attacher à la compatibilité de la politique maritime nationale avec les objectifs de notre politique étrangère et de sécurité. S'affirmer comme une des nations *leaders* de l'exploration et de la protection des ressources profondes.

- **Quels enjeux** : L'observation de l'océan mondial rend compte des interdépendances à l'échelle de la planète en faisant ressortir le rôle tenu par chaque espace maritime régional et national dans le domaine du développement durable, du réchauffement climatique ou encore dans les questions de sécurité classique. Elle permet d'apprécier les enjeux liés à l'exploitation et à la préservation d'un patrimoine commun encore mal connu, pour lequel la France, deuxième espace maritime au monde, a une responsabilité particulièrement importante.

Le dernier *Livre blanc sur la Défense et la Sécurité nationale* ne mentionne pourtant pas la région du Pacifique, alors que c'est là que se situent nos principaux avantages stratégiques ; notamment en s'appuyant sur les 11 millions de km² de Zone économique exclusive (ZEE), la deuxième au Monde, qui contribue à la puissance maritime de la France et valide le concept « d'archipel France » sur la scène internationale.

Enjeux d'une politique étrangère et de défense dans les espaces maritimes

Depuis plusieurs années, la recrudescence des actes de piraterie au large des côtes du Déroit de Malacca, au large des côtes somaliennes, comme la multiplication des agressions armées contre les navires de commerce dans le golfe de Guinée ont mis en lumière des réalités maritimes oubliées.

Aux premiers rangs de celles-ci figurent :

- la forte dépendance de l'économie mondiale à l'égard du commerce maritime international ;
- l'attachement des puissances commerciales à la liberté des mers et à la libre circulation des marchandises ;
- l'importance du droit maritime international qui a façonné l'équilibre entre des États engagés à différents titres dans l'activité maritime (État du port, État côtier, État du pavillon) tout en posant les principes de la souveraineté de juridiction de chacun d'eux pour la gestion et l'exploitation des ressources de vastes zones maritimes et des fonds marins associés ;

- la nécessité de disposer de moyens nationaux capables de faire respecter le droit, protéger des ressortissants et préserver des intérêts répartis sur tous les océans du globe ;
- enfin, l'ampleur de la coopération internationale nécessaire pour conduire une action efficace dans un espace maritime souvent lointain.

Les nombreuses missions de lutte contre la piraterie conduites dans le golfe d'Aden (*Ocean Shield* de l'Otan, *Atalanta* de l'Union européenne) ont mis en évidence les capacités et les conditions nécessaires pour mener avec succès et dans la durée ces opérations de police de la haute mer à longue distance.

Dans le cas de la France, il convient de retenir :

- une organisation interministérielle de coordination de l'action de l'État en mer ;
- un centre diplomatique de gestion de crise ;
- une chaîne militaire de commandement des opérations interarmées ;
- un dispositif de surveillance maritime, d'échange d'informations et de renseignements ;
- des navires de guerre ou d'intervention prépositionnés ;
- le prolongement de l'action de force par une procédure judiciaire afin de traduire les pirates appréhendés devant un tribunal.

La mise en œuvre de telles capacités traduit l'aptitude d'un État à coordonner l'ensemble de ses moyens ministériels, dépassant le clivage traditionnel sécurité intérieure–sécurité extérieure, pour faire face à une crise à caractère maritime. Cependant, la lutte contre la piraterie engagée par les principales puissances maritimes mondiales ne peut se limiter à une réponse en haute mer aux attaques de réseaux de pirates bien organisés, alors que les causes du phénomène sont le fait de populations déshéritées et mettent en avant une jeunesse le plus souvent désœuvrée.

Après avoir pris des mesures immédiates pour sauvegarder leurs intérêts, en déployant différentes forces navales au large de la Somalie, les grandes puissances ne pourront soutenir un effort sécuritaire dans la durée sans en payer un coût politique et financier disproportionné au regard de l'aide apportée aux pays de la région pour résoudre les problèmes auxquels ils sont confrontés. Dans ce contexte, la consolidation d'une politique étrangère des espaces maritimes de portée mondiale permet non seulement d'élargir le cadre des réponses aux questions soulevées par la piraterie dans le Nord-Ouest de l'océan Indien, mais également d'aborder les différents espaces maritimes avec une approche adaptée aux enjeux régionaux.

