

— ÉTUDES MARINES —

Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Directeur de la publication

Contre-amiral Stéphane Boivin

Rédacteurs en chef

Cyrille P. Coutansais

Enseigne de vaisseau Hélène Dupuis

Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)
Case 08 – 1, place Joffre – 75700 Paris SP 07
01 44 42 82 13 – cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

— ÉTUDES MARINES —

MARINS

N°13 – Janvier 2018
Centre d'études stratégiques de la Marine

SOMMAIRE

PRÉFACE

Contre-amiral Stéphane Boivin 6

Le marin militaire

Commissaire en chef de 2^e classe François Millet 8

« Si la mer m'a rattrapé... »

Entretien avec Riff Reb's 16

Nouveau regard sur le métier de marin

Gilbert Buti 28

Prendre la mer

François Cassingena-Trévedy 40

Le marin connecté

Hervé Baudu 52

Le marin de commerce

Camille Valero 60

La mer, l'aventure Entretien avec Anne Quéméré	70
<i>Le Bel Espoir</i> fait (re)vivre Entretien avec Yves Loiselet	82
<i>Tara Expéditions</i>: les marins, la science et l'engagement pour la planète Romain Troublé	92
«La mer est la condition de la découverte du monde» Entretien avec Jacques Attali	100

PRÉFACE

Contre-amiral Stéphane BOIVIN

Directeur du Centre d'études stratégiques de la Marine

Le marin... Son image, sa représentation semblent figées, ancrées dans des visions d'hier ou d'avant-hier. On imagine un pêcheur sur son chalutier, un vieux loup de mer capitaine au long cours d'un navire de commerce ou un officier de la « Royale » seul maître à bord après Dieu. La réalité est pourtant bien différente. Si ces trois figures de marin ont longtemps été les seules – et parfois les mêmes, les pêcheurs constituant une bonne part des équipages de la Royale en cas de conflit –, elles se sont depuis démultipliées, complexifiées, diversifiées.

Il n'y a plus aujourd'hui un marin mais *des* marins, dont on trouvera quelques exemples dans ce numéro d'*Études marines*: aux militaires, pêcheurs, navigants se sont ajoutés des explorateurs, des scientifiques, des protecteurs de l'environnement, des câbliers, des poseurs d'éoliennes, la liste ne cessant de s'allonger au rythme de la complexification du monde, de ses techniques et de l'apparente facilité, très récente, d'aller en mer. Le métier lui-même s'est profondément transformé. Il s'est mondialisé, les équipages des gigantesques porte-conteneurs qui sillonnent nos océans se composant bien souvent de nationalités sans rapport avec le pavillon du navire. Mais au fond, ce n'est sans doute pas le changement majeur si on garde à l'esprit que, dans un passé pas si lointain, les navires de commerce européens étaient manœuvrés par des équipages constitués de Français comme de Portugais ou de Hollandais. Là où il y a rupture, c'est dans le rapport à la terre et par conséquent, le rapport à la mer.

Le navire, le marin lui-même, sont aujourd'hui connectés en permanence à la terre, ce qui change profondément la nature de ce métier. La famille demeure présente au quotidien, l'armateur ou le centre opérationnel de même. Ces modifications touchent singulièrement les équipages, mais sans doute plus encore le capitaine du navire qui n'est plus « seul maître à bord » et doit prendre en compte les impacts des nouvelles venues de la terre sur ses marins. Et c'est sans compter les évolutions à venir, les expérimentations de navires autonomes, sans équipage, devant se dérouler cette année... Longtemps univers fermé, replié sur lui-même, la mer semble de plus en plus une sorte de prolongement de la terre.

Ces bouleversements, loin de nous inciter au repli sur soi, à une nostalgie passéiste, doivent au contraire nous pousser à revoir nos habitudes, nous ouvrir sur d'autres univers pour mieux refonder nos pratiques, nos usages. *Études marines* en est un bon exemple: objet d'une exigence constante de mes prédécesseurs, elle en a récolté les fruits avec le prix « Stratégie maritime générale » de l'Académie de Marine en 2017 et s'inscrit dans une même volonté d'ouverture sur la mer, ses ruptures, son avenir.

Bonne lecture!

Le marin militaire

Commissaire en chef de deuxième classe François MILLET
Bureau « Politique RH » de la Direction du personnel militaire de la Marine

Le jeune Français qui pousse la porte d'un centre de recrutement pour s'engager dans la marine nationale constitue pour le sociologue une double curiosité : il s'apprête à devenir marin et militaire. Accepter d'endosser cette double identité peut en effet sembler à bien des égards fascinant tant ces deux métiers paraissent éloignés des standards de la société actuelle. C'est ce décalage qu'il convient d'analyser pour comprendre ce qu'est aujourd'hui un marin militaire, un marin à deux facettes en quelque sorte.

Nos marins sont des militaires comme les autres, mais en plus ce sont des marins. Ils sont profondément imprégnés et façonnés par le milieu dans lequel ils évoluent sans que pour autant leur statut de soldat puisse être nié. Mais nos marins militaires sont aussi des jeunes gens de leur temps qui vivent dans une société contemporaine au sein de laquelle s'expriment des aspirations nouvelles pouvant apparaître ici ou là difficilement compatibles avec les exigences de cette double identité.

Un marin d'équipage...

Le personnel de la Marine se singularise par une identité qui véhicule depuis toujours un imaginaire fort. La vie de marin évoque à tout un chacun la mer, le voyage, l'aventure, la liberté, la découverte du monde, l'exotisme, l'émancipation, la passion, le courage, soit autant de facettes d'un même modèle. La figure du marin est en effet protéiforme.

Il se singularise d'abord par l'environnement dans lequel il évolue : la haute mer. Il travaille ainsi jour et nuit au milieu d'éléments par nature hostiles, en autarcie, en forte autonomie vis-à-vis de la terre. Au milieu de l'océan Indien, un bâtiment peut se trouver à cinq jours de la côte la plus proche, ce qui peut être critique en cas d'urgence médicale. Cela crée une « solidarité des gens de mer » formalisée par le droit de la mer, qui dépasse les inimitiés terrestres.

Le marin doit par ailleurs faire preuve de rusticité. Il vit à l'intérieur d'une machine, ballotée par la mer, parfois vieillissante, offrant des conditions de vie spartiates. Et ses proches doivent eux aussi s'habituer à ses absences longues et répétées.

Technicien de haut niveau, il se caractérise dans le même temps par sa polyvalence et son adaptabilité grâce un socle de compétences embrassant les domaines maritime, militaire et sécuritaire. Ce socle est un ferment qui nourrit l'esprit d'équipage, gage d'efficacité opérationnelle, et la polyvalence est un impératif car sont regroupées

à bord des spécialités nombreuses et variées alors que la ressource humaine est limitée à la stricte suffisance par la structure même des bâtiments de combat.

La nécessaire autonomie à la mer, en l'absence du soutien de la terre, accentue encore cette double exigence de posséder du personnel à la fois expert et polyvalent. En mer, un équipage est en effet seul à faire face à l'adversité, aux avaries techniques ou de combat et aux aléas de la navigation. S'y ajoute un contexte d'exigence opérationnelle maximale dans quatre milieux d'emploi : sur la mer, dans les airs, sous la mer et dans des opérations spéciales, le plus souvent à terre. Cette large palette d'activités implique des cursus professionnels riches, dynamiques et surtout extrêmement divers. Les profils des marins sont donc nécessairement variés. On dénombre ainsi pas moins de 35 métiers d'officiers et 55 d'officiers mariniers. Cette caractéristique classique de la Marine est accentuée par la révolution des matériels qui engendre une augmentation du nombre de filières (un millier de qualifications sont aujourd'hui recensées) et exige de former des spécialistes dans des domaines extrêmement pointus (génie sous-marin, énergie nucléaire, contre-terrorisme maritime, manœuvres d'aéronefs sur une plateforme mouvante...).

Mais comment parler du métier de marin sans évoquer la vie en équipage et tout ce qui lui est associé : le souci des autres, la cohésion, la solidarité, l'importance du groupe. Ces caractéristiques traditionnelles de la vie embarquée imprègnent fortement l'identité du marin. Dans un équipage, chacun est indispensable et du matelot au commandant, chacun occupe un rôle essentiel, reconnu et valorisé : *chaque marin compte!*

On ne naît pas marin, on le devient. Les biais sont multiples : on le devient par la formation continue dans les écoles de la Marine, par l'expérience de la navigation, par la vie en équipage, autant de canaux qui permettent de rejoindre la large communauté des gens de mer par-delà les époques, les frontières et les nationalités.

Un militaire...

Pour singulier qu'il soit, le marin n'en est pas moins un militaire dont le statut est parfaitement adapté à la nature de sa vocation, de ses devoirs et de ses missions. À l'instar de ses camarades de l'armée de terre, de l'armée de l'air et de la gendarmerie, il est un citoyen doté d'un statut exorbitant du droit commun pour être en mesure d'exercer un métier hors-norme. Dans le cadre du code de la défense, l'usage légal de la force au-delà de la légitime défense lui est ainsi autorisé.



© Marine nationale / A. Groyer.
© Marine nationale / F. Ledoux.



© Marine nationale / M. Muller.
© Marine nationale / F. Eustache.

Le marin militaire est soumis à un ensemble de devoirs : discipline, loyauté, neutralité, disponibilité, mobilité (aussi bien géographique que professionnelle). Il peut être amené, si les circonstances l'exigent, au sacrifice suprême. Ses libertés fondamentales sont restreintes pour être compatibles avec l'exercice de son métier. Ainsi des devoirs de réserve et de neutralité. Il doit faire preuve en tous temps et en tous lieux de résilience et de courage : il ne connaît ni le jour ni l'heure où il doit partir défendre les intérêts supérieurs de la Nation. C'est tout le sens de la devise de la Marine, « Honneur et Patrie - Valeur et Discipline », qui résume à elle seule l'ensemble des mérites propres à la communauté militaire. Et d'énumérer ces caractéristiques fondatrices de la vocation au métier des armes que sont l'engagement, la cohésion, l'éthique, l'exemplarité, le charisme, la résilience, le courage, le collectif. Le groupe – pour ne pas dire l'équipage – prime sur l'individu.

L'impératif de jeunesse constitue une autre particularité de la fonction militaire que partage évidemment la Marine avec les autres armées et ce, à double titre : pour pouvoir répondre aux exigences du métier des armes, mais aussi à celles du métier de marin. Outre le niveau de combativité nécessaire à tout soldat qui réclame une forme physique irréprochable et une grande capacité de résilience mentale, le métier de marin militaire a ses exigences propres. Ainsi, le temps de la veille, par les privations de sommeil qu'il impose, nécessite des qualités physiques spécifiques pour répondre au défi de l'usure liée à l'enchaînement de missions de plusieurs mois. Cette endurance s'acquiert et s'entretient, mais elle fatigue. La carrière de marin se traduit en effet par un taux d'absence élevé et une activité intense, en particulier à la mer. En moyenne, un marin embarqué est absent 120 jours par an de son port-base et parfois beaucoup plus. Ce rythme d'activité vient renforcer l'impératif de jeunesse du marin militaire : la vie en mer use prématurément le personnel, absent de chez lui souvent et longtemps. C'est la raison pour laquelle les marins embarqués sont plus jeunes en moyenne (30 ans) que les autres militaires (33 ans en général) et *a fortiori* que la population active française (40 ans).

Parfaite condition physique, disponibilité d'esprit permanente pour l'action et grande stabilité psychologique caractérisent donc le marin militaire. Ce dernier possède bien une double identité, mais c'est aussi un jeune marqué par son temps.

Un homme et/ou une femme de son époque

Le portrait serait largement superficiel, à tout le moins désincarné, s'il ne considérait pas le marin militaire dans son environnement actuel. Ce dernier s'inscrit évidemment

dans une logique de génération. Le marin militaire d'aujourd'hui, s'il possède des points communs avec ses aînés, n'est plus celui d'hier. Si par des aspects il est en rupture avec un modèle sociologique établi, il est lui aussi un « *millennial* ». Car c'est bien cette génération « sans pareille¹ » qui constitue déjà la base de nos marins les plus jeunes et le vivier de la Marine de demain.

Les esprits les plus chagrins ne verront en eux que des êtres centrés sur eux-mêmes, incapables de supporter la coupure numérique, avec une nette tendance à se montrer indéterminés et inconstants. D'autres, plus objectifs, pointeront la dualité de leurs aspirations, à première vue contradictoires : ouverte au monde mais recentrée autour de son unité familiale et enfermée dans les réseaux sociaux et le monde virtuel, à la recherche de stabilité mais disposée à expérimenter plusieurs vies professionnelles, « zappeuse », volatile et consommatrice d'éphémère, mais en quête de missions qui portent du sens, la génération Z est complexe !

Les plus optimistes verront enfin dans cette ambivalence le signe d'une stricte exigence de la part d'une génération qui se place dans une démarche contractuelle : elle est prête à donner abondamment mais réclame beaucoup en retour, avec un niveau de compensations qui soit à la hauteur de celui des contraintes. Cette exigence est au cœur des réflexions RH de la Marine qui doit composer avec cette réalité sociologique pour proposer à la jeunesse un contrat suffisamment attractif, en mesure de répondre à l'ensemble des aspirations évoquées.

Au cœur de ce contrat, la préservation de la vie privée ne rentre plus dans les options de la transaction, cette exigence apparaissant comme essentielle et non négociable. L'arbitrage entre développements personnel, familial et professionnel est devenu une règle que l'institution ne peut pas occulter. Le marin souhaite à présent pleinement participer à l'éducation de ses enfants et la famille fait partie du paquetage. La problématique de l'emploi du conjoint, généralisé aujourd'hui, est également centrale. Il limite de fait la mobilité et le rythme de travail du marin qui participe à part entière aux aspects logistiques liés au quotidien de ses enfants. Enfin, le marin a tendance, plus que par le passé, à développer des projets personnels indépendamment de ses objectifs de carrière, ce qui suppose *de facto* une meilleure conciliation des vies professionnelle et privée.

Par bien des aspects, le marin, de surcroît militaire, pourrait apparaître comme un OVNI sociologique : très souvent en mer, milieu par nature hostile à l'homme, loin de chez lui

1. Une terminologie que nous empruntons au livre de Jean-Pierre Sirinelli, éditions Tallandier, 2016.

pour de longues périodes et prêt à donner sa vie. Son engagement traduit la résolution d'une équation à première vue difficile : accepter les contraintes propres aux métiers de marin et de militaire, mais conserver une vie sociale aux standards actuels. Paradoxalement à première vue, l'embarquement est la clé de l'équation. C'est en effet la vie en mer avec toutes ses dimensions et ses implications (le sens de l'engagement, la vie en équipage, l'intérêt des missions, l'exercice d'un métier passionnant, l'exigence de la performance) qui constitue le cœur de l'engagement du personnel de la Marine et garantit le succès des vocations d'aujourd'hui et d'hier. Comment expliquer autrement que près de 3 500 jeunes franchissent chaque année la coupée pour rejoindre l'institution ? Cet enthousiasme non dissimulé ne doit pas pour autant occulter les difficultés, notamment en termes de fidélisation, pour répondre aux aspirations de jeunes toujours plus exigeants sur ce que peuvent leur offrir les armées.

Plutôt qu'un OVNI, le marin militaire nous semble se rapprocher d'un modèle de citoyen moderne particulièrement accompli. Armé de solides qualités professionnelles et personnelles polies au fil du temps et doté d'un sens prononcé du bien commun, il est en fait parfaitement intégré au sein de sa génération et de la société pour laquelle il a accepté de s'engager totalement.



© Marine nationale / L. Bessodes.

« Si la mer m'a rattrapé... »

Entretien avec Riff REB'S

Auteur de bandes dessinées

—

Découvrez les premiers chapitres de l'album *À bord de l'Étoile Matutine* grâce au bonus numérique disponible sur notre site Internet (cesm.marine.defense.gouv.fr).

Études marines: Vous êtes l'auteur d'une trilogie sur la mer. Comment êtes-vous venu à ce thème maritime?

Riff Reb's: Cela fait plus de 30 ans que je fais de la bande dessinée et mon obsession n'était pas de traiter de la mer, mais d'abord de vivre du dessin. Dans mes premières histoires, il y a bien un capitaine de caboteur à la noix dans une espèce de science-fiction bizarre, mais la mer n'était pas le sujet, cela a toujours été l'humain. Si la mer m'a rattrapé, c'est par le biais de la littérature maritime et de ma directrice de collection aux éditions Soleil, qui a lancé *Noctambule*, une série centrée sur des adaptations littéraires. Il se trouve que j'avais lu *À bord de l'Étoile Matutine* de Pierre Mac Orlan, que j'en avais senti tout le potentiel d'adaptation pour la bande dessinée, et c'est ainsi que tout a commencé, un peu par hasard.

Ce ne doit pas être simple d'adapter Mac Orlan...

Oui et non. Mac Orlan est d'abord un peintre frustré et son écriture en garde la marque: c'est un fabricant d'images. Quand il décrit une image, je la vois, ce qui simplifie beaucoup les choses. La difficulté ensuite, c'est de choisir ce que l'on conserve et ce que l'on abandonne. Il faut partir du principe que quand on touche une œuvre, on va la saboter, casser sa mécanique pour la reconstruire. Il faut que ce soit une vraie adaptation, pas une illustration littéraire qui ne produit en général que de mauvais livres. On fait donc un choix. Ce qui me plaisait dans ce livre, c'est tout ce qu'il dit de l'Homme et la manière qu'a Mac Orlan de convoquer son vécu de la guerre 14-18: les conditions de vie sur un navire pirate de cette époque-là sont assez comparables à celles des pauvres gars dans les tranchées. Ils sont loin de leur femme, de leurs enfants, de leur famille. Et puis il y a la faim, la flotte, l'humidité, le fait de vivre en promiscuité permanente, la nourriture infâme. Enfin le danger: il peut tomber du ciel en 1914, on peut sauter sur des mines, et c'est la même incertitude en mer avec le risque d'un récif, d'une tempête... Et puis ce n'est pas une histoire en continu: chaque chapitre est une petite histoire qui va traiter de la faim, etc. C'est intéressant à adapter.

/...

C'est la raison pour laquelle vous avez un jeu de couleurs entre les chapitres, avec un thème différent à chaque fois : jaune, bleu, rouge, vert ?

Oui. Comme ce n'est pas une histoire partant d'un point A à un point B, qu'il y a des coupes entre les chapitres, des moments creux où il ne se passe rien, des histoires même qui ne s'enchaînent pas, il fallait que je trouve un moyen pour ne pas perdre mon lecteur, mais sans pour autant que je sois obligé de faire un texte explicatif à la mode des années 1950-1960 : « plus tard, ailleurs, dans une autre mer... ». Du point de vue narratif, les lecteurs ont évolué : un gamin comprend un *flashback* sans qu'on ait besoin de le lui expliquer, alors que nos grands-parents... un *flashback* dans *Ben Hur*, tu les larguais complètement ! Un des problèmes de mon métier, c'est de savoir quelle part tu laisses à l'imaginaire du lecteur : trop peu, il ne te suivra pas, trop, tu tues ton récit. Cela dépend aussi du genre que tu traites : pour un film de guerre, un *western*, quelques images vont tout de suite planter l'ambiance, car ce sont des univers connus, très codifiés. À l'inverse, dans certains domaines comme la science-fiction, il faut tout expliquer. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle je n'en fais pas : il faut passer son temps à tout expliquer, les civilisations, etc. Et pendant ce temps-là, tu ne racontes pas d'histoire ! Donc, sur ces principes de faire attention au lecteur, de bien le garder avec moi sans l'étouffer, il fallait que j'arrive à trouver un moyen de ne pas avoir ces textes de liaison qui m'auraient gâché mon Mac Orlan. J'en suis venu à cette solution graphique qui me permettait de faire des coutures, des ponts entre chaque histoire, de faire comprendre que chaque chapitre est un morceau d'un tableau global du marin. Car avant d'être des pirates, ce sont des marins, des hommes, avec la faim, le manque d'amour, etc.

Solution que vous avez reprise dans vos albums suivants... Pourquoi une suite, d'ailleurs : la mer vous a envoûté ?

C'est plus le fruit du hasard. Quand l'album est sorti, il a eu instantanément le prix *RTL* du mois et, dans les trois mois, les 5 000 exemplaires tirés ont été épuisés... L'éditeur, qui est à l'époque Mourad Boudjellal, me dit alors : « Riff, tu ne me ferais pas un autre album de pirates ? ». Je lui réponds : « *A priori*, non », d'autant plus que je travaille à ce moment-là sur *Le Vagabond des étoiles* de Jack London. C'est un livre très noir, sans lien avec la mer, qui raconte l'histoire d'un homme en prison, en cellule d'isolement, en 1910. C'est très, très compliqué à mettre en scène, cela me demande pas mal de documentation, notamment des livres de marine pour refaire une goélette, et c'est ainsi que je tombe sur *Le Loup des mers*. J'appelle *illico* l'éditeur et je lui dis que j'arrête *Le Vagabond des étoiles*, décidément trop compliqué, pour me lancer dans un autre London. C'est ainsi que je me suis retrouvé avec un deuxième album maritime.

***Le Loup des mers* est assez différent du précédent: on dirait presque un roman initiatique...**

Pour moi c'est un livre de philo, mais sans discours lénifiants. London part comme toujours de son vécu. Il l'a faite, cette campagne de pêche évoquée dans le livre. Il l'a vécue, il sait de quoi il parle, et c'est à bord qu'il entend cette histoire d'un capitaine qui est un vrai bourreau pour son équipage, qui aurait même tué un de ses marins. Cette espèce de loup des mers existait vraiment, il changeait de pavillon en entrant sur les côtes américaines pour éviter la police. London, obsédé par l'humanité et tout le mouvement d'idées de l'époque, Nietzsche, Darwin, etc. décide de les mettre en scène, de les questionner sur un bateau, lieu idéal vu que tu ne peux pas t'enfuir: soit tu affrontes, soit tu plies. Il confronte donc l'homme moderne tel qu'il le voit, c'est-à-dire un critique littéraire, bien élevé, à un truc de dingue, mais qui est d'abord la vie de 80 % des pêcheurs de l'époque. Pour un intellectuel issu du milieu tertiaire, dont nous venons presque tous désormais, tout le monde a les mains bien lisses: se retrouver dans un bateau comme ça, en pleine pêche, en mer de Béring, avec la bouffe, l'ambiance, les matelots qui passent leur temps à te voler... Il en prend plein la vue et est confronté à Larsen, le capitaine du navire, une merveille d'ambiguïté. Il est fort physiquement, brillant verbalement, intelligent et en même temps il fait régner sa loi sur son navire, en assumant totalement le fait d'être un loup, d'écraser les faibles et de se plier à plus fort que lui si cela doit se produire un jour. On est déjà dans *L'Appel de la forêt*, dans *Croc-Blanc*: c'est un fil conducteur que London n'a jamais lâché, mais en estimant que l'œuvre civilisatrice l'emportera. Donc voilà ce qu'il fait se confronter sur ce bateau: ce qu'il appelle le «vieux monde», le statut animal, et le monde en devenir, qui place l'Homme en son cœur.

Et puis vient un troisième album, le recueil de nouvelles.

Oui, une manière de boucler la boucle, de faire un dernier tour d'horizon de tous ces auteurs qui m'ont enchanté ces dernières années, qui ont nourri mes deux albums. Je me suis lancé dans ce recueil de nouvelles en allant piocher des écrivains que j'admire pour leur style, leur vision du monde, avec de l'illustration, un texte et puis de la vraie adaptation, c'est-à-dire de la transposition totalement en figuration narrative. Je ne pouvais pas échapper au grand Hugo, pas plus qu'au grand Traven qui est l'équivalent de London, cent ans après et en Amérique centrale. Avec Edgar Poe, on descend dans le *maelström*, c'est purement visuel, et puis Eugène Sue, ses débuts en littérature avec *Kernok le pirate*, *Condroyer*, une histoire de baleinier, de la littérature française des années 1930 et enfin Conrad. Je voulais absolument un Conrad, mais



La vie en mer vue par Riff Reb's.
© Éditions Soleil, 2009 / Riff Reb's.







ses nouvelles, ce sont des livres entiers : c'est la nouvelle à l'anglaise donc, à l'époque, un petit roman. Vu qu'il était mieux payé à faire des nouvelles qu'un roman, il faisait des nouvelles, mais des nouvelles dilatées ! Il ne faut jamais oublier que les écrivains, comme les peintres travaillent aussi avec l'idée du bifteck au bout : ce ne sont pas de purs génies, de purs artistes, jamais, c'est très rare. En général, ils tiraient à la ligne pour ajouter des séquences d'amour stupides, histoire de faire un peu de romance, de grignoter de la ligne. Et pour en revenir à Conrad, je me suis limité à l'introduction d'un livre bien plus vaste : *Un Sourire de la fortune*. Ce qui m'a touché dans cette histoire, c'est l'isolement du capitaine. D'abord parce qu'il est au sein d'un équipage dont il ne maîtrise pas forcément la langue, et puis aussi, pour préserver son autorité, il doit rester à distance, ne pas se mêler de tout, savoir garder la face. J'ai voulu raconter un bout de cela, un homme qui se sent vraiment seul alors qu'il y a quand même pas mal de monde à bord.

C'est donc la fin de votre trilogie, vous pensez que vous n'aurez pas d'opportunités de retravailler la mer ?

Je n'en sais rien ! Rien n'est fermé : si un sujet m'intéresse, peut-être que je replongerai, mais je ne veux pas devenir un auteur maritime, être enfermé dans une thématique. J'ai choisi ce métier-là pour échapper à l'usine, donc je ne vais pas refaire une usine autour de moi pour exploiter quelque chose qui marche. C'est vrai qu'il y a pas mal d'auteurs qui, une fois qu'ils ont trouvé un créneau, l'exploitent jusqu'à plus soif pour en vivre, ce que je comprends tout à fait : cette profession regorge d'auteurs qui ne vivent pas de leur métier ou en vivent mal. Ma femme et moi avons réussi à nous en sortir tous les deux sans trop de compromis d'un point de vue artistique et ce n'est pas parce que cela marche que je vais changer. Il faut bien comprendre que le dessin m'a sauvé d'à peu près tout : à huit ans, j'ai été viré de l'école publique, j'ai été chez les curés qui m'ont tenu un petit moment avant d'être viré en seconde. Je dessinais déjà à l'époque, je faisais des affiches pour le ciné-club. Mais résultat, viré du public, du privé, mon avenir s'annonçait compliqué. Ma mère s'est battue et a réussi à me faire inscrire en BEP dactylo ! J'ai fait la matinée, puis j'ai été ajouter mon nom sur la liste de la seconde économique. Au bout d'une semaine, j'ai été voir la direction de l'école, qui m'a laissé dans l'enseignement général. Et là, j'ai eu un déclic : je travaillais tous les étés depuis l'âge de 14 ans et j'ai compris que si je n'avais pas le bac, mon destin, ce serait l'usine. J'ai eu mon bac au rattrapage, grâce au dessin, au sport, et j'ai décidé de tenter les Arts déco. Mes économies, ma 4L même, sont passées dans une préparation au concours des grandes écoles et j'ai eu mon école. Sauf qu'au bout d'un moment, plus de bourse, plus d'argent, il a fallu que je lâche les études et que je

travaille dans le dessin animé pour gagner ma croûte tout en dessinant mes albums la nuit. Il m'a fallu huit ans avant que cela commence à accrocher, en ayant essayé beaucoup de refus d'éditeurs, ce qui est normal. Aujourd'hui cela fonctionne très bien, mais je n'oublie pas d'où je viens et pourquoi j'ai choisi cette voie : échapper à l'usine.

Nous voudrions aborder maintenant votre rapport à la mer : quel est votre lien avec elle ?

Déjà, j'ai grandi au Havre. Et puis mon père avait un petit bateau avec lequel on partait à la pêche : on lançait les lignes pour tirer du maquereau, on allait sur les bouées au large, sur le cap de la Hève, pour aller gratter les moules. Ce qui n'était pas précisément une sinécure : le bateau tournait dans un sens et la bouée dans l'autre. J'ai failli me noyer aussi, à Étretat. Mon père avait une périssoire, ces espèces de bateaux de la forme d'un kayak fabriqués uniquement à Étretat : il y a tout juste une demi-place pour une deuxième personne. Un jour, la barcasse s'est retournée et j'ai dû faire des allers-retours dans l'eau jusqu'à ce que mon père puisse me sortir... Cela ne s'appelle pas « périssoire » pour rien ! Bref, les expéditions maritimes de ma jeunesse ne m'ont pas forcément donné envie d'apprendre à naviguer. J'ai un lien très fort avec la mer, mais il ne s'est pas construit dans la facilité. Ensuite, du fait d'être au Havre, j'ai eu plein d'occasions d'embarquer sur différents bateaux : j'ai passé des après-midi sur des remorqueurs pour aller tracter, faire du halage avec un pilote pour aller chercher le bateau au large et le ramener vers la Seine. Au final, je suis très heureux en mer, surtout quand je vois les côtes s'éloigner : il n'y a plus de lois ou du moins c'est d'autres lois, sans les stationnements, toutes ces petites interdictions terrestres. Tu es ailleurs tout de suite.

C'est la liberté qui vous plaît ?

Je ne pourrais pas le formuler comme cela, ce n'est pas intellectuel. L'intellectuel, c'est ce que je fais dans cet entretien, mais en mer, c'est plus des sensations. Tenez j'ai un copain, Cromwell, qui avait un bateau au Havre et voulait l'amener jusqu'à Dieppe avec un arrêt d'une nuit à Fécamp histoire de longer la côte. On embarque à plusieurs, on sort du port avec un mètre de creux, et là, tout le monde malade... Et il s'agissait ensuite de passer le cap de La Hève, puis le cap d'Antifer derrière, ce qui envoie un petit peu quand même ! Et bien là, j'étais heureux. Je n'ai jamais été malade en mer, peut-être une fois en revenant d'Angleterre sur un *ferry* la nuit, pris en pleine tempête, mais faut dire qu'un *ferry* est une drôle de boîte en fer et que je revenais d'un concert *punk*...

Cela compte la musique dans votre travail? Au niveau du rythme par exemple?

En fait c'est assez indirect, elle m'accompagne en infrasons, en sous-couches. Quand je travaille sur mes livres, je fais des courbes de niveau. Pas d'un point de vue musical, mais dramaturgique: un *crescendo*, *decrescendo*... C'est le principe d'une symphonie, comme une tempête: ça envoie, puis cela se calme sur la fin. Je travaille mes livres sur ce principe: je me mets d'abord une espèce de logarithme que j'essaie de suivre par la forme narrative, puis vient le découpage, la partie la plus abstraite, la plus intéressante de mon travail, avec les choses que l'on dit et celles que l'on suggère par l'image. Une foule par exemple, si on met trois personnes avec des gens au fond, il n'y a pas besoin de la dessiner. Il y a plein de ruses pour ne pas répéter les mêmes éléments de case en case, ce qui permet de créer du rythme, des accélérations, avant d'arriver à un calme plat, pour mieux repartir. La mer est très bien pour cela: si tu dessines l'horizon, tu dessines du plat qui fait retomber la tension, permet à l'œil de se calmer, avec peu d'indices. Tu mets le lecteur dans un état d'attente et tout d'un coup, tu le fais repartir avec un abordage ou je ne sais quoi. La rythmique fait partie intégrante de la narration.

Votre trilogie se déroule uniquement dans le passé, vous n'avez pas envie de vous intéresser à la mer aujourd'hui? Au Havre, à son évolution?