La géographie des mers et des océans à l'échelle de la planète ainsi que la variété des activités qui s'y développent ou s'y rattachent, déterminent un large spectre d'enjeux stratégiques qui se déclinent dans toutes les dimensions d'une politique étrangère :

- sécurité ;
- économie ;
- commerce et industrie ;
- développement des populations et des régions littorales ;
- développement de l'activité maritime et protection des ressources ;
- préservation de l'environnement et développement durable ;
- recherche fondamentale sur le milieu et l'écosystème marins ;
- culture, éducation, formation...

Aucune ne peut être développée et mise en œuvre efficacement en dehors d'une vision d'ensemble.

En fonction de la dimension considérée, ces enjeux peuvent prendre des formes variées :

- animation d'un front pionnier de coopérations maritimes bilatérales et sous-régionales ;
- soutien à la politique maritime française en Europe et dans le monde ;
- affirmation de nos convictions en matière de développement durable des mers et des océans ;
- mise en œuvre et développement de la politique maritime de l'Union européenne dans une approche communautaire et intergouvernementale coordonnée ;
- mise en cohérence et orientation des développements maritimes des organisations internationales et des initiatives multilatérales conformément à nos vues et à nos intérêts ; consolidation de gouvernances ou de régimes maritimes régionaux ;
- émergence d'une gouvernance maritime mondiale.

Une politique maritime nationale : comment faire ?

Il convient, ainsi, de jeter les bases d'un dialogue maritime national au quotidien, en établissant une stratégie nationale en mesure d'orienter et d'encadrer le développement durable de ce vaste espace maritime.

Cette stratégie incorporera la connaissance et la gouvernance des écosystèmes en mettant l'accent sur la participation de tous les acteurs. Elle ouvrira

également la voie à la planification des espaces maritimes pour la conservation et l'utilisation durable des ressources côtières et océaniques.

Cette politique se fera sous l'impulsion du président de la République et la coordination du Premier ministre, en renforçant les structures et les mécanismes de coordination interministérielle pour le développement durable de l'espace maritime français. Afin d'y parvenir, il faut :

- **Développer « la gouvernance à cinq » des espaces maritimes :**
 - instituer le Conseil national des espaces maritimes sous l'égide du Premier ministre et le fédérer avec les autres Conseils sectoriels liés à la mer ;
 - instituer les Conseils de bassin maritime par façade (métropole) ou Conseils de bassin maritime transfrontalier pour les territoires outre-mer sous coprésidence État/Collectivité.
- **Assurer les moyens financiers de mise en œuvre de la politique :** créer un Fonds d'intervention pour la gestion des espaces maritimes (Figem) :
 - en fédérant l'ensemble des budgets d'État consacrés à la mer ;
 - en l'alimentant par les taxes, redevances ayant trait aux activités maritimes, ainsi que par une quote-part des agences de l'eau, d'une part et des crédits-carbone, d'autre part.
- **Développer dans la durée les capacités humaines de mise en œuvre de la politique :**

« L'Archipel France » est une façon nouvelle de considérer la continuité et les synergies entre la terre et l'océan, fondée sur les notions de décloisonnement et de désenclavement. En mettant la mer au « centre » de la France, c'est tout le développement social, économique, politique, culturel de notre pays qui s'ouvre sur de nouvelles perspectives.

C'est donner à la France toute sa dimension de par la richesse et le potentiel considérable de l'Outre-Mer, c'est aller vers une nouvelle manière de penser et d'agir car l'« Archipel France » débouche sur une méthodologie opérationnelle d'action mettant en place une grande stratégie maritime de développement durable, porteuse d'emplois nouveaux.
- Développer de manière coordonnée et durable les activités maritimes tout en maîtrisant l'ensemble des impacts associés : faire de la mer et de son littoral un espace de croissance et de développement durable pour l'emploi.