Surtout que j'adore cette ville, les gens de cette ville. J'y suis revenu à la naissance de notre premier enfant... Montrouge, Porte d'Orléans, la nationale 20, la cour en ciment, je ne voulais pas qu'il grandisse là-dedans. Voilà pourquoi je suis revenu et nous avons trouvé une petite maison avec une très belle vue sur la mer, la côte en face, l'entrée du port, la plage à 20 mètres. Sur Sainte-Adresse, là où sont les patrons du Havre. Il n'y a plus beaucoup d'usines, mais il y a toujours des patrons et c'est sans doute la seule chose stable, car sinon la ville a beaucoup changé. Les ports modernes sont très loin des villes maintenant, grillagés, fermés. Et puis c'est très électronique: j'ai un copain *docker* qui travaille à je ne sais combien de mètres de haut, sur un portique, et qui range ses conteneurs, ses petites boîtes, en fonction du *Lego*® qu'on lui a dessiné: telle boîte à tel endroit, etc. Avant, quand j'étais gamin, commis de quai sur le port, il y avait encore des ballots d'élastiques, on envoyait des morceaux du métro de Mexico et moi j'allais relever les numéros des caisses. Et le port était en centre-ville. Aujourd'hui, la mairie est en train de récupérer la friche pour essayer de mettre des habitations, des commerces, mais ce n'est pas évident. Le port que j'ai connu, c'est fini, c'est un monde qui a quasiment disparu. Cela donne un peu le vertige: songez quand même que gamin j'ai vu le *France*, et puis j'étais nourri aux

souvenirs de mon grand-père qui me racontait le quai aux essences où l'on pouvait sentir les bois d'Afrique, reconnaître les arbres à l'odeur... Il y avait aussi le hangar aux bananes, les agrumes, les cafés... C'était rempli de parfums! Maintenant, tout est sous boîte. J'ai encore mes bistrotts du quartier de l'Eure, le quartier des Rabanes, où il y a des bonnes vieilles tronches, dont on ne sait plus si elles viennent du port ou du vieux rock du Havre, mais c'est les mêmes de toute façon, qui aiment bien tout ce qui n'est pas branché. Donc je fréquente encore un peu cet univers, mais le milieu en lui-même a changé. Et puis je n'ai pas cette nostalgie-là, parce que je voulais aussi y échapper! Vu ma scolarité, j'aurais travaillé chez *Goodyear*, chez *Renault*, sur le port... Mais j'en ai retiré plein d'expériences diverses, de relations, de sensations, qui sont souvent brèves, mais il suffit d'avoir faim une fois dans sa vie pour pouvoir en parler et savoir ouvrir son portefeuille à quelqu'un pour lui filer une pièce. Si tu n'as jamais eu faim, tu ne peux pas comprendre, si tu n'as pas eu froid, si tu n'as pas eu le manque de sucre. Bon, il se trouve que dans ma vie, j'ai eu plein d'occasions de ressentir ces manques, plein de sensations, d'impressions, maritimes ou non, qui me permettent de les prolonger pour en faire de jolis mensonges en livres.

Propos recueillis par l'ASP Quentin Chanal et Cyrille P. Coutansais

Nouveau regard sur le métier de marin

Gilbert BUTI*

Professeur émérite d'histoire (Aix-Marseille Université)

Chercheur au laboratoire Telemme (AMU-CNRS-MMSH)

Les marins européens au temps de la marine à voile – et encore au-delà – ont longtemps été assimilés à une frange de la société, libres d’attaches familiales et culturelles, passant leur vie en mer lorsqu’ils ne fréquentaient pas les bouges des ports d’escale. Depuis une trentaine d’années, les travaux sur le monde maritime ont affiné le tableau en rendant à la réalité sociale et géographique du marin une grande part de sa diversité. S’il est inutile de revenir ici sur la genèse de la profession de marin¹, il convient de ne pas confondre, comme le font certains, marins et gens de mer et de considérer dans un même ensemble tous ceux dont l’existence dépend de la mer à quelque titre que ce soit : les navigants et leurs familles, les armateurs et les constructeurs, ainsi que ceux qui, à la ville comme à la campagne, vivent de la mer et travaillent pour elle, des portefaix aux fabricants d’appareils, de voiles ou de cordages... Les marins sont d’abord et avant tout les hommes qui exercent « le métier de la mer », c’est-à-dire qui naviguent.

Cette précision ne réduit pas la complexité de la condition des navigants, car « *on ne déracine pas les marins de leur milieu naturel. Ils ne quittent un rivage que pour en trouver un autre et revenir à leur point de départ. [...] Sans doute le marin débarqué songe à son prochain embarquement, mais lorsqu’il est en mer, il a la nostalgie des siens, de sa maison, de son lopin de terre, car souvent il n’est pas uniquement marin. Amoureux de son clocher, il espère trouver à ses pieds sa dernière demeure. Le milieu du marin doit donc être considéré simultanément en mer et à terre, dans la société d’où il vient et où il revient et dans l’espace géographique, terrestre et maritime, où s’exerce son activité commandée par la mer. Groupe professionnel, et non pas catégorie sociale, les gens de mer ne livrent les secrets de leur vie quotidienne que dans leur environnement.* »² Alors marin, qu’est-ce à dire ?

Marin de père en fils ?

« Celui qui n’est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin ». Ce dicton populaire allemand, quelque peu provocateur, sinon méprisant, a le mérite de nuancer, sinon de refuser, la soi-disant vocation maritime³. Les besoins croissants de la Marine, en relation avec le développement du « commerce de mer » et l’essor des forces navales, si étroitement associés, ne peuvent pas être couverts par les seuls garçons des familles de marins. Absolument indispensables, les apports extérieurs invitent à nuancer l’idée,

* Pour une étude détaillée, on se reportera à Gilbert Buti et Alain Cabantous, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016.

1. Norbert Elias, « Études sur la genèse de la profession de marin », *Les Champs de Mars. Cahiers du Centre d’études en sciences sociales de la Défense*, Paris, La Documentation française, 2003 (traduction de textes publiés en anglais en 1950).

2. Michel Mollat du Jourdin, *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX^e-XVI^e siècle)*, Paris, Hachette, 1983, p. 8.

3. Dicton cité par Constance Margain, « Celui qui n’est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin : métier et identités du marin en Allemagne durant l’entre-deux-guerres », *Revue d’Histoire maritime*, n°18, 2014, p. 181-200.

sinon le cliché, selon laquelle on est « marin de père en fils ». La formule peut en partie convenir au groupe des officiers mariniers allant au commerce et plus encore à celui des officiers destinés à la guerre, mais ne s'applique pas à la majorité des garçons issus des milieux modestes et quelquefois sans lien direct avec le monde de la mer. Elle paraît également varier selon les types d'activités ou les régions européennes. En détournant légèrement les propos de l'amiral d'Estaing à la fin du XVIII^e siècle, nous pourrions dire que « c'est une chimère de se persuader qu'il faut avoir vu la mer en naissant et avoir nécessairement pêché les sardines pour apprendre à ne pas la craindre. »

Certes, à la fin du XVIII^e siècle en Bretagne, première province maritime française, 45 % des marins sont fils de marins ou de pères exerçant une activité para-maritime, mais 55 % ne le sont pas... Cette tendance, plus forte au XVII^e siècle qu'au début XIX^e, se retrouve dans les ports dominés par la pêche (Granville, Boulogne, Dieppe, Enkhuizen), où « les enfants des pêcheurs ne visent pas à d'autre état que celui de leur père. » Toutefois, elle ne se vérifie pas dans des secteurs en expansion qui ont besoin d'ouvrir leurs sources de recrutement. Au milieu du XVIII^e siècle, la pêche morutière puise des hommes parmi les paysans pauvres des campagnes flamandes et picardes. La flottille de Paimpol armée pour la pêche morutière en Islande aspire les employés d'artisans, les journaliers agricoles, les fils de familles nombreuses des paroisses rurales et, sur les rivages sud de la Bretagne, les équipages des chaloupes sardinières sont composés de paysans temporaires.

Cette moindre filiation avec le monde de la mer est également observée dans les ports orientés vers le commerce lointain comme Amsterdam, Londres, Bordeaux, Marseille, Nantes et La Rochelle où, au milieu du XVIII^e siècle, près d'un tiers des jeunes embarqués sont issus des couches urbaines de la boutique et de l'échoppe. La présence d'enfants de marins est en revanche plus forte dans les ports de taille moyenne et les petits ports au tissu économique moins diversifié, des Flandres à la Ligurie, en passant par l'Aunis, la Catalogne et la Provence. Cependant, les fils d'artisans, et plus encore de cultivateurs, demeurent relativement nombreux parmi les mousses embarqués, car ces engagements ont pu constituer un refuge occasionnel pour des ruraux cherchant à échapper au tirage au sort pour la milice – car inscrits sur les registres de la Marine, ils ne seront pas expédiés au front avec les troupes de ligne – ou structurel afin de compenser durablement les insuffisantes ressources de la terre. Dans la mesure où l'arrière-pays est relativement pauvre et où les jeunes

Ci-contre, matelots normand et breton du XIX^e siècle. © *Musée national de la Marine / A. Fux.*
Barques de pêche au XIX^e siècle. © *Musée national de la Marine / P. Dantec.*



paysans gagnent davantage dans une expédition à Terre-Neuve qu'à cultiver la terre, il n'y a jamais de difficultés, au cours du XVIII^e siècle, pour lever des équipages morutiers malgré la rudesse de la tâche. Cette situation est loin d'être marginale quand on sait qu'à la veille de la Révolution, la pêche à Terre-Neuve absorbe 20 % (plus de 11 000 hommes) de la population maritime française embarquée (environ 53 500).

La formation

Pour la masse des navigants, des mousses aux matelots, c'est «sur le tas» que l'on se forme, c'est sur le pont que s'effectue, par le «matelotage», la transmission des savoir-faire. Que l'on soit mousse ou novice, l'entrée dans le métier s'effectue en mer et sans initiation progressive. Les enfants présents sur les petits caboteurs ou les bateaux de petite pêche côtière naviguent bien avant les douze ans mentionnés dans les règlements. Toutefois, vers les destinations lointaines du grand cabotage et du long cours (Levant, océan Indien, Antilles, mer du Sud), les jeunes garçons entreprennent souvent leurs premières navigations à l'âge prévu par la législation.

La précocité de l'entrée dans la carrière n'est pas strictement liée à l'origine socioprofessionnelle de ces garçons. Parmi les mousses inscrits sur les rôles d'équipage figurent aussi bien des fils de capitaines ou de matelots que des enfants recueillis par les institutions charitables. Les rôles d'équipage, notamment ceux des bâtiments allant s'échouer «à la côte», signalent à bord la présence d'un père, d'un frère ou d'un oncle, ainsi que des membres du voisinage. La solidarité familiale, la volonté de transmettre le métier au sein du groupe, la crainte de recruter des enfants «malingres ou prêts à déserter» et de devoir subir la tutelle des administrateurs hospitaliers rendent compte de cette attitude. La proximité sociale semble propice au suivi de l'apprentissage du métier de la mer mais l'environnement familial n'est pas forcément protecteur.

En outre, la vie professionnelle des marins français présente une originalité forte. En effet, à compter de 1670, ils sont encadrés par le système des classes mis en place pour composer les équipages de la marine de guerre. Dans chaque communauté littorale, les hommes entre 18 et 55 ans sont répartis en trois classes pour servir alternativement sur les vaisseaux du roi, le corps des officiers étant, en revanche, permanent. Le passage sur ces vaisseaux contribue également à la formation des hommes et au développement de leurs «qualités nautiques». Des contreparties sont accordées pour faire accepter la contrainte de ce service militaire obligatoire pour les matelots, les pêcheurs et les gens de rivière (1692) ; la Caisse des Invalides, créée en 1673, verse ainsi une pension aux mutilés et blessés, voire à leurs veuves. Étendue à partir de 1709 aux gens de mer

embarqués au commerce, cette pension, qui repose sur un système de répartition et de solidarité entre les générations, apparaît comme un véritable droit à la retraite pour les inscrits âgés de plus de 60 ans. Cette disposition a contribué à renforcer une identité maritime forgée par le travail et façonnée par les risques du métier. Supprimé en 1790, le système est rétabli en 1795 sous le nom d'inscription maritime et perdure jusqu'en 1965. Cette institution a été un temps imitée en Espagne (*Matricola del Mar*) tandis qu'en Grande-Bretagne et aux Provinces-Unies, le recrutement a suivi d'autres modalités, comme la « presse » (engagement forcé).

L'essor des trafics transocéaniques, des pêches lointaines, de la traite négrière et du grand cabotage européen exige, surtout à compter du XVII^e siècle, une main d'œuvre qualifiée, notamment un encadrement de capitaines et d'officiers possédant de réelles compétences nautiques pour mener à bien les opérations confiées par les armateurs. Ce besoin croissant pose à la fois la question de leur recrutement et celle, associée, de leur formation professionnelle, dans la mesure où la conduite des navires hauturiers exige des connaissances pratiques, empiriques, mais aussi théoriques. Certes, une formation par l'observation est le lot de nombreux maîtres ou patrons se livrant au cabotage, mais elle reste insuffisante pour répondre à de plus hautes ambitions et assumer de plus grandes responsabilités. Pour ce faire ont été mises en place des structures spécialisées permettant d'acquérir un savoir mathématique appliqué à la navigation, des connaissances de géographie et de cartographie, avec examens destinés à vérifier les acquits. Les situations sont assurément diverses et les efforts engagés pour améliorer l'instruction des officiers de la marine marchande semblent porter leurs fruits à mesure qu'on avance dans le XVIII^e siècle. Au reste, les fonctions dévolues au commandant d'un navire marchand ne se limitent pas à la conduite de son bâtiment. Dans les voyages au long cours, le capitaine est souvent un « entrepreneur des mers » chargé de lourdes responsabilités⁴. Au service de puissants négociants ou de modestes sociétés de commerce, ils doivent se montrer aptes à la vente des marchandises, à la surveillance des cours, à la circulation des lettres de change, à la conversion des espèces et à la recherche de fret. Le capitaine inexpérimenté en ces domaines peut être épaulé par son second ou déléguer la tâche au représentant des chargeurs, le subrécargue.

Dans l'ensemble, les sociétés portuaires ont su trouver empiriquement, sans innovation institutionnelle majeure, les moyens de produire des cadres navigants de qualité en réponse à la croissance des trafics maritimes. À la fin du XVIII^e siècle, la marine royale ne s'y est pas trompée lorsque, pour compléter une partie de son encadrement,

4. Gilbert Buti, Luca Lo Basso, Olivier Raveux (dir.), *Entrepreneurs des mers. Capitaines et marinières en Europe (XVI^e-XIX^e s.)*, Paris, Riveneuve éditions, 2017.

elle a recruté temporairement des « officiers bleus », passés maîtres dans « l'art de la navigation ». Le recrutement des officiers destinés à servir sur les navires de guerre obéissait déjà à d'autres objectifs et les exigences du pouvoir central à leur égard n'étaient pas minces, puisqu'ils devaient être des militaires doublés de marins, à qui étaient confiés plusieurs centaines d'hommes et des bâtiments d'une valeur de plusieurs centaines de milliers de livres.

Des intermittents de la mer ?

Bien qu'opérateur pour présenter le monde des navigants, la tripartition – capitaine, matelot, pêcheur – ne saurait occulter la diversité des trajectoires professionnelles et masquer la porosité plus importante qu'il n'y paraissait entre les gens de la pêche et les hommes du commerce. Certes on n'ignorait pas que des pêcheurs, lors des saisons creuses, s'embarquaient au petit cabotage ou se déclaraient pilotes-lamaneurs⁵ et que des matelots en mal d'embarquement lointain venaient renforcer les équipages sardiniers ou harenguiers. Ces passages alternés de l'un vers l'autre des métiers de la mer ont été sans doute plus fréquents qu'exceptionnels et ont constitué un invariant social durable.

Par ailleurs, selon une pratique classique des sociétés anciennes, il n'est pas exceptionnel de rencontrer dans le monde de la mer des individus qui exercent simultanément plusieurs activités, conjuguent les fonctions de capitaine et de marchand, voire, mais plus rarement, de patron de barque et constructeur de navire. La pluriactivité touche plus massivement encore les marins. Si la situation diffère selon les régions, voire d'une paroisse à une autre, avec un peu plus d'engagements maritimes ici, un peu plus d'activités « terriennes » là, elle associe généralement le travail de la terre aux occupations halieutiques, entre prise du poisson près du rivage et ramassage de coquillages ou de goémon, ce « fumier de la mer » recherché par les proches communautés rurales. En 1731, le long des côtes septentrionales de la Bretagne, 70 % des marins pratiquent annuellement un autre métier que celui de la mer ; plus de la moitié l'exerce dans l'agriculture (51,4 %), 47 % dans l'artisanat ou le petit commerce (maçon, couvreur de chaume, cabaretier, cordonnier). Qui plus est, ces désignations complémentaires ne sont pas figées, car un pêcheur de sardines peut très bien s'adonner partiellement à la culture d'un lopin avant de devenir tisserand ou savetier le temps d'une saison ou davantage.