*

**

Cette nouvelle approche de la maritimisation des politiques publiques nationales, permettra aussi de contribuer au développement de la connaissance des

océans et ce, à l'aune d'importantes échéances internationales, dont celles de la COP21 en 2015 à Paris. Il conviendrait d'agir sur les axes/leviers suivants :

- **Instituer une stratégie nationale de recherche propre aux espaces maritimes** : avec l'aide d'un Conseil national de la recherche marine et côtière au sein du ministère de la Recherche.
- **Mettre en réseau les organismes de recherche et mutualiser les moyens** : une Alliance nationale pour les sciences de la mer et des pôles d'excellence en outre-mer.
- **Accentuer la prise en compte des sciences de la mer dans les initiatives de changement climatique** par un grand projet d'océanographie opérationnelle pour l'observation et la prévision des interactions océan-atmosphère et côtes et océans.
- **Rendre disponible les informations, les produits et les services essentiels aux opérations propres aux secteurs clés de l'économie nationale** : cohérence des systèmes d'information, observatoires et centres de ressources, aux niveaux national et régional.
- **Mobiliser tous les acteurs pour renforcer la connaissance, la surveillance et le contrôle du bon état des milieux** : en mobilisant les réseaux entre le monde scientifique, celui de la société civile et celui des secteurs privés.
- **Encourager les projets de territoire aux échelles biogéographiques appropriées** : réseau de sites pilotes Baylimer (bassin hydrographique, littoral et mer) étroitement lié au développement durable des activités maritimes.

Il faudrait promouvoir également un développement équilibré des activités maritimes :

- **Renforcer l'intervention de l'État en mer** : sécurité maritime, contrôles, prévention et lutte contre les accidents et les pollutions en mer.
- **Évaluer le coût de la dégradation environnementale lié aux activités maritimes** : études d'impact, évaluation coûts/bénéfices, valeur des services rendus par les écosystèmes.
- **Établir un réseau cohérent d'aires marines protégées** : 10 % des eaux sous juridiction française d'ici 2012 (engagement Grenelle de l'Environnement).
- **Concevoir les sites portuaires du futur** :
 - a.* Aménagement concerté des sites portuaires entre autorités concernées (État, collectivités territoriales, autorités portuaires).
 - b.* Développement d'une stratégie nationale garante d'un dynamisme économique de la filière au niveau international.

c. Optimisation des ports de plaisance et des ports de pêche.

- **Concevoir les navires du futur** : Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation pour la construction et les activités navales (Corican) concernant les 5 types de marine.
- **Favoriser les transports du futur** : promotion du « *shipping* », du transfert intermodal, du transport maritime interurbain et inter-îles.
- **Appuyer les stratégies nationales et régionales pour les énergies marines renouvelables par une politique de démonstrateurs** : mise en œuvre 2010 vers l'objectif 23 % à l'horizon 2020 (engagement Grenelle de l'environnement).
- **Définir une stratégie d'exploitation des ressources minérales** : potentialités, cahier des charges et mise en œuvre.
- **Réviser le contexte réglementaire d'accompagnement des usages touristiques** : préservation des milieux naturels et équilibres en matière d'expansion urbaine et de logement.
- **Développer un dispositif national de valorisation des ressources génétiques et de biotechnologies marines.**
- **Améliorer la gestion des pêcheries et développer les cultures marines.**

Poser les bases d'un dialogue maritime mondial

La France devrait peser sur la gouvernance mondiale des océans en améliorant sa capacité d'intervention dans les négociations internationales et sa présence dans les instances internationales qui traitent des sujets maritimes. Pour cela, il conviendrait de :

- **Promouvoir la collaboration au sein des bassins maritimes transfrontaliers** :
 - a. planification stratégique des bassins maritimes transfrontaliers en métropole et en outre-mer ;
 - b. création d'un pôle d'initiative de la mer par bassin transfrontalier en outre-mer.
- **Promouvoir le développement du bassin maritime transfrontalier méditerranéen** : une nouvelle alliance des États du Nord et du Sud s'appuyant sur l'Union pour la Méditerranée.
- **Contribuer à la préservation du bassin arctique** : appui à la protection de l'environnement marin arctique auprès du Conseil de l'Arctique sous forme d'un programme de recherche.