5. Marins chargés des opérations d'amarrage ou d'appareillage.



Vue du port de Dieppe par Joseph Vernet (XVIII^e siècle).
© Musée national de la Marine / P. Dantec.



Les funérailles du *Terre-neuva*.
© Musée national de la Marine / P. Dantec.

L'association économique-familiale entre des cultivateurs et un parent maître au cabotage chargé d'écouler les produits des champs souligne à la fois la distinction des fonctions et leur étroite complémentarité – l'entretien de la vigne et la conduite d'une embarcation – au sein d'entreprises à forte coloration familiale dans lesquelles les femmes occupent une place discrète mais essentielle. Si les caboteurs ne quittent leurs jardins et leurs vignes qu'entre deux labours et une vendange pour aller vendre les produits du terroir, ce sont leurs femmes qui les remplacent dans les travaux des champs pendant leur absence. Pour ces « intermittents de la mer », la pluriactivité constitue un supplément de ressources, une activité de repli ou d'appoint au travail maritime : les figures des paysans-pêcheurs, marins-viticulteurs, marins-forestiers, « gens à la fois du terroir et de la mer » tendent à brouiller les images d'un monde maritime moins cloisonné que souvent décrit. La pluriactivité restait pour beaucoup de familles un moyen de ne pas verser complètement dans la précarité et de ne pas dépendre des incertitudes de la charité publique. Au milieu du XVIII^e siècle, elle permettait à 80 % des marins de Bonifacio de bénéficier d'un indispensable apport agricole, à la moitié des marins de Porspoder ou de Landunvez (amirauté de Léon) de ne pas mendier et aux veuves de marins de ne pas toujours sombrer dans la misère. Marin un jour, marin toujours ? Les identités sociales ne sont donc ni fixées définitivement, ni insensibles aux législations comme aux variations des conjonctures économiques ou militaires.

La vie fragile

Ni mort, ni vivant : marin. La formule est connue, qui résulte en grande partie des risques liés au travail, des dangers, périls et « fortunes » de mer étroitement associés au métier. Ceux-ci fournissent, en temps de paix comme en période de guerre, des marqueurs qui singularisent la condition de marin et façonnent une mémoire commune, ravivée par des mots et des images. Les marins qui passent 40 à 60 % de leur existence sur mer sont soumis à de rudes conditions au sein de la merveilleuse mais redoutable machine que constitue le navire : espace disputé entre les hommes et les animaux embarqués, promiscuité de tous les instants, conditions hygiéniques déplorable, carences alimentaires, « caprices des éléments », violences des hommes, risques de captivité synonyme de séjours sur de sinistres pontons ou « d'esclavage » chez l'Infidèle. Et omniprésence des souffrances et de la mort. Les stigmates du métier se lisent sur les corps prématurément « usés et cassés » de ces hommes « estropiés » qui ne « valent plus rien » et sont rangés parmi les « hors de service », sous-entendu sur les vaisseaux de l'État, mais qui continuent à naviguer jusqu'à ce que la mer ait raison de leurs forces. Être marin, c'est rester attentif et solidaire face à une insécurité engendrée non seulement par les caprices de l'océan, mais tout autant par les pièges du navire ou les impératifs des activités de pleine mer.

Espace de vie et de travail pour les hommes, le milieu marin peut être un lieu de mort et de sépulture. Les données quantitatives générales sur la mortalité des marins en mer restent limitées, mais par la diversité des espaces fréquentés et la durée des expéditions, la navigation au long cours est la plus mortifère.

Mortalité selon les activités maritimes (France, 1725-1734)

	% de décès par rapport au nombre de gens de mer embarqués
Commerce triangulaire	14,1
Indes orientales	9,7
Amériques, hors commerce triangulaire	4,2
Pêche à la morue	1,5
Levant et Barbarie	1,2
Pêche au hareng	0,5

Source : Alain Cabantous, Le Ciel dans la mer, Paris, Fayard, 1992, p. 102.

Au reste, mourir en mer, c'est mourir loin (hors de la paroisse pour près de la moitié des cas), seul, soudainement, parfois en mer « infidèle », sans accompagnement religieux. Mais mourir en mer, c'est surtout mourir « dans la mer », c'est-à-dire être englouti, disparaître, comme c'est souvent le cas à la suite d'un naufrage. Les corps introuvables sont à l'origine de la recherche de cadavres sur les rivages afin de pouvoir les ensevelir chrétiennement et de diverses pratiques funéraires et croyances quant aux âmes errantes.

Le décès est souvent connu des proches longtemps après qu'il s'est produit. Attente et incertitude sont des composantes majeures pour les familles de marins. Il faut attendre le retour du navire ou la transmission d'une nouvelle apportée par un témoin du drame pour être fixé sur le sort du navigant. Perçu comme une fatalité divine même s'il tend à devenir peu à peu maîtrisable, le danger engendre un besoin de sécurité, une recherche de protection collective (processions, bénédictions) ou individuelle (médaille, amulette, tatouage).

Le marin des sociétés anciennes appartient à un monde complexe, pluriel et mêlé, à une communauté dont l'identité a été façonnée par la pratique d'un métier aux exigences croissantes. Car le travail en mer, quel qu'il soit, se définit comme une soumission à un élément qui porte en lui le risque, la violence, l'absence et la mort.

Exécuté au sein de rassemblements humains éphémères, il impose des contraintes matérielles quotidiennes, seulement atténuées pour certaines par une moindre durée des embarquements. Ces navigants n'étaient ni des travailleurs ni des salariés comme les autres et les occupations maritimes, si originales par bien des aspects, ont de ce fait nécessité des cadres juridiques référents, entre droits d'usage et textes législatifs anciens (*Rôles d'Oléron, Consules del Mar*) enrichis, confirmés et précisés soit à coup d'ordonnances, de codes disciplinaires et de lois, soit par l'intermédiaire d'institutions spécifiques (amirautés, prud'homies, inscription maritime...). Les marins entretiennent ainsi une relation particulière avec un État à la fois protecteur et exigeant, qui impose une mobilisation militaire régulière tout en assurant une retraite aux invalides. Bref, une relation tutélaire comme aucune autre catégorie sociale n'en connaît.

Être marin est « un mode de vie autant qu'une profession »⁶, car c'est apparaître aux yeux de beaucoup de contemporains comme des individus atypiques vivant selon des rythmes décalés, des coutumes insolites, des obligations lourdes, spécifiques. Originalités multiples qui ne manquent pas de fasciner autant les observateurs et les enquêteurs que les voyageurs un peu pressés de saisir le pittoresque des costumes, du langage, de l'habitat de populations qui s'enracinent dans les replis d'une histoire oubliée.

6. Adrien Carré.

Prendre la mer^{*}

François CASSINGENA-TRÉVEDY

Aumônier des marins-pêcheurs du Croisic

Docteur en théologie et maître de conférence à l'Institut catholique de Paris

« La mer est belle au regard de Dieu, parce qu'elle entoure les îles dont elle est à la fois la parure et le rempart; parce qu'elle rapproche les terres les plus éloignées, qu'elle assure aux navigateurs la liberté de leurs relations: par eux elle nous dispense l'histoire des faits jusqu'à alors ignorés; elle favorise, à l'étranger, la fortune du marchand; elle subvient facilement aux besoins de la vie, permettant aux riches d'exporter leur superflu, s'empressant de suppléer ce qui manque aux pauvres. »¹

BASILE DE CÉSARÉE

Il y avait longtemps, déjà, que j'allais à la mer. J'ai appris, assez récemment somme toute, que, du côté paternel, j'avais un ancêtre capitaine de brigantine qui trafiquait je ne sais trop quoi entre Malte et Marseille. Mais du côté maternel surtout, le virus de la mer était assez répandu: un oncle capitaine au long cours dont mes grands-parents recevaient et conservaient précieusement, je m'en souviens, des lettres très lointaines. Et puis il y a eu les longues vacances enfantines au Croisic, dans la maison familiale dont toutes les âmes ont aujourd'hui disparu. À dire vrai, en ce temps-là, je regardais la mer, surtout. Éperdument. C'est à elle que, sur mes dix ans à peu près et vers l'équinoxe de septembre, lorsque les vagues de ressac montrent leur dentition parfaite sur la prairie d'émeraude crue et brassent sur la grève d'odorants viscères de varech, j'ai dédié mon premier poème. Sur mes treize ans, ma qualité de jeune helléniste me valut, en guise de récompense autant que d'encouragement, un assez long voyage en Grèce qui, tout en faisant exception aux vacances bretonnes, apporta à mon regard sur la mer un point de vue nouveau, ou plutôt le confirma: j'avais désormais des références pour la regarder et depuis lors, je crois, cet héritage en moi ne s'est jamais perdu. Ma rétine conservait, éblouie, la patrie d'Ulysse et, dans tous les replis de cette terre où les dieux mêmes ont vu le jour, la « mer violette », la « mer vineuse », *οἴνοπα πῶντον*, la mer aux yeux de jade et de raisin mûr, et cette mer-là se superposait désormais dans ma mémoire visuelle au Grand Traict du Croisic qui, chose étrange, prend parfois les mêmes couleurs, aux marées de vive-eau, lorsqu'un bon nordet s'établit.

Mais décidément, entre la mer et moi, ce n'était encore qu'affaire de regards échangés. Je suis venu à la mer beaucoup plus tard. J'ai pris la mer beaucoup plus tard, alors que tout semblait interdire que je prisse un tel parti: et ma condition monastique dont la stabilité est le régime ordinaire, et une invalidation physique, dont j'appréhendais de ne me remettre jamais. Mais au fond, dans ma mémoire, ce jour où j'ai pris la mer à hauteur d'homme peut être assez clairement daté. À peine convalescent d'une hernie discale, je me promenais sur la jetée du Croisic qui mesure huit cents mètres de long,

* Ce thème est développé plus longuement dans la revue *Études* de mars 2013.

1. Basile de Césarée, *Homélie sur l'Hexaéméron*, IV, 6, SC 26^{bis}, p. 274-275.

et je regardais... Toujours le regard. Parmi les bateaux qui, ce soir-là, quittaient le port vers leurs labours nocturnes, il s'en trouvait un qui s'appelait *Exodus*. Comment ma familiarité avec l'Écriture, et avec l'histoire sainte que raconte le *Livre de l'Exode*, n'aurait-elle pas fait tout aussitôt de lui un signe à mon adresse, un mot de passe, une espèce de parabole? À cet instant j'ai fait bien davantage qu'un rêve, encore qu'il y eût quelque chose d'enfantin à caresser pareil avenir: j'ai pris la décision d'aller avec eux. Je dis bien «avec eux», car alors, dans la vue nécessairement générale de ma pensée, c'est immédiatement d'humanité qu'il s'est agi. Cette décision, l'une des plus fondamentales que j'ai jamais prises, et comme il ne peut s'en prendre, sans doute, qu'à l'âge adulte, attestait d'un quadruple désir, ou plutôt du désir des quatre éléments, dont la miraculeuse combinaison est indispensable à la plénitude d'une vie d'homme: la matière, le métier, l'amitié, le Mystère. Or la mer – et c'est là je crois son miracle le plus insigne – donne ces quatre choses ensemble. Cette idée bien arrêtée d'aller avec eux venait évidemment, dans mon cas, au terme d'un syllogisme théologique, sur le moment implicite, mais dont l'expérience effectivement vécue m'a aidé depuis lors à trouver une formulation plus précise. Le voici, en des termes qui s'appuient fortement sur le prologue du quatrième évangile: «*Le Verbe s'est fait chair et il a habité parmi nous*» (Jn 1, 14); or tout ce qui est au Christ, tout ce qui arrive au Christ doit nous arriver à nous aussi, dès là que nous avons en commun avec lui d'être des hommes; donc je dois aller avec eux. Bref, une espèce d'incarnation à l'usage de l'homme lui-même, une espèce de maturation dans la condition humaine, dont celle de Jésus-Christ, «*venu dans le monde*» (Jn 16, 28), est l'exemplaire et la source. Une christologie en acte, avec la mer à la clef, cette mer dont la présence ne laisse pas d'impressionner dans les Évangiles, non pas au simple titre d'élément décoratif, mais à celui de lieu où l'Homme et Dieu ensemble se révèlent et se vérifient. Un Noël en mer, voilà mon évangile et mon aventure, s'il est vrai que le mystère de la Nativité de Dieu s'accomplit non seulement dans la crèche, mais dans la barque (Mt 8, 23-24), et que nous naissons nous-mêmes, enfin, à l'idée véritable de Dieu, en vivant à la dure de toute expérience limite de l'homme qu'il vient partager avec nous: la mer, la mort, l'une et l'autre étant toujours mystérieusement si voisines, jusqu'en ces soirs d'absolue sérénité où la mer en fusion prolonge son sourire. «*Jésus monta dans une barque*» (Lc 5, 3). Le pas était franchi, le sort était jeté. Non pas le sort, mais la condition librement assumée.

Mon expérience est à vrai dire bien modeste, bien ordinaire, et elle a néanmoins autour d'elle, comme une pierre que l'on jetterait dans l'eau, tout un cercle en expansion qui me la rend à moi-même étonnante. Oh certes, je n'ai pas vu de mers lointaines! Tout tient dans l'espace de deux, tout au plus trois cartes du SHOM. De Belle-Île à l'Île d'Yeu et, plus ordinairement encore, dans un espace qui va du plateau du Four à celui de la Banche, avec ce que l'on appelle le «banc de Guérande», mon grand banc à moi,

dont le seul nom suscite tant de souvenirs, une espèce d'appréhension aussi, entretenue par plusieurs tragédies qui ont frappé de près, déjà, parmi mes connaissances, parmi mes amitiés. Bref, quelques arpents, quelques dizaines de milles marins, où j'ai planté, avec eux, tant de pavillons tricolores, où j'ai relevé tant de casiers, où j'ai ri, où j'ai chanté, où je me suis tu, où j'ai soupesé, tout en besognant à mon humble mesure, le poids de bien des choses humaines et divines. Je ne suis jamais allé outre-mer, mais la mer est, partout, par nature, et j'ai la certitude qu'à travers cette petite parcelle d'océan à laquelle je communique trente jours par an – humbles espèces du temps et de l'espace –, c'est à la totalité de la réalité marine que je participe, que c'est cette totalité même qui m'est donnée, et que, dès l'instant que je suis avec eux là où ils sont d'ordinaire, je ne suis pas marin à demi.

D'une expérience qui est le lot quotidien de tant d'hommes dont on ne parle pas, dont on ne parle pas assez, me semble-t-il, il serait bien mal venu que je tire et confisque à mon profit personnel je ne sais quelle vanité. J'en suis fier, simplement, comme eux, avec eux. Fier de certains jours que j'ai endurés avec eux. Fier, surtout, d'être des leurs et d'être reconnu comme tel. Véritable inscription maritime, si épisodique et si peu officielle qu'elle soit, mais la régularité, la fidélité, l'opiniâtreté de l'expérience ont fait beaucoup à mon avancement. Au vrai, ce que mon expérience a de singulier, voire d'exceptionnel, tient à tout ce dont je viens quand je viens à la mer, à toutes ces alluvions d'existence qui font, en la rencontrant, non pas seulement un mascaret, mais un véritable mariage. L'homme descend à la mer avec tout ce qu'il est. Il descend à la mer et il monte en bateau. Bien davantage que des mouvements physiques, soit dit en passant, ces expressions indiquent des mouvements d'âme et je ne sais quelle gymnastique du tempérament le plus foncier de l'homme : une humilité, d'une part, et, d'autre part, une promotion. On ne peut venir à la mer qu'en devenant plus petit, comme on ne peut monter en bateau sans devenir plus grand, parce que ces deux mouvements, ces deux décisions qui vont ensemble ont quelque chose d'irréversible. C'est une humilité et c'est une grandeur à la fois que de dire adieu à la terre, pour si peu de temps que ce soit, lorsque, au fond, on ne sait jamais. Mais je ne veux pas anticiper sur la métaphysique que je tire de la mer en besognant.