- **Lutter contre les pavillons de complaisance** : à l'image d'une initiative du type G20 pour les paradis fiscaux.
- **Créer des grandes aires marines protégées transfrontalières** : appui au projet « Mer de Corail » entre la Nouvelle-Calédonie et l'Australie.
- **Renforcer et unifier la lutte contre la pêche illicite non régulée et non réglementée.**

*

**

L'interaction entre espaces maritimes pourrait donc être traitée comme un point d'application du partenariat stratégique à bâtir entre l'Union européenne et les États-Unis, en complément de l'Otan, au service d'une relation transatlantique renouvelée.

Au-delà de l'établissement d'un dialogue maritime avec nos principaux partenaires, cette approche permet d'engager les grands acteurs maritimes en devenant aux premiers rangs desquels figurent le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine, ainsi que de manière différente le Nigeria, les pays du Golfe et d'Asie du Sud-Est.

Professeur Emmanuel Dupuy
Président de l'Ipse

Aspects stratégiques et internationaux

« **L**'international » pourrait sembler familier au marin puisque son terrain de jeu est l'océan mondial. Toutefois, dans les dernières décennies, bien qu'étant en mission dans les mers lointaines, il demeurait pour autant dans un cadre souvent national : les décisions relatives à sa mission étaient prises à Toulon, à Brest ou à Paris... Désormais une grande partie des opérations se déroule dans un cadre multinational, incluant celui des organisations internationales : où qu'il se trouve, des décisions fondamentales relatives à sa mission se prennent alors à Bruxelles ou à New York, par exemple, dans un comité qui rassemble les États-membres participants dont le sien.



Dans ce contexte, dans le domaine de la sécurité, la participation aux questions internationales de sécurité peut être vécue comme un grand souffle constructeur mais se révèle parfois tragique, d'abord pour ceux qui en subissent concrètement les effets mais aussi pour les acteurs eux-mêmes, à leur niveau. Les exemples ne manquent pas, notamment dans la période actuelle. Cet aspect est une porte d'entrée pour réfléchir à l'éthique de comportement du marin qui y est protagoniste, à son niveau, là où il se trouve.

*

**

En matière de relations internationales, en particulier quand un officier de Marine est affecté au sein d'une organisation internationale, le cas le plus complexe, la question se pose à lui en termes de résolution des tensions entre :

Ses valeurs personnelles de marin : celles-ci ont des éléments communs avec des marins d'autres pays, en particulier ceux qui ont une marine hauturière, mais ceux-là sont peu nombreux devant la majorité des États qui n'ont qu'une marine côtière ou pas de marine du tout ; on parle donc de quelqu'un dont l'expérience spécifique et les valeurs qui en résultent sont peu partagées et peuvent même être considérées comme excentriques ou marginales par les autres.

Sa loyauté par rapport à son État : elle est évidente par nature c'est son armée qui l'a formé puis mis en place à l'étranger et qui gère son avenir

professionnel. Au sein d'une organisation internationale, il n'est pas supposé représenter son État mais témoigner d'une manière de penser et d'envisager les travaux communs.

Sa loyauté par rapport à l'organisation internationale au sein de laquelle il se trouve : elle représente l'intérêt commun en vue duquel tous ses personnels internationaux sont tenus de conjuguer leurs efforts. Les travaux de l'état-major militaire de l'Otan, par exemple, sont ensuite présentés à un comité militaire composé des représentants militaires de chacun des États-membres. Il s'agit donc de négocier avec les représentants militaires de chacune des Nations-membres, dont la sienne, pour assurer les meilleures chances de succès du projet. Dans ce cas, la crédibilité personnelle, cruciale pour peser à long terme dans ce type d'organisation, dépend de sa propre impartialité. L'expérience du marin, familiarisé à la rencontre de nombreux interlocuteurs de différentes cultures est un atout essentiel pour démystifier « l'Autre », faire tomber beaucoup de préjugés et identifier ceux que l'Autre peut projeter sur vous-même. Il en résulte un dialogue plus vrai, en dépit des préjugés que l'Autre peut avoir sur vous, parce que la relation sonne plus juste.

*

**

L'expérience montre qu'il existe une forme d'éthique informelle qui ressort de chaque organisation internationale. Elle résulte de son style, de sa stratégie générale et de ses réalisations, incluant ses conditions d'emploi de la force. Il est donc intéressant de s'interroger sur la proximité des caractéristiques et des valeurs que l'on attribue au marin français avec l'une ou l'autre de ces organisations internationales.