Lorsque je descends à la mer par la voie fluviale de ma propre vie, j'y viens avec tout ce que Dieu y a mis de la sienne : avec mon baptême au nom du Père et du Fils et du Saint-Esprit, avec l'eucharistie dont, comme prêtre, je porte avec lui la responsabilité et dont je sais que toute réalité humaine est partout la pierre et le pain d'autel, avec ma vocation monastique qui, loin d'enfermer ma vie, informe en profondeur tout ce que je puis y vivre. Je viens à la mer avec les psaumes récités au fil des Heures, avec la foule des Saintes Écritures, et de leurs versets, et de leurs images, et de leurs

personnages ; avec la houle longue des mélodies grégoriennes sues par cœur ; avec les Pères de l'Église constamment fréquentés ; avec l'Église d'aujourd'hui dont, à ma très modeste échelle et dans le cadre très précis de la *Mission de la Mer*, je partage le souci missionnaire ; avec la théologie comme travail et comme habitude ; avec la prière. J'y viens avec Celui dont l'Apocalypse dit que « *sa voix ressemble à celle des grandes eaux* » (Ap 1, 15). J'y viens aussi avec beaucoup du monde qui m'habite, avec ce monde qui, en chacun de nous, médiatise notre rapport au monde ordinaire et qui s'appelle la culture. La mienne est essentiellement littéraire, poétique, musicale. Je viens à la mer avec les poèmes homériques, l'*Énéide* de Virgile et les *Odes* d'Horace ; avec les flux et les reflux cadencés de Chateaubriand, l'appétit « catholique » de Claudel et les incantations de Saint-John Perse ; avec les cyclones sonores de Bach, les explosions de Mahler et les déferlements de Widor ; non seulement avec ceux qui parlent officiellement de la mer, mais, plus encore, sans doute, avec ceux qui parlent comme elle et dont la voix ressemble, elle aussi, à la voix des abîmes.

Voilà tout ce que je pose sur la mer lorsque je viens à elle, tout ce avec quoi je me pose sur elle, aussi encyclopédique que précaire. Encore ne s'agit-il point là d'un simple accompagnement de la réalité marine, d'un bagage ou de provisions qui lui demeureraient somme toute extérieurs, mais d'un matériau pour ainsi dire amalgamé à elle dans une perspective créatrice, puisque aussi bien il s'agit pour moi de dire la mer à mon tour et de parler comme elle, si possible. Et je crois qu'en effet cette grâce m'a été donnée parfois, lorsque j'ai tenté de réciter les très grandes heures que j'ai passées en son royaume. Du métier, lui-même aux prises avec la matière marine, j'ai fait une matière « épique », comme le poète aime à faire de toute chose, ce qui, soit dit en passant, ne signifie ni grandiloquence ni mensonge : le poète écoute simplement et dit les choses telles qu'elles sont, avec l'exactitude qui est la sienne, car le poète s'y entend pour résumer le monde et l'expérience des hommes. Mon dessein d'écriture est donc celui-ci : me faire transparent au son que rend la mer, qu'elle soit seule ou en compagnie.

Et tout cela dit, pour finir, c'est avec la mer elle-même que je viens à la mer. Je veux dire avec ce qu'elle a formé en moi à la longue ; avec ce qu'elle a aguerri, avec ce qu'elle a endurci, avec ce qu'elle a déferlé. Car on ne peut prendre la mer sans certains instruments intérieurs que la mer elle-même fabrique, sans certaines choses dont elle seule instruit : la mer élabore une culture qui lui est propre et compose un homme qui lui est assorti. À tel point que j'ai le sentiment, là-bas, sitôt que j'ai remis le pied

Filets de pêche. © Schnobby.





« [...] la mer, la mort, l'une et l'autre étant toujours mystérieusement si voisines... »

© Tous droits réservés.

Ci-contre, statue de Saint Goustan, patron des marins et des pêcheurs. © Sébastien Barillot.



à bord, d'être dépouillé d'une condition pour en revêtir, pour en capeler une autre qui, pour être plus élémentaire, n'en est pas moins bienfaisante et saine. Là-bas, étrangement, il y a des choses, beaucoup de choses superficielles, artificielles, que l'on oublie. C'est qu'il y a, je crois, dans l'imposition absolue que l'océan fait de sa propre réalité physique et humaine, pour peu que l'on s'y expose soi-même, il va de soi, quelque chose d'iconoclaste et qui est salutaire à proportion. Je viens et reviens décidément à la mer avec ses choses à elle, qui achèvent de planter l'homme avec bonheur dans son humanité propre en l'arrimant à celle des autres: avec le flair du temps qu'il fera, avec les gestes, avec les chansons, avec les surnoms, avec la gouaille, avec les crudités, avec le plaisir fruste, et néanmoins profondément social, de la chope que l'on prend ensemble, à la même table de communion. Et de tout cela aussi, complice de l'élément dans tout ce qu'il a d'insurgé, j'ai fait ma matière. Je viens à la mer avec ce qu'elle m'a donné à goûter, déjà, du Banquet, et sans doute est-ce à cause de cela, par-dessus tout, que j'y retourne voir.

Faisons l'éloge de la matière, de la mer premièrement, comme matière vivante, en des temps où le virtuel tout puissant fait bien davantage obstacle à notre toucher sur le monde, à notre amour charnel de la matière, qu'il ne les facilite; au vrai, il ne nous fait toucher que des chimères. Quel bonheur, en comparaison, que de prendre à pleines mains des poissons!

*J'aurais voulu montrer aux enfants ces dorades
Du flot bleu, ces poissons d'or...²*

Car c'est par les mains, avec les mains, que commencent les miracles. « *Ils capturèrent une grande multitude de poissons* » (Lc 5, 6)... « *Cent cinquante-trois; et quoiqu'il y en eût tant, le filet ne se déchira pas* » (Jn 21, 11). « *Jésus prit les pains et, ayant rendu grâces, il les distribua, de même aussi pour les poissons, autant qu'ils en voulaient* » (Jn 6, 11). Des jours viennent où, pour ces enfants sans enfance que met au monde virtuel notre siècle virtuel, il faudra se faire montreur de dorades et rééduquer l'homme anesthésié à respirer les entrailles toutes fraîches de la mer, à voir ces merveilles qui brillent, à tâter ces armures de crustacés qui dardent et qui écorchent et qui blessent. La mer repose l'esprit de l'homme de ses combinaisons, de ses spéculations, de ses emballements; elle met l'esprit de l'homme en jachère et ses mains au travail, et c'est ainsi que, de la matière, le métier se saisit. En l'occurrence, c'est de « métiers » au pluriel qu'il faut parler, comme je le sais désormais pour avoir touché à tous, chacun ayant ses engins, sa saison, son champ opératoire à fleur de peau de mer, avenante ou revêche.

2. Arthur Rimbaud, *Le bateau ivre*, 1871.

Dans le port du Croisic, les grosses unités se font rares, quand les petites, susceptibles de pratiquer des « métiers » différents au cours de l'année, ont la vie plus longue et certainement plus d'avenir devant elles. La petite pêche artisanale, beaucoup plus respectueuse de la ressource halieutique, beaucoup moins gourmande en carburant, beaucoup plus humaine aussi dans la gestion du temps de travail qu'elle nécessite, ne disparaîtra pas de sitôt : c'est celle qui m'est la plus familière, car à l'exception de quelques marées de plusieurs jours de suite, je suis un « petit côtier » qui part tôt le matin et qui rentre en fin de matinée ou dans l'après-midi. La maison familiale ayant passé en d'autres mains, j'ai le gîte et le couvert chez des amis pêcheurs, à tour de rôle, et me trouve dès lors totalement immergé dans le milieu, et cela à raison de trois périodes par an (dix jours chaque fois) qui représentent de ma part à l'endroit de la mer une espèce de redevance ou de dîme. En janvier, pendant la campagne de la crevette, celle de la civelle aussi, en estuaire de Loire ; en juin pour la langoustine, le crabe, le homard, l'araignée, le bar ; en septembre pour le bar encore, pour le crabe qui se termine et pour la crevette qui commence.

Le lever est généralement très matinal, d'autant qu'il faut être en règle, tout de même, avec les Heures de l'office. En avalant « un petit déjeuner qui n'est pas grand-chose », comme dit la chanson, et tout en gardant un œil sur les étoiles, une oreille vers le vent, je récite mes psaumes. Je me rends sur le port à pied, à mobylette, ou avantageusement cueilli par un copain dans sa camionnette aux puissants remugles de marée. La station au troquet est rituelle, pour un jus consommé en joviale compagnie, dans le cocon enfumé où tous parlent haut et me charrient éventuellement sur toutes les laines que je décapèle. Et puis, quand tout est payé, l'on s'en va au front. La mer est une madone ou une garce, ça dépend. On voit des hémorragies de soleil levant, des grains rageurs qui passent, des châteaux-forts de nuages noirs comme l'encre de seiche et mille humeurs variables du ciel. On travaille, surtout. Jamais à l'aveuglette, car le patron connaît les accores propices, les herbiers, les épaves et les filières de casiers, où les palangres sont placées à bon escient : cette pêche-là est un artisanat et un art. Les brisants, conséquence ou prélude du mauvais temps, interdisent parfois de s'aventurer sur les « basses » de bonne espérance. La monotonie de la manutention s'accommode des chansons de variété, des blagues échangées sur la VHF et, finalement, du silence. On est deux ou trois à bord. Je suis le troisième et je boëtte, et je trie, et j'étripe en ayant gare au roulis, à l'orin qui, pour peu que l'on y mette le pied, aurait tôt fait d'entraîner par-dessus bord pendant le temps que l'on file. On casse la croûte quand les opérations se prolongent. On oublie l'heure, le jour, le temps. L'espace, l'espace total est à bord le seul alcool, mais quelle ivresse ! On perd connaissance de beaucoup de choses. Peut-être n'est-on plus de ce monde.

Toute cette immensité, toute cette aération font déjà beaucoup au menu d'un seul homme. Mais à la matière première, si superbe, au métier, si prenant, s'ajoute, ou plutôt se mêle, l'amitié. Toute une histoire, toute une conquête, toute une construction. Et reprenant à nouveau les termes d'une chanson, je dirai volontiers de la mer que « j'ai eu de son cœur la fleur la plus belle », cette fleur sauvage et résistante qui est l'amitié des gars. Et ce terme de gars évoque lui-même pour moi désormais, dans l'ordre du cœur humain, une espèce d'élite. Chacun est unique, bien sûr, dans ma pensée, dans cet album qui, oserais-je dire, est à la fois la quintessence de mon évangile et le capital le plus certain de mon existence. Il y a Thierry, dit « Le Grand Quem », le premier de tous qui a repéré la croix au revers de ma vareuse, un matin, dans le caboulot ; il y a l'autre Thierry avec qui j'ai partagé une marée de deux jours et trois nuits par vent de force huit, au large de l'Île d'Yeu ; il y a Jean-Claude, le discret, le sage, patron de la « Blanche Hermine » ; il y a Hervé du « Cupidon » (quelle indécence pour un moine !) ; il y a Mikaël, Jean-Marc, Laurent, Ronan, Christian, David ; il y a les vivants, les invalidés, les retraités, les péris-en-mer ; il y a les femmes des uns et des autres, si efficaces et si discrètement admirables. Il y a les fêtes, les rires, les larmes, les courriers, les confidences. Il y a les baptêmes, les mariages et les enterrements que j'ai personnellement célébrés. Il y a le Bon Dieu dans tout cela, qui est content, parce qu'on le voit étrangement clair dans toute cette histoire, même si ses protagonistes ne sont pas des enfants de chœur. Il y a le cimetière, où reposent les êtres les plus chers et l'église avec le vitrail, où l'on voit le moine Saint Goustan rescapé de la tempête et dont l'enfant qui le considérait autrefois, fort impressionné, ne se figurait pas qu'il entrerait un jour dans sa propre légende.

Est-il bien nécessaire, après tout cela, que je touche un mot du Mystère ? Il est déjà tout entier dans tout cela, avec sa face étonnamment humaine. Il est dans la matière, dans le métier, dans l'amitié. Il se passe entre tout cela, subliminaire, et le définir serait peut-être l'abîmer. Je dirais simplement que la mer, telle évidemment que j'ai la grâce de l'aborder, constitue un aliment complet, puisqu'elle m'apporte tout à la fois la majesté du monde, l'amitié des hommes et, sous sa forme horizontale, la transcendance de Dieu. Du point de vue théologique ou, plus exactement peut-être, métaphysique, j'aimerais néanmoins mettre au clair, pour mon propre usage autant que pour le vôtre, quelques éléments qu'a insinués en moi l'expérience. Quelques éléments de l'élément.

De la mer à l'usure de la mer, on ne reste pas indemne. Si aujourd'hui encore, et dans le milieu de la pêche professionnelle, la vocation de marin est héréditaire, s'il existe en effet des lignées de marins (on surprend aussi des générations spontanées), il existe aussi, dans le tempérament le plus fondamental de l'homme, une hérédité

dont la mer est, comme telle et en ligne directe, le principe actif et la matrice. Autre manière de dire que la mer, comme tout environnement fort et caractérisé, secrète une certaine mentalité humaine, au sens le plus strictement étymologique du terme « mentalité », lequel vient de *mens*, c'est-à-dire tout à la fois « âme » et « esprit ». Il n'y a dans ces propos ni exaltation, ni romantisme. À dire vrai, étant donné la nature spécifique de son propre être-au-monde, la mer opère en l'homme une œuvre très austère. J'oserais dire qu'elle l'anéantit. Je veux dire par là qu'elle fait table rase en lui et qu'elle lui propose, qu'elle lui infuse, la majesté du rien. Cette magnifique rature que la mer trace à tous les horizons de l'homme est un bonheur : avec le ciel absolu qui la surplombe, elle fait de lui, bien qu'il l'ignore, un métaphysicien, car il n'est pas de métaphysicien sans la saisie sensible de quelque instance qui nous dépasse. Lors même qu'elle n'élèverait pas la voix et qu'elle n'opposerait pas, tout à coup, la difficulté de ses floralies et de ses murailles à franchir, elle instaure le rien, elle installe le « plus rien » en face de l'homme, au fond de l'homme. Elle lave à grande eau ses orbites et ses ouïes, elle le décape et le dévaste. Par cette affirmation totale de soi qui est aussi une souveraine négation, elle est le préliminaire de la théologie : non seulement elle est un lieu théologique, mais elle est, tout bas, théologienne, car l'être est l'avers du rien et le tout celui du néant.

Je regarde. Encore et toujours le regard. La mer, objet direct du regard, encore et toujours. La mer est là, en train d'être au monde. La mer au bas du monde est le plus grand étant. La mer se prélassa en sa toute-existence, la mer s'étire, la mer étend les bras de son vaste « exister ». C'est là son portrait. La mer est au monde et dans nos vies d'hommes une instance majeure. Une instance, qu'est-ce à dire ? sinon qu'elle n'est pas seulement devant nous, ni autour de nous, mais au milieu de nous, en nous – *in stare* –, et que tout se décide à son grand tribunal, et la vie, et la mort, et la carrière, et le départ, et la séparation. Dégainée tout entière sous le soleil ou dans le fourreau de sa colère noire, la mer, comme une épée, est à double tranchant. Et pendant qu'elle est là, en train d'être, elle interdit. Je veux dire par là qu'elle dit un non absolu à bien des choses, dans le monde et en nous-mêmes, et sans doute faut-il respecter, préserver ce pouvoir souverain qu'elle a d'interdire, de nous laisser interdits. Je veux dire aussi par là qu'elle dit quelque chose entre nous, entre les hommes, qu'elle est elle-même tout entière parole échangée entre nous, entre les hommes, parce que, étant obstacle, elle est aussi passage.