Il me semble, en particulier, que l'Union européenne présente quelques similitudes que l'on peut relever ici :

La relation au temps : l'action européenne s'inscrit souvent dans la durée, comme l'action maritime. Elle se construit patiemment, n'est pas nécessairement très spectaculaire mais pèse inéluctablement sur le long terme. Comme le marin, elle éprouve des difficultés à en retirer une valorisation publique à la mesure de ses réalisations.

La large gamme d'action : dans le domaine de la sécurité, l'UE privilégie la mise en place d'un cadre juridique strict et un large spectre d'instruments possibles dans des domaines très divers : diplomatique, juridique, financier, policier et militaire incluant si nécessaire l'emploi de la force, encadré par le droit international. La combinaison des registres du *soft* au *hard power* est une caractéristique familière au marin qui opère régulièrement dans les relations de bon voisinage, la prévention des conflits, la gestion des crises et celle de l'après-crise.

L'ouverture à l'Autre : la devise européenne « Unis dans la diversité » vise à mettre en valeur des cultures, des compétences et des expériences diverses en vue d'un but commun. Dans le travail quotidien, au sein de l'Union européenne, la nationalité des personnes se fond souvent peu à peu dans l'ensemble des caractéristiques de chacun et finit, sous la pression des réalisations à mener à bien, par beaucoup moins compter que ses capacités personnelles à contribuer à la plus-value de l'équipe internationale.



On ne peut évidemment pas pousser trop loin ce type d'analogies. En particulier, la notion de confiance, cruciale pour le marin, présente un contenu parfois assez différent suivant les cultures. Mais l'expérience des voyages du marin et sa capacité à établir rapidement des relations avec ses interlocuteurs officiels sont des atouts indéniables.

Finalement, cela signifie-t-il que les valeurs de l'officier de Marine se prêtent à une école de pensée idéaliste des relations internationales, qui croit possible d'être animé par des buts éthiques et de les atteindre ainsi ? Je ne le crois pas. Il semble qu'elles se rapprocheraient plutôt d'une école plus réaliste qui, sans être nécessairement opposée à la première, met surtout en avant l'éthique de la responsabilité par rapport aux conséquences des choix.

Dans le domaine de relations internationales, c'est peut-être l'approche la plus difficile à mettre en œuvre.

Contre-amiral Jean-François Morel
Secrétaire général de l'Irsem

Les valeurs de la mer et de la Marine, une solution aux crises actuelles ?

Devant la qualité des interventions, ma présence ici n'a sans doute que l'intérêt de montrer, par le témoignage d'un officier de Marine en activité, la réalité et l'importance de la prise en compte des valeurs par la Marine nationale aujourd'hui.

En montant dans mon bureau, je lis et je relis les plaques rappelant les valeurs de la Marine, rangées par couple comme dans toutes les unités de la Marine : **Honneur** et **Patrie**, **Valeur** et **Discipline**. L'objectif n'est pas tant de vous donner ma définition de ces notions mais de rappeler l'importance pour tous les marins d'en tirer une réflexion personnelle, adaptée à sa personnalité et au contexte de sa vie professionnelle, et surtout de traduire cette démarche dans son comportement. Pour paraphraser Édouard Herriot à propos de la culture, « Les valeurs, c'est ce qui reste quand tout est oublié, ou inexistant, ou en dehors des références et des normes établies ».



Mais je voudrais tout d'abord vous confirmer que la Marine souhaite profondément partager ces valeurs qui découlent de son histoire et de son expérience, pour commencer dans les écoles de formation, auprès des 3 000 jeunes recrutés par an, parmi lesquels j'aimerais souligner ceux qui en font le meilleur usage, c'est-à-dire les 750 « volontaires », les 180 « mousses », les 80 « opérateurs de pont d'envol » et les 180 marins provenant d'un « bac pro marine ». Et la Marine présente toujours ces valeurs comme indispensables pour obtenir la victoire au combat, mais aussi pour s'y préparer, et même recommande de les appliquer en les adaptant à tous les épisodes de la vie.

Pour avancer dans ce partage sur les valeurs, je vous propose une analyse partielle, et forcément partielle, de mes réflexions personnelles récentes sur la réalité précise de valeurs indispensables au marin de 2015 et sur leur importance relative, en les mettant en perspectives avec les discours du Chef d'état-major de la Marine (CEMM) sur ce sujet, et avec une présentation récente proposée par un commandant de frégate à partir de son expérience issue de l'opération *Harmattan* en 2011.

Une typologie naturelle permet de classer ces valeurs en quatre familles.

Les deux premières concernent les valeurs du combattant :

- La première, évidente pour des marins-guerriers, est appelée par le CEMM « pugnacité », « combativité » par le commandant, et j'y rattache les valeurs de « courage » et « d'endurance ».
- Le CEMM insiste ensuite sur l'importance de « l'esprit d'équipage », le commandant soulignant l'importance de la « discipline » et de « l'entraînement », que je développe en « compétences individuelles qui permettent d'acquérir et de conforter les compétences collectives ».

Les deux dernières sont plus spécifiques au marin :

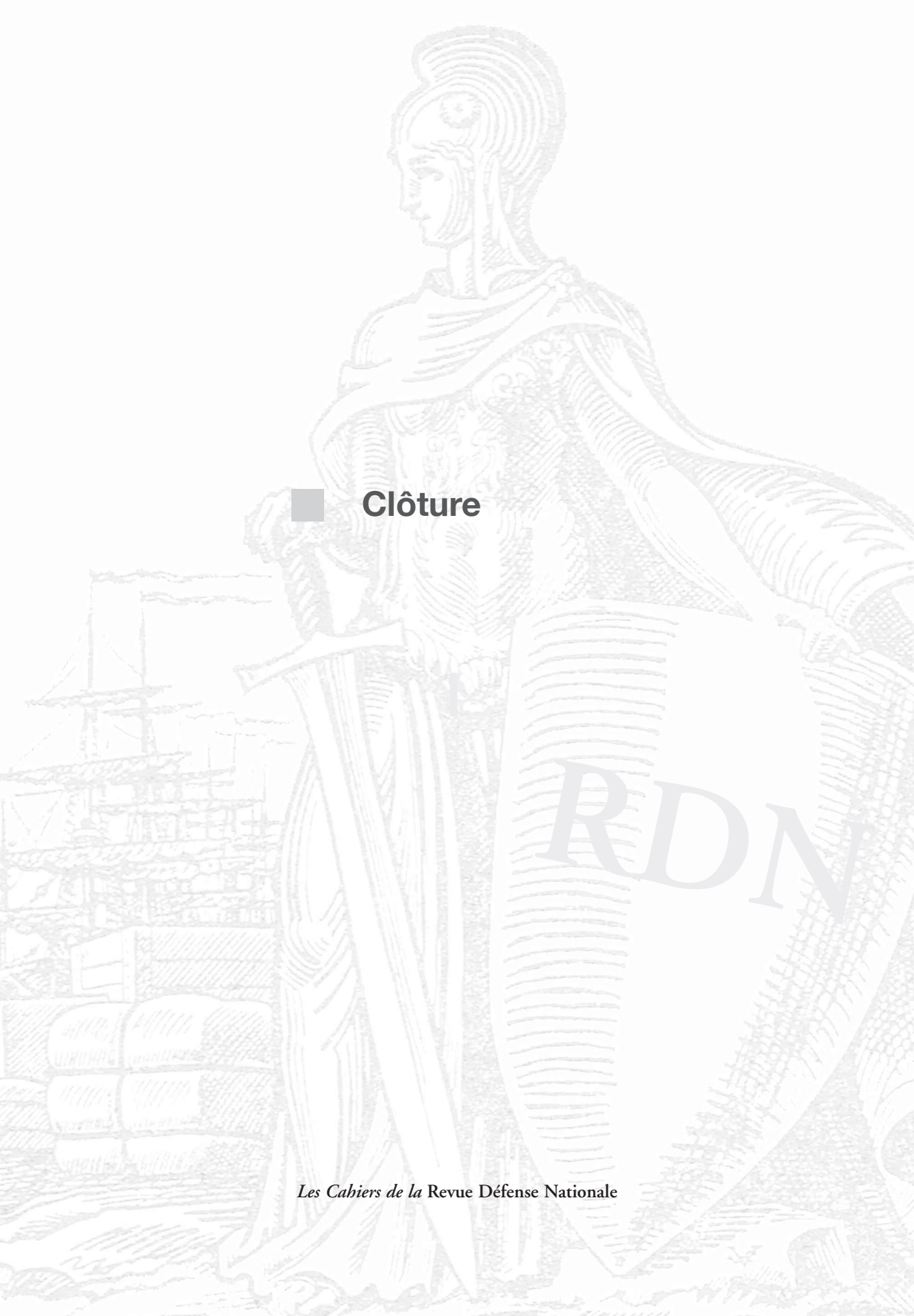
- La « solidarité » est, pour le CEMM, une valeur partagée par tous les marins que le commandant décrit pour son équipage en « cohésion » et « confiance », notions que je décris en « capacité à montrer de la considération envers tous les hommes de mer et souci de prendre cette considération en compte par une recherche permanente d'anticipation et de prévoyance ».
- Enfin, et cette valeur est la plus partagée par tous ceux avec qui j'ai abordé ces sujets, il reste « l'humilité », présentée de façon identique par le commandant et que je ne fais que préciser en ajoutant les valeurs de « respect », de « patience » et « d'honnêteté ».