Le marin connecté

Hervé BAUDU

de l'Académie de marine

*Professeur en chef de l'Enseignement maritime à l'École nationale
supérieure maritime*

La connexion du bord à Internet a modifié radicalement la manière de conduire et de gérer un navire et son équipage. Si cette hyper connectivité est, dans bien des situations encore, considérée comme une intrusion dans la conduite du navire, une perte de prérogatives du commandant, elle est, à l'inverse, incontournable pour le marin qui ne conçoit plus d'être isolé de ses proches et de ne pas pouvoir partager son quotidien *via* les réseaux sociaux. Plus largement, la globalisation de l'information, l'automatisation de la gestion et de la conduite d'un navire conduisent à envisager à moyen terme une transition entre ce marin connecté en mer et un navire piloté par le marin à terre.

Le marin hyperconnecté: «l'*Homo numericus*»

Encore parcellaires pour des raisons de limitations de débit et de coûts dans la marine de commerce, la mise à disposition d'un réseau Internet *Wifi* accessible en permanence, sans autre restriction que son abonnement individuel, tend cependant à se généraliser. Une compagnie, dont le schéma commercial repose sur l'embarquement d'un équipage à bas coût pour une durée moyenne légale de huit à douze mois, ne peut plus exiger un niveau de performance nécessaire au bon fonctionnement du service si les marins n'ont pas les moyens de rester en contact avec leurs proches aussi souvent qu'ils le souhaitent. Un matelot dont l'unique motivation est de gagner suffisamment d'argent pour investir dans son pays d'origine va dépenser jusqu'au cinquième de son salaire mensuel en frais de connexion. Le coup de téléphone à l'escale, dans un port trop souvent éloigné des centres villes pour y établir une connexion Internet afin de charger ses *mails*, les photos ou vidéos de sa famille n'est plus suffisant pour compenser les contraintes d'un long embarquement. Une liaison au minimum quotidienne avec sa famille, mais également sa communauté de réseaux sociaux, est devenue un rendez-vous incontournable de sa journée, raison pour laquelle l'équipage dispose d'une connexion réduite permettant à moindre coût d'échanger *via* des applications dédiées des SMS, parfois des photos, très rarement des vidéos. Ce besoin d'hyper connectivité concentré autour de leur univers affectif influence le comportement des marins à bord et modifie profondément la vie de l'équipage. On assiste à l'émergence d'une certaine individualité au détriment du groupe, de la vie en carré... Même les repas, qui devraient être des moments d'échange privilégiés, sont vite expédiés pour favoriser le temps libre, dialoguer sur Internet, tenter de recomposer virtuellement et brièvement l'ambiance familiale. Cette parenthèse émotionnelle procure l'énergie suffisante pour passer la journée de travail et attendre le rendez-vous du lendemain, mais elle n'est pas sans incidence au quotidien. Ainsi que le souligne un commandant de porte-conteneurs: «*Auparavant, on apprenait à l'escale que la machine à laver était*

tombée en panne et qu'elle avait été réparée, alors que maintenant, il est frustrant de ne rien pouvoir faire en apprenant le jour même que la machine à laver ne fonctionne plus. Internet a permis d'importer les problèmes de la terre à bord et c'est au bord de les gérer s'ils sont trop contraignants. » Il cite encore en exemple un matelot qui venait d'apprendre la perte d'un parent : « Il faut maintenant gérer l'émotionnel, qui demande une réponse immédiate et pas toujours adaptée en raison de l'éloignement de la prochaine escale. Même la promesse d'un débarquement au port suivant dans dix jours ne suffira pas à calmer une forte émotion. » Auparavant, l'information était maîtrisée par une seule personne à bord, en l'occurrence le commandant, qui ne peut plus aujourd'hui anticiper les problèmes et est contraint de les subir. Pour autant, pas question pour les compagnies maritimes de restreindre une connexion qui est devenue un critère d'attractivité essentiel : l'accès à Internet en mer est une préoccupation centrale pour des postulants à un embarquement. La question ne se pose même plus à bord des paquebots de croisière où la connectivité doit être permanente, d'excellente qualité et d'un débit adapté pour des échanges de vidéos afin de garantir plusieurs connexions pour une seule et même personne (*smartphone*, tablette, ordinateur portable...).

Le navire connecté

Que ce soit dans les marines militaires ou marchandes, on ne peut plus exploiter un navire sans qu'il ne soit connecté avec la terre. Sans entrer dans le détail des spécificités de chacune, les besoins opérationnels nécessitent des moyens de communication satellitaires sophistiqués offrant des débits de plus en plus importants. On ne peut plus mettre en œuvre un groupe aéronaval sans une connexion permanente avec les états-majors à terre, comme un porte-conteneurs n'a quasiment plus l'initiative de sa route, qui est optimisée par une cellule dédiée au siège de la compagnie.

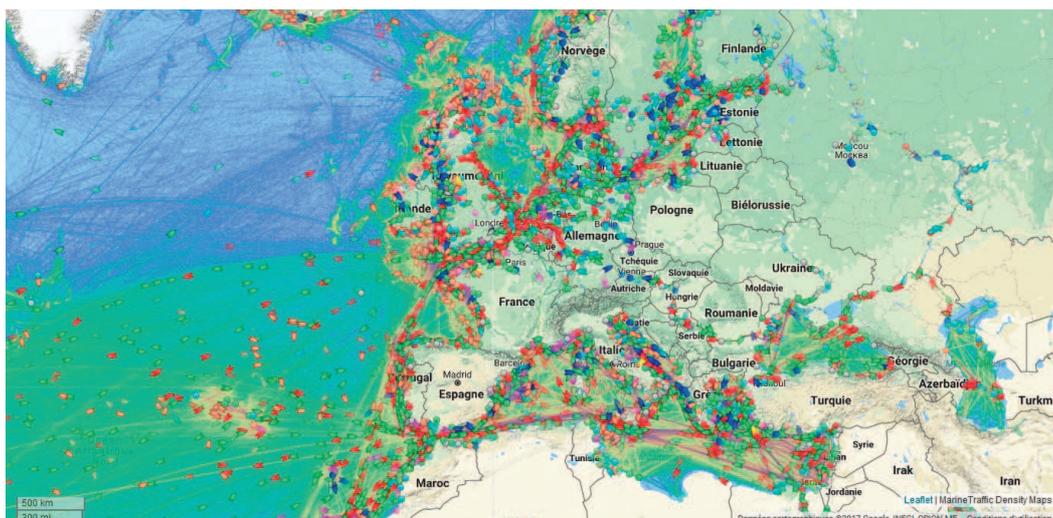
L'officier radio des navires de commerce a disparu depuis quelques décennies déjà au profit du système SMDSM¹ de radio-télécommunications de détresse et de sauvetage mis en œuvre par l'officier de quart à la passerelle. Le SMDSM constitue le premier système de transmission de données reposant sur la réception et l'émission d'un signal de détresse par ondes radioélectriques ou par liaison satellite pour les grandes distances, avec une couverture mondiale en deçà des 72° de latitude. *Inmarsat*, dont le nom est entré dans le langage courant, est le centre de ce système autour duquel se sont développés, au fur et à mesure de l'évolution des standards², les

1. Le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM ou en anglais *GMDSS*) est le système réglementaire international qui utilise des moyens de télécommunication pour la recherche et le sauvetage en mer et la prévention des accidents maritimes.

2. *Inmarsat*, premier fournisseur mondial de services de communication par satellite. Le *FleetBroadband*, *FBB*, permet maintenant des communications simultanées et permanentes de voix et de données à haut-débit sécurisées.



Un satellite GPS (vue d'artiste).
© NASA.



L'AIS permet de suivre le trafic maritime en temps réel.

moyens de communication performants que nous connaissons actuellement. Cette connectivité fiable est un net progrès pour le bord : en cas d'accident par exemple, un contact vidéo peut être assuré immédiatement avec un médecin grâce au Centre de consultation médicale maritime (CCMM) de Toulouse. D'autres systèmes réglementaires, souvent imposés par l'Organisation maritime internationale à des fins de sécurité, sont embarqués : le *LRIT*³, qui permet de suivre la position du navire et de renseigner une base de données associée au contrôle du navire au port⁴, le *VDR*⁵, « boîte noire » du navire qui centralise toutes les données de conduite, de sécurité et de sûreté du navire, accessible à la demande, l'*AIS*⁶ qui émet en temps réel les informations de position, de vitesse, de données du voyage visibles de tous les navires croisant à proximité, mais également retransmis à terre par une liaison satellite. Une application *smartphone* ouverte à tout public est suffisante pour suivre le trajet d'un navire *AIS* où qu'il soit. Sur le plan logistique, disposer d'une liaison permanente a permis l'accès aux données du bord par les services à terre, facilitant l'accomplissement des très nombreuses tâches administratives, logistiques et commerciales. Les corrections des cartes sont directement téléchargées et installées sur

3. *Long-Range Identification and Tracking*: la position du navire est envoyée automatiquement toutes les quatre heures à l'administration de l'État du port. Il existe également des *LRIT* régionaux, en Antarctique pour la croisière par exemple.

4. *Port State Control (PSC)* : base de données de l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM) qui permet à l'État du port de connaître et suivre les visites réalisées à bord pendant les escales des navires dans les ports européens. Il existe des systèmes équivalents aux États-Unis, en Asie, en Afrique.

5. *Voyage Data Recorder*.

6. *Automatic Identification System*.

le lecteur de cartes électroniques *ECDIS*⁷. L'*e-Navigation*⁸, en plein développement, permettra aux navigateurs d'avoir toutes les données nautiques mises à jour, en temps réel. Si ces nombreux systèmes se justifient pour des raisons de sécurité comme pour des motifs commerciaux, les contraintes pour le bord d'une liaison directe ne sont pas toujours bien acceptées. Les officiers, et notamment le commandant, se voient imposer le rythme et les exigences de la « bureaucratie » de l'armement, pas toujours au fait des problématiques du navigant. Le *fleet center*, centre opérationnel du siège, a ainsi pour tâche principale d'optimiser la route du navire en fonction des vents, du courant, de certains impératifs commerciaux. Renseigné en temps réel, le *fleet center* est en contact permanent avec l'officier de quart à la passerelle du navire et peut lui imposer des routes ou des vitesses. On peut comprendre alors que certains commandants se sentent « un peu » dépossédés de leurs responsabilités quand on leur demande de justifier leur réduction d'allure lors des quatre dernières heures de transit ou un écart de route conséquent qui ne serait pas immédiatement motivé.

Toute cette technologie en réseau a fondamentalement transformé le métier de marin à bord. Elle lui a été imposée, il en a tiré certains bénéfices et il doit désormais évoluer au centre de ce système informatique sophistiqué avec lequel on lui demande d'interagir avec un degré de maîtrise de l'information qu'il ne possède pas forcément parfaitement.

Le navire dans un maritime globalisé

La connectivité du navire ne se limite déjà plus au seul lien bord/compagnie mais va bien au-delà. Le vecteur maritime ne représente qu'un maillon de la chaîne qui va du producteur au client final et sa fiabilité repose sur son intégration dans toutes les composantes du réseau logistique et administratif. La gestion des ports s'automatise⁹, les plus grandes compagnies de transport conteneurisé gèrent leurs propres quais et *hubs* de façon à limiter la rupture entre la terre et la mer, les conteneurs sont géolocalisés, la température des conteneurs frigorifiques¹⁰ peut être surveillée de la terre s'affranchissant ainsi des rondes quotidiennes contraignantes. Mais si l'automatisation complète du navire est déjà réalisable, les écueils demeurent nombreux. Techniquement, les pionniers dans ce domaine sont optimistes, persuadés

7. *Electronic Chart Display*: les cartes numérisées sont affichées sur un écran avec la position GPS du navire.

8. Échange de renseignements nautiques, principalement cartographiques, architecturés autour d'un *Cloud*. La norme S100 anticipe déjà le format des données des cartes électroniques avec une visualisation en 3D par exemple.

9. La gestion du parc de conteneurs (et de leurs mouvements) dans les terminaux des ports de Rotterdam et de Hambourg est entièrement automatisée et le chargement à bord par les portiques est en phase de test.

10. *Reefers*: la compagnie *Maersk* va implanter sur tous ses conteneurs frigorifiques une station de transmission automatique de données de température et de fonctionnement du compresseur de froid. Ce conteneur intelligent est développé par la société *Traxens*.

que la réduction de l'équipage à bord va permettre de diminuer les coûts d'exploitation. Deux approches sont en expérimentation. La première, pragmatique et prudente, élabore une navigation contrôlée et régulée aux passages de forte densité de trafic sur le modèle de la gestion du trafic aérien. Ce système repose sur les données partagées par l'*AIS*, qui, en plus des informations cinématiques, fourniraient les routes du navire, préalablement communiquées et validées par l'autorité du port. L'équipe passerelle ne conserverait dans ce schéma qu'une autonomie limitée. Ce sont les ambitions affichées du projet européen *Monalisa 2.0* qui débute son expérimentation en Baltique et en Manche notamment. La seconde approche vise au contraire à s'affranchir de la tutelle de l'autorité de régulation en développant un navire intelligent. Il s'agit clairement de réduire au maximum les équipes de conduite pour confier la navigation à une équipe terrestre. Dotés d'outils de télédétection performants associés à des systèmes de réalité augmentée, ces navires d'un futur proche seront à même de manœuvrer seuls après avoir évalué par leurs propres senseurs le risque nautique. La Norvège est ainsi en train de lancer dans ses eaux intérieures une expérimentation d'une liaison inter-ports avec un navire autonome¹¹. Quel que soit le niveau d'automatisation et d'autonomie du navire, on constate que le marin connecté est de moins en moins impliqué dans les choix des routes et des vitesses, ce pour quoi il a été formé. Plus les technologies évoluent, plus le marin se retrouve à gérer des informations dont il peut de moins en moins juger la pertinence, avec pour conséquence un nombre d'accidents encore élevé ayant pour origine une erreur d'appréciation humaine. Par manque de maîtrise de ces outils très sophistiqués, le marin hyper connecté au sein de son système ultra-centré devient ainsi l'élément le moins fiable par rapport à des technologies jugées plus sûres.

Perspectives

Les compagnies et les services à terre vont continuer à développer l'autonomie du navire connecté dans un souci d'optimisation de son exploitation tandis que le marin hyper connecté continuera à profiter de ce lien émotionnel avec la terre qui l'aide à supporter ses longues périodes d'absence. Mais on peut légitimement s'interroger sur la pérennité du marin tel qu'on le connaît aujourd'hui. Au-delà de l'étendue des charges du commandant, responsable de l'expédition maritime et garant, de ce fait, des intérêts de l'armateur et du chargeur, le marin voit sa charge devenir de plus en

11. Le projet AAWA (*Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative*) de *Rolls-Royce* et de son partenaire finlandais *VTT* prévoit pour la fin de la décennie la mise en œuvre d'un navire commercial autonome. En 2020, la société *Yara International* et l'équipementier *Kronenberg* se sont associés pour mettre en service un porte-conteneurs à propulsion électrique, le « *Yara Birkeland* », qui assurera de manière autonome la desserte entre trois ports norvégiens. Le constructeur de remorqueurs néerlandais *Damen* a un démonstrateur manœuvré depuis la terre.

plus lourde et sa liberté d'action se réduire. En parallèle, certains acteurs voient dans un navire connecté, surveillé, régulé, contrôlé et bientôt autonome une baisse des coûts induits par un équipage. Il reste bien sûr à fiabiliser ce secteur, notamment en le dotant d'un système de cyber sécurité performant. Certains opposeront le fait que la réglementation maritime internationale implique encore beaucoup trop le commandant dans sa responsabilité de l'expédition maritime¹² pour permettre une évolution radicale vers un navire autonome. Les réglementations comme les ColRegs, la STCW¹³ par exemple, seraient trop lourdes à faire évoluer et pourraient préserver le schéma économique actuel, mais rien n'est moins sûr.