*

**

En conclusion, je voudrais répondre à la question pertinente de l'amiral Dupont : « Quelle valeur importante pourrait manquer à la Marine et aux marins ? ». Je partage l'opinion déjà émise sur « l'importance de savoir désobéir », évidemment exceptionnellement et de façon réfléchie pour ne pas compromettre la cohésion citée à l'instant et afin de garantir une décision prise à bon escient, c'est-à-dire à partir d'une réflexion qui en fait la seule manière de réussir la mission ordonnée tout en respectant les autres valeurs. Mais j'ajouterai l'obligation « d'oser faire preuve de courage », non le courage physique au combat rappelé à l'instant, mais celui plus intellectuel ou moral et pas moins violent, qui concerne les institutions, les dirigeants et la société en général, qu'il faut arriver à informer et convaincre sur les enjeux de la mer, sur la nécessité de prendre en compte le rôle de la Marine et de défendre ses marins, et l'utilité voire l'importance de ses valeurs.

Contre-amiral Thierry Rousseau
Directeur du CESM



■ Clôture

RDN



La clôture de ce colloque a été réalisée par monsieur Alain de Tonquedec, de l'association française des membres de l'Ordre de Malte, représentant son excellence de la Rochefoucauld-Montbel, Grand hospitalier de l'Ordre de Malte.

Le fil conducteur de la synthèse est résumé dans la postface « La solidarité et la mer » écrite pour *Mer et Marine, enjeux stratégiques et culturels du XXI^e siècle, pour un monde plus fluide, plus juste, plus durable* » et reproduite ci-après.

La solidarité et la mer

Il n'y a ni richesse ni force que d'hommes. Cette citation, qui figure dès la première page de cet ouvrage, est bien connue mais elle resterait incomplète sans y mettre la valeur ajoutée des engagements qui portent l'homme à se dépasser.

Sur tous ses navires sont gravées les valeurs qui animent ce corps d'élite qu'est la Marine nationale, la « Royale » selon l'appellation traditionnelle : Honneur – Patrie – Valeur – Discipline.

Ces valeurs trouvent un singulier écho dans les valeurs fondatrices de l'Ordre de Malte qui invitait les premiers hospitaliers, il y a près de 1 000 ans, à avoir eux aussi, gravées dans le cœur, ces mêmes notions de respect de leur engagement, de service de l'intérêt commun, de défense de leur foi et d'obéissance.

Dans les pages de cet ouvrage, j'ai retenu quelques notions qui, au-delà même des liens historiques naturels avec l'Ordre, illustrent mieux que tout long commentaire la richesse des valeurs qui unissent la Marine et l'Ordre de Malte, et la noblesse de ce corps d'exception qui a parfois exprimé au prix de son sang les exigences de ces valeurs.

Citée par les Membres de l'Ordre dans leur prière quotidienne, la notion de service étonne toujours la société civile ; la solidarité de la mer rend cette notion de service consubstantielle à l'engagement du marin. L'évocation des missions de sauvetage en mer qu'évoque l'amiral Lagane à ce sujet en est une illustration d'évidence.

Mais le service n'a de sens que dans le respect de règles et de discipline : dans la Marine comme dans l'Ordre de Malte les règles d'autorité ne reposent pas sur la force mais sur le nécessaire équilibre qui harmonise les complémentarités. Complémentarité des compétences de savoir-faire à bord, complémentarité des compétences humaines dans l'approche du service des personnes vulnérables par l'Ordre.

Il y a là aussi une communion de valeurs dans ces deux institutions qui exigent de leurs « équipages » d'obéir à un bien supérieur, au service de l'intérêt commun.



Organisation caritative, un mot qui ajoute à l'humanitaire la noblesse du cœur, l'Ordre de Malte partage avec la Marine des vertus qui, à elles seules, auraient justifié, en dehors de toute préoccupation technique ou stratégique, le recours par Richelieu aux valeurs humaines que portaient les marins de l'Ordre : celle de la solidarité et celle de la spiritualité.

La première, la solidarité, conjugue chez le marin, la vie en équipage, la capacité de dépassement sans considération de frontières pour porter secours, l'acceptation pour le bien commun de la loi de l'obéissance ; chez le bénévole dans les actions de l'Ordre, elle consiste à agir constamment en prenant du recul par rapport aux pesanteurs du monde pour se consacrer à l'essentiel : primauté donnée à l'homme en son entier, attention portée aux situations de détresse et de précarité.

La seconde, la spiritualité, est à la fois plus profonde, plus exigeante mais surtout intimement liée à notre culture partagée qui, dans l'action, invite à l'écoute et au respect, et porte naturellement vers le sens du service.

Je trouve encore bien des sources de communion d'esprit et d'action entre nos institutions mais j'insisterai seulement sur deux notions qui me semblent fondamentales.

La première repose sur cette notion du service qui s'accompagne naturellement du souci constant de la compétence et de l'adaptabilité. Ainsi, tradition et modernité sont valeurs communes : *Moderne depuis mille ans*, comme le proclame l'engagement des bénévoles et des membres de l'Ordre. Une modernité qui n'a pas pour objectif de céder aux modes mais au contraire d'assurer la pérennité de l'exigence qualitative du service.

La mer est à la fois lieu d'action et de contemplation.

La charité est aussi action et temps de méditation.

Je suis heureux d'avoir trouvé, dans ces témoignages riches d'enseignements, une communauté morale, spirituelle et de service qui élève l'engagement humain et inscrit l'intérêt commun bien au-dessus des intérêts particuliers.

Ainsi, si l'ordre juste de la société et de l'État est le devoir essentiel du politique, n'y a-t-il aucun ordre juste qui puisse rendre superflu le service des valeurs humaines : c'est toute la noblesse de la Marine et la tradition de l'Ordre.

Dominique de la Rochefoucauld-Montbel
Grand Hospitalier de l'Ordre de Malte *

* Le Grand Hospitalier est le ministre de la Santé et des Affaires sociales de l'Ordre de Malte ; il est également le ministre de l'Action humanitaire et de la Coopération internationale.



lesvaleursdelamarine@gmail.com

Vertu et sens commun : les valeurs de la mer et de la Marine en action



Ce colloque a été organisé autour de l'ouvrage « Mer et Marine, enjeux stratégiques et culturels du XXI^e siècle pour un monde plus juste, plus fluide, plus durable », publié en 2014 sous la direction de Siméon Montrose et Éric Barrault, qui invite le lecteur à plonger au cœur de la culture marine faite d'esprit d'équipage, d'aventures mais surtout de service. Cette publication s'inscrivait dans la continuité du *Cahier de la RDN* « Les valeurs de la Marine » (printemps 2011).



Lancée en 1939 par le Comité d'études de défense nationale (Association loi 1901), la **Revue Défense Nationale** assure depuis lors la diffusion d'idées nouvelles sur les grandes questions nationales et internationales qu'elle aborde sous l'angle de la sécurité et de la défense. Son indépendance éditoriale lui permet de participer activement au renouvellement du débat stratégique. La **Revue Défense Nationale** permet de garder le contact avec le monde de la défense et apporte, grâce à ses analyses, la réflexion à l'homme d'action.