La fiabilité croissante des systèmes d'information à bord du navire voulue par des industriels promettant économies et sécurité accrues va permettre à court terme une réduction spectaculaire du nombre de personnes constituant l'équipage. Ne sait-on pas faire voler un avion sans pilote, rouler un train sans conducteur? Avec retard, certes, le maritime suivra. Et c'est certain, le marin professionnel tel qu'on le connaît aujourd'hui est voué à disparaître, ou alors, il doit évoluer radicalement.

12. Convention de Bruxelles de 1910 sur l'abordage; Convention de Hambourg de 1978 sur le transport des marchandises par mer, où la responsabilité du commandant est clairement définie et à laquelle se substitue de plus en plus celle des armateurs et des chargeurs et *in fine* des assureurs qui doivent indemniser.

13. ColRegs 72 (*Collision Regulations*): règlement pour prévenir les abordages en mer. STCW: norme de formation des équipages.

Le marin de commerce

Camille VALERO

Chargée d'études pôle juridique

Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR)

L' image romantique du marin qui part au long cours vivre mille et une aventures n'est aujourd'hui plus qu'un mythe. Les temps d'escale sont de plus en plus courts, les terminaux portuaires sont excentrés des villes, pour les officiers, les tâches administratives au port s'ajoutent aux responsabilités à la passerelle (préparation et gestion de l'escale, opérations de soutage, de chargement, de déchargement, relations avec les autorités portuaires...) en raison d'un corpus juridique qui s'étoffe d'année en année. En outre, la marine marchande s'inscrit dans une économie de marché mondialisée où le simple fait de transporter de la marchandise d'un point A à un point B fait intervenir un nombre d'acteurs et d'intermédiaires de nationalités aussi diverses que variées et des équipages le plus souvent hétérogènes, aux conditions sociales parfois très différentes.

Le marin d'aujourd'hui

L'armateur recrute un équipage composé du capitaine et des marins. La jurisprudence définit le marin comme « toute personne qui occupe à bord un emploi relatif à la marche, la conduite, l'entretien ou au fonctionnement du navire ». Le recrutement se fait directement ou bien *via* une agence de « *manning* », une entreprise privée spécialisée dans « le recrutement et le placement des gens de mer, dont les marins ». Le contrat d'engagement est conclu alors entre le marin et cette entreprise, et non avec l'armateur. Ce phénomène d'externalisation a débuté dans les années 1980 avec pour objectif de réduire les coûts *via* l'emploi de marins issus de pays en voie de développement, dont les salaires sont indexés sur les niveaux de vie de leurs États d'origine. Les équipages sont désormais multinationaux, y compris sur des navires battant pavillon européen¹. Le degré « d'internationalisation » d'un équipage dépend en fait du registre d'immatriculation du navire. Si le « premier registre » repose sur les conditions socio-économiques du pays d'immatriculation, les États de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) ont créé des pavillons *bis* qui entérinent le recours aux agences de « *manning* », à la mixité des équipages et à la différence de traitement salarial et social, pour gagner en compétitivité et juguler le dépavillonnement. Ces registres *bis* sont symptomatiques d'une adaptation à un marché mondial et représentent un équilibre entre qualités administratives, techniques et conditions fiscales et sociales attractives. Pour autant, certains armateurs trouvent ces pavillons encore trop coûteux et choisissent toujours des pavillons de libre immatriculation, dont les normes fiscales et sociales sont moindres et, par conséquent, plus attrayantes.

1. Une étude récente d'*Oxford Economics* constate que seulement 40 % des 516 000 marins employés par l'industrie européenne du transport maritime sont des ressortissants européens.

Selon les chiffres de la CNCUCED (Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement), entre 2005 et 2015, «la demande mondiale des gens de mer a augmenté de 45 %, c'est-à-dire au même rythme à peu près que la croissance de la flotte mondiale». L'Organisation internationale du travail (OIT) estime qu'il y a, dans le monde, plus de 1,5 million de marins, dont l'immense majorité vient des pays en développement. La Chine, les Philippines, l'Indonésie, la Fédération de Russie, l'Inde et l'Ukraine sont les six États qui fournissent le plus de main d'œuvre pour la marine marchande, le plus grand nombre d'officiers pour le premier, le plus grand nombre de personnel exécutant pour le deuxième.

La flotte de commerce mondiale compte aujourd'hui 68 723 navires dont 31 % sont des cargos polyvalents, 16 % des vraquiers et 10 % des navires *offshore*. La course au gigantisme, l'automatisation expliquent qu'un vraquier ou un porte-conteneurs de 10 000 tonnes brut ne nécessite la présence que de 14 ou 15 marins quand un navire dix fois plus grand peut fonctionner avec seulement une vingtaine de membres. Cela nécessite des équipages plus pointus, ce qui explique pour partie une demande en officiers de plus en plus forte. En 2015, le cabinet d'*Oxford Economics* estimait ainsi que la demande en marins était de 1,5 million à travers le monde, à peu près divisée en deux parties égales : 790 500 officiers et 754 500 membres d'équipage (hors personnel hôtelier et pêche). En 2025, ce même cabinet estime que ce besoin s'élèvera à 2 millions de marins, les officiers représentant 56 % de l'effectif. Selon une étude du BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) et de la Chambre maritime internationale, il manque actuellement 16 500 officiers. Car l'offre n'évolue pas en proportion : on constate ainsi dans les pays occidentaux que l'attrait pour la marine au long cours a perdu de sa superbe avec des effectifs en baisse dans les écoles de marine marchande. Les contraintes liées à l'embarquement, les perspectives de carrière, les salaires rendent le métier moins attrayant pour certains. Il existe un fort *turnover*:

Salaires moyens bruts en euros

	Capitaine	Officier	Marin	Salaires moyen dans la zone concernée
Europe	8 500	3 800	1 800	2 395
Philippines	6 500	2 500	1 000	115
Chine	6 200	1 800	600	450

Source : ECORYS Observatoire des inégalités (2011), Banque mondiale (2008), Chine-informations.com citant le Bureau national des statistiques (2011).

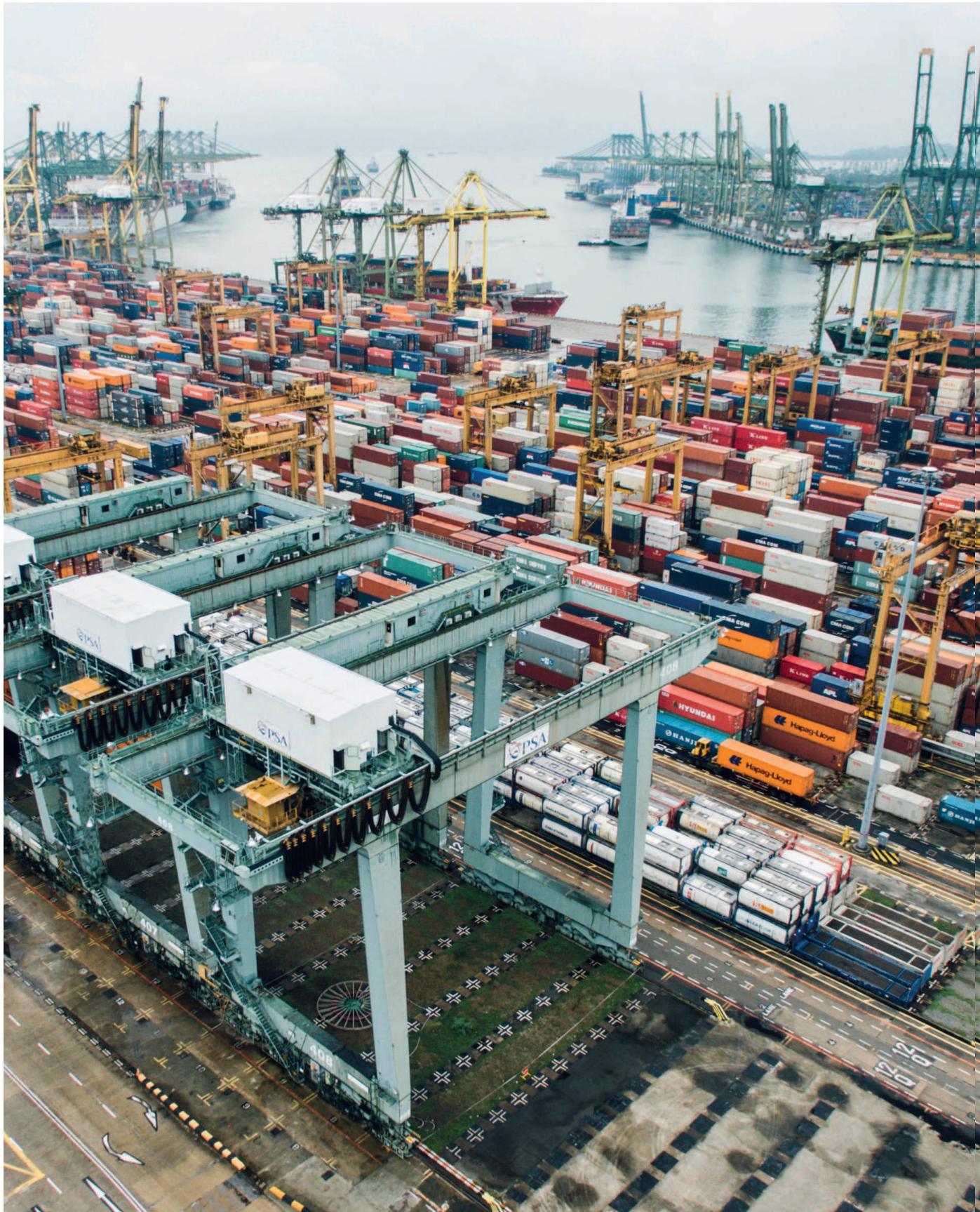
les marins voyagent de moins en moins longtemps et souhaitent trouver un emploi à terre. D'ici à 2025, il faudra former 147 500 officiers supplémentaires pour couvrir les besoins. Les personnels identifiés comme faisant défaut sont par exemple les chefs mécaniciens, le personnel spécialisé dans la conduite des chimiquiers, des pétroliers et des navires transportant du GNL (gaz naturel liquéfié). Cette pénurie a été identifiée dès les années 1990. Il apparaît urgent de rendre le métier de marin plus attractif aux yeux des jeunes générations et de prolonger les carrières en mer, avec des conditions de travail de qualité.

Les mesures prises par les États occidentaux pour promouvoir les emplois maritimes de leurs nationaux

Des États-Unis à l'Union européenne

Bien que 40 % de la flotte mondiale soient détenus par des compagnies maritimes européennes, la corrélation avec le nombre d'emplois de marins européens n'est pas au rendez-vous. L'Union européenne pâtit d'un gros défaut, celui de considérer qu'une navigation entre États membres relève d'une navigation internationale, contrairement aux États-Unis qui, *via le Jones Act*, réservent le cabotage à des navires battant pavillon des États-Unis, construits aux États-Unis et appartenant à des intérêts basés aux États-Unis. Les trois quarts des membres d'équipage doivent être de nationalité américaine. Selon ses défenseurs, cette mesure permettrait d'assurer la sécurité nationale du pays quand, pour ses pourfendeurs, elle surenchérit le prix des marchandises transportées de port à port et constitue une entrave au libre-échange.

L'Union européenne quant à elle doit faire face à une concurrence qui s'exerce au sein même des États membres. Le phénomène de *dumping social* s'est accentué avec l'élargissement de l'Europe. Les pays baltes et de l'est (Roumanie, Croatie notamment) fournissent une importante main d'œuvre maritime bon marché, car travaillant aux conditions internationales. Le projet de directive « *manning* » de 2004 visait à encadrer le cabotage entre pays membres et à lutter contre le *dumping social* en appliquant les conditions de travail les plus favorables aux salariés des États où le navire fera escale. Mais, devant le risque de voir les armements fuir les États membres, un consensus doit encore être trouvé entre protection sociale et compétitivité. Certains prônent la mise en place d'un MoU (*Memorandum of Understanding*) social avec un corpus européen clair et, par la même occasion, harmonisé. À quand la mise en place d'un espace juridique maritime européen ? Reste à convaincre la Commission et les États membres.





Élèves de la *Philippine Merchant Marine Academy* (PMMA),
l'un des établissements de formation les plus anciens
et reconnus du pays. © *Randy Datu*.
Ci-contre, 90 % du commerce mondial transite par voie
maritime. © *Tous droits réservés*.

Le cas de la France

Bien que le pavillon français jouisse d'une très bonne réputation à l'international, le nombre de navires l'arborant ne fait que chuter. On constate une érosion constante depuis les années 1960 en nombre de navires et, depuis 1978, en tonnage, avec une nette accélération depuis 1980. Afin de résister au dépavillonnement, les États ont mis en place des pavillons *bis* et permettent entre autres aux armateurs d'effectuer des différences salariales et sociales entre marins selon le niveau de vie de leurs pays respectifs. En France, les navires immatriculés au premier registre représentent le tiers de la flotte sous pavillon français et 85 % du total des marins de commerce français. Il s'agit surtout de transbordeurs et de vedettes à passagers qui assurent des liaisons de cabotage. Les navires immatriculés au registre *bis*, dit Registre international français (RIF), créé en 2005, représentent un nombre d'emplois français bien moindre, du fait des modalités spécifiques de composition des équipages (avec un minimum de 25 % de marins issus d'un État membre) ; il s'agit du pavillon qui représente la plus grande partie de la flotte de commerce française.

En France, le principe du « privilège de nationalité » réservé à certains postes ou types de navires/trafics persiste : le capitaine et les officiers doivent posséder les diplômes nécessaires, connaître la langue française, ainsi qu'avoir de bonnes connaissances en matière juridique afin d'être à même d'assumer des prérogatives de puissances publique le cas échéant (art. L 5521-2 *Code des transports*). « L'équipage d'un navire doit comporter une proportion minimale de ressortissants d'un État membre de l'Union européenne [...] » Le décret Tisa de 2014, dit d'« État d'accueil », contraint les armateurs communautaires naviguant sur les liaisons franco-françaises à aligner leurs normes sociales sur les conventions collectives applicables en France.

Le principe de libre marché européen va de pair avec le cantonnement des aides d'État, proscrites par l'article 107 du traité fondamental de l'UE afin de ne pas fausser la libre concurrence. Le principe est relativement simple : si les infrastructures peuvent profiter de financements publics au nom de l'intérêt général, les services relèvent des marchés et ne peuvent pas en bénéficier. Pour autant, le transport maritime peut déroger en partie à ce principe, la concurrence mondiale étant relativement faussée par la pratique du *dumping social*, environnemental ou sécuritaire. Afin de pallier cette concurrence déloyale, la Commission européenne autorise le soutien public au secteur maritime si cette aide est conforme aux piliers du développement durable : économique, social, environnemental (*green shipping*, programme de formation professionnelle des marins, R&D...).

La loi Leroy a étendu les exonérations de charges sociales et patronales (allocations familiales et contributions à l'allocation chômage – hors ENIM) en faveur des armateurs. L'objectif est de favoriser l'emploi. Ce dispositif dit « *net wage* » (salaire net) a été proposé aux États par la Commission européenne. Il consiste en l'octroi d'allègements, voire même en l'exonération, de contributions fiscales et de cotisations sociales, patronales, salariales à l'armement maritime. Toutes ces mesures sont conformes à la réglementation européenne. Le *net wage* est déjà en place en Finlande, au Danemark, en Allemagne, en Belgique, en Italie, en Grande-Bretagne (son intensité varie en fonction des pays). Le gouvernement français était réticent à voir cette mesure se généraliser à tous les armements et souhaitait la supprimer dans la prochaine loi de finance. Ce revirement a été très mal perçu par les armateurs. L'Assemblée nationale vient de mettre fin au feuilleton en amendant le projet de loi et a ainsi consacré le maintien des exonérations de charges patronales hors ENIM.

Vers une consécration du droit social international des marins ?

Jugé par certains comme trop timoré et manquant d'effet obligatoire, le corpus réglementaire dédié au facteur humain est limité comparé à l'arsenal technique de la convention SOLAS (*Safety of Life at Sea*). Pourtant ses apports sont tout aussi fondamentaux. La Convention STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) de 1978 de l'Organisation maritime internationale (OMI) établit des normes internationales de formation, de délivrance des brevets et de veille des gens de mer. Elle prend en compte le phénomène d'internationalisation croissant des équipages. La reconnaissance des brevets et la standardisation de certaines normes facilitent ainsi la mobilité des équipages. Une résolution sur les principes du *safe manning* a été adoptée, ainsi que des lignes directrices sur la gestion et l'atténuation de la fatigue et une prise en compte des risques psycho-sociaux. Le Code ISM (*International Safety Management*) impose aux compagnies maritimes de mener une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement ainsi que tout un protocole qualité, sécurité, environnement. Ces normes internationales aident à lutter contre le *dumping social* qui fausse les conditions de concurrence, tout en maintenant la sécurité de la navigation maritime.

Véritable avancée sociale et créatrice d'un droit nouveau de la mondialisation – que certains qualifient de quatrième pilier du régime réglementaire international – la Convention MLC (*Maritime Labour Convention*) de 2006 adoptée par l'OIT (Organisation internationale du travail) est le fruit d'un consensus entre représentants des armateurs et représentants des gens de mer. Elle vient compléter le corpus

de l'OMI relatif à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement. Cette convention consolide et complète le droit social international des marins et s'intéresse pour la première fois à leurs conditions de travail ainsi qu'à leurs conditions de vie à bord : contrat d'engagement, durée du travail, temps de repos, rapatriement, logement, alimentation, soins médicaux à bord sont notamment concernés. Elle est entrée en vigueur le 20 août 2013.

À compter du 1^{er} octobre 2017, 84 États l'avaient ratifiée, ce qui représente 91 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale. La MLC 2006 s'applique aux navires d'un État partie à la convention ainsi qu'aux navires faisant escale dans un port d'un pays signataire. Ce principe de non-octroi de traitement de faveur incite à une ratification universelle et lutte contre le *dumping social*. Cependant, l'applicabilité de la convention n'est pas uniforme : certaines dispositions sont impératives, d'autres relèvent de la discrétion de l'État signataire. La couverture des droits du marin fluctue en fonction du pavillon et des eaux dans lesquelles le navire se trouve. Les points d'achoppement sont multiples : mise en place d'un salaire minimum, d'un effectif minimum, d'une sécurité sociale *a minima*, du respect à bord des temps de travail et de repos entre autres...

Autre obstacle à son effectivité : l'absence de contrôles et de sanctions. Faute de moyens financiers suffisants et d'une réelle administration maritime, certains États signataires et/ou États du port sont incapables de mener des opérations de contrôle et d'infliger les sanctions aux contrevenants.

Ce déficit d'harmonisation et les écarts de contrôles et de sanctions au sein des États signataires tendent à affaiblir la portée de la MLC 2006. Des progrès restent donc à faire, comme en témoigne le bulletin annuel 2016 de l'*International Transport Workers Federation* qui constate que 68 % des navires inspectés présentaient des déficiences. 38 % de ces déficiences sont dus au retard ou au non-paiement des salaires et 31 % à une violation du contrat de travail. Même si des efforts restent à accomplir, l'objectif à terme de la MLC 2006 est d'aboutir à des dispositions sociales communes et nivelées vers le haut, tout en veillant à maintenir les emplois dans les principaux pays fournisseurs de main d'œuvre maritime. C'est là que le bât blesse : comment assurer de bonnes conditions sociales et salariales tout en restant dans la course de la mondialisation ?

L'impact des nouvelles technologies : un droit qui reste parfois à inventer

À première vue, l'introduction des nouvelles technologies telles que les systèmes d'automatisation, les cartes marines électroniques (ECDIS) apportent plus de

confort et de sécurité aux marins... À condition que ces avancées technologiques s'accompagnent d'un programme de formation afin d'être à même de bien utiliser ce nouvel outil. Cette digitalisation n'est pas intrinsèque au secteur maritime. Elle s'observe dans le secteur de l'aéronautique, de l'automobile ou encore dans le secteur bancaire. Aujourd'hui la réflexion va plus loin que la réalité augmentée des passerelles : l'idée est de se passer de marins à bord du navire. En 2016, le rapport annuel des accidents maritimes de l'AESM (Agence européenne de sécurité maritime) estime que 62 % des accidents recensés sur cette période sont dus à des erreurs humaines. On entend par « facteur humain » à la fois les marins présents à bord du navire et les *managers* à terre. Le stress et la fatigue augmentent le risque d'erreur... Le navire autonome serait alors gage d'une meilleure sécurité? Cette tendance inquiète les marins qui y voient une menace, tant sur leur emploi que sur la sécurité maritime.

Cette rupture technologique n'est pas sans poser des questions en matière de réglementation internationale. L'introduction potentielle de navires-drones automatisés remet en question le corpus juridique actuel, que ce soit la *Convention sur le droit de la mer* de Montego Bay, la convention STCW, la convention RIPAM (Règlement international pour prévenir les abordages en mer), la convention SOLAS ou encore le code ISM. De nouvelles normes internationales devront être adoptées, relatives à la formation des opérateurs de drones (aptitude à la veille à la passerelle, aux communications, à la gestion des machines...). La veille visuelle et auditive prescrite par la convention RIPAM ainsi que les règles de priorités seront difficiles à assurer dans la pratique. L'exigence d'engins de sauvetage de la SOLAS ne sera d'aucune utilité en raison de l'absence d'équipage. Toutes les exigences réglementaires se focaliseront sur le centre névralgique et ultra-sensible du poste de commande à terre et des opérateurs de conduite. Le métier de marin sera-t-il voué à disparaître? Tout du moins il devra muter en un ingénieur informatique ultra spécialisé et entraîné. L'industrie du transport et les modèles de travail devront s'adapter. Les volets responsabilité et assurantiel, avec notamment le risque cyber, restent à inventer. Bien que cette mutation technologique permette de diminuer le risque lié au facteur humain, elle vient accentuer une nouvelle menace, celle relative aux cyberattaques. L'OMI devra se saisir de ce sujet tôt ou tard. Dès lors, des règles nationales pourront être édictées. Les normes de sécurité, de sûreté du navire, de sa cargaison et de l'environnement ainsi que l'impact social seront au cœur des débats. Il semble de plus en plus probable qu'une partie des marins « opéreront » depuis la terre d'ici 2025, mais seront-ils encore des marins?

La mer, l'aventure

Entretien avec Anne QUÉMÉRÉ
Navigatrice

Études marines: Vous avez traversé l'Atlantique à l'aviron, en *kiteboat*, vous vous êtes élancée à travers le Pacifique, puis le Grand Nord. D'où vous viennent toutes ces envies?

Anne Quéméré: En fait, tout est né d'un retour des États-Unis, où je venais de passer dix ans d'une vie très dense, avec beaucoup de travail, peu de temps pour la réflexion. J'ai ressenti le besoin d'un petit sas de décompression, de m'isoler. Certains s'en vont faire un pèlerinage, une retraite dans un monastère, dans un désert, alors je me suis tout simplement demandé dans quel univers je me sentais le mieux, ce que j'avais envie de retrouver, ce qui m'avait manqué le plus, pendant ces dix années. C'était la mer. Pendant mon absence, mon père avait construit une yole et ensemble, nous avons participé à quelques régates. J'ai vite pris goût à l'aviron et c'est ainsi qu'est née cette folle envie de traverser l'Atlantique à l'aviron par la « route des alizés ». Cette traversée accomplie, j'ai repris la mer deux ans plus tard, mais cette fois par la route nord, histoire de boucler la boucle en quelque sorte. J'imaginai, à mon arrivée, reprendre le cours d'une vie « normale », mais c'était sans compter l'architecte de mon bateau qui rapidement m'a proposé de construire un bateau de même taille, mais cette fois équipé d'une aile de *kite*. Et c'est comme cela que tout a continué.

Il y a le hasard, les envies, les rencontres, mais on imagine que vous avez une soif d'aventure depuis toujours?

J'ai eu la chance de naître dans une famille qui a toujours navigué. Du plus loin que je m'en souviens, nous étions en mer. Étant bretons et vivant dans le Finistère, nos plans d'eau étaient l'archipel des Glénans l'hiver, Belle-Île, Groix, Hoëdic, Houat l'été. Comment ne pas développer le goût de l'aventure quand nos plus beaux souvenirs sont attachés à la féerie de ces îles : sentiment d'évasion, plus de devoirs, plus d'école... Je crois que l'aventure nous rattache à cette impression de liberté qui a bercé notre enfance. J'ai aussi eu beaucoup de chance de pouvoir profiter d'une bibliothèque riche qui m'a permis de découvrir les univers de Cousteau, de Paul-Émile Victor, de Jules Verne ou encore de Bernard Moitessier, ami de mon père : tout cela nourrit l'imaginaire. Enfin, des personnes dont on commençait à parler circulaient à la maison, comme Éric Tabarly, et le fait de les fréquenter permet peut-être de les désacraliser, d'ouvrir certaines barrières, de faire tomber des murs. Ensuite viennent les opportunités, celles qui tiennent du hasard, tout autant que celles que nous provoquons, car à rester chez soi à se lamenter, rien ne se passe. On se crée souvent beaucoup d'interdits, de nombreux freins à d'éventuelles actions. Plutôt que d'envoyer un CV pour un poste qui nous tient à cœur, on préfère se convaincre que cela est

inutile, que l'on n'a aucune chance. Mais qu'en sait-on réellement? Qu'est-ce que cela nous coûte, sinon un timbre? Même chose pour la prise de parole en public: j'ai toujours été surprise de constater que des personnes à des postes pourtant élevés dans leur entreprise sont liquéfiées si elles doivent s'exprimer devant une assemblée, un peu comme si leur vie en dépendait. Pourtant elles ne se trouvent pas au cœur d'une arène entourées d'une foule haineuse! Et dans le pire des cas, il n'y aurait pas mort d'homme. Il faut tenter, quitte à se tromper, mais surtout et avant tout, tenter. Pour autant, je n'ai jamais rien projeté, je n'ai jamais eu de plan de carrière: je ne sais pas de quoi demain sera fait et c'est cela qui m'intéresse. C'est cela qui donne tout son sens à ma vie et je pense que c'est ce que j'aime en mer: on peut avoir tout préparé, être prêt à anticiper, la surprise, l'inattendu seront toujours au rendez-vous.

Que représente la mer pour vous?

C'est un endroit où j'ai réalisé que j'étais pleinement moi-même, où j'ai le sentiment d'être complète. Quand je suis dans le métro à Paris, je me sens oppressée, mais dès que je suis dans le train qui me ramène chez moi, en Bretagne, j'ai le cœur qui bat: je sais que la mer n'est pas loin. Il y a mille et une raisons à cette passion mais je ne cherche pas systématiquement à les analyser: instinctivement, de façon peut-être un peu animale, je sais qu'à peine larguées les amarres, je me débarrasse d'une carapace encombrante et d'une façon de vivre à terre parfois lourde. Toutes ces nouvelles qui nous arrivent du monde entier, souvent dramatiques et devant lesquelles on se trouve démunis, engendrent beaucoup de frustration tandis qu'en mer, on devient maître de sa propre existence, toujours dans l'action. Et cette place, personne ne nous la revendique: elle est pleinement nôtre sans que l'on ait eu besoin de marcher sur la tête de qui que ce soit pour l'obtenir.

Il y a pourtant une part de risque...

Le risque zéro n'existe pas: le jour où l'on naît est potentiellement le jour où l'on peut mourir. Je prépare mes projets avec l'idée d'arriver au bout évidemment, je ne suis pas une tête brûlée, loin de là, mais je suis parfaitement consciente de pouvoir ne pas revenir à terre. Mais après tout, quand on y pense, on part travailler le matin et tout peut arriver. La seule différence est qu'on l'oublie, on l'occulte. C'est un peu cette relation que j'ai avec le risque: j'en suis consciente, j'essaie de l'anticiper dans la mesure du possible, de m'y préparer, mais évidemment, c'est toujours plus simple à dire qu'à faire. Lors de ma première rencontre avec un ours polaire dans la toundra,

je n'étais pas armée! J'avais oublié ma carabine dans la cabane, en bonne citadine que je suis. Un Canadien vivant dans le Grand Nord prend son arme dès qu'il sort, c'est un réflexe évident. Question de survie! Un dicton inuit dit que «l'ours qui te tue est celui que tu n'as pas vu», car en bon prédateur qu'il est, il n'attaque jamais de face. Cette fois-là, j'ai eu de la chance, je l'ai vu! Ces moments sont pour moi l'essence même de la vie: on ne sait pas quand elle s'arrêtera, alors quitte à la consommer, autant la consommer à 100 %.

***Passagère de l'Arctique* est votre deuxième livre: aviez-vous pensé, avant même de partir, qu'il y aurait un récit de vos aventures?**

Je publie régulièrement des *news* sur mon site. Au fur et à mesure que le projet avance et que l'expédition approche, je communique en général à peu près toutes les quarante-huit heures. Une fois en mer, j'échange par téléphone satellite et j'écris sur un petit ordinateur. Ce que j'écris à ce moment-là est dépourvu de recul, car je suis dans l'instant. Des épisodes comme ma rencontre avec l'ours, le moment où je dois faire demi-tour, se ressentent dans mes notes. Mais je ne voulais pas faire un journal de bord à proprement parler, je voulais essayer de partager ce que j'avais vécu. Alors, quand je suis revenue à terre, j'ai relu mes notes et à partir de là, rédigé des nouvelles. C'est à ce moment-là que j'ai voulu en faire un livre.

À la fin de votre livre, on ressent la frustration que vous avez éprouvée d'être contrainte de faire demi-tour du fait du mauvais temps.

Oui, il n'est jamais simple de prendre ce genre de décision, de tout arrêter, de faire demi-tour et revenir sur ses pas. Au fond de moi, je gardais le sourire en me disant que cette décision me permettrait de revenir ici. Si j'avais bouclé ce passage du Nord-Ouest, sans doute n'y serais-je pas retournée. J'aurais probablement travaillé sur un autre projet, dessiné une nouvelle route, sur un autre océan. Les quelques séjours passés là-haut m'ont permis de créer des liens avec certains Inuits et surtout donné l'envie de les retrouver: cette région du delta du Mackenzie est désormais un lieu où j'ai le sentiment d'être un peu «comme à la maison». Une maison que je vais bientôt retrouver, puisque je pars au cours de l'été prochain à bord d'un petit bateau solaire pour tenter de traverser ce fameux passage. J'ai eu le temps, depuis mon retour, d'analyser les raisons qui m'ont poussée à faire demi-tour, je maîtrise aujourd'hui sans doute mieux les obstacles qui jalonnent à nouveau ma route et l'expérience déjà acquise est vraiment précieuse ici. De toute façon, tant que j'ai un défi en préparation, tout va bien!

Vous dites que vous avez apprivoisé la solitude, que vous l'aimez, que vous la cultivez. Comment faites-vous pour tenir seule en plein milieu de l'océan, loin de vos proches?

Peut-être que je suis devenue asociale! Non, plus sérieusement, lors de ma première traversée, j'ai trouvé insupportable d'être seule. Mais après mon retour, très vite, je me suis à nouveau laissé envahir par le monde, les informations, les gens, le bruit et j'ai alors réalisé à quel point cette solitude avait été un luxe fabuleux. Je crois que c'est en partie de ce constat qu'est née ma volonté de repartir. Lors de ma deuxième traversée, j'ai peu à peu eu l'impression de pouvoir apprivoiser cette solitude, même si dans des conditions météo difficiles, ça n'était pas toujours évident. Hormis ce cas particulier, tous les autres moments où la météo est favorable, où le bateau glisse, où l'on surfe sur la houle, c'est du plein bonheur. Je dirais que la seule frustration est de ne pouvoir le partager au moment où on le vit, avec les autres. Et même une fois à terre, il est difficile de trouver les mots justes pour raconter. C'est peut-être pour cela que l'on dit les marins « taiseux ».

Évidemment, ma solitude est une solitude plus facile à accepter puisqu'elle est choisie: je sais qu'elle va durer un certain temps, qu'elle a un début et une fin, c'est plus acceptable. C'est comme une espèce de petite bulle, une pause dans une vie un peu trop active parfois. À terre, on peut se retrouver dans des solitudes extrêmes mais subies, cela n'a rien à voir.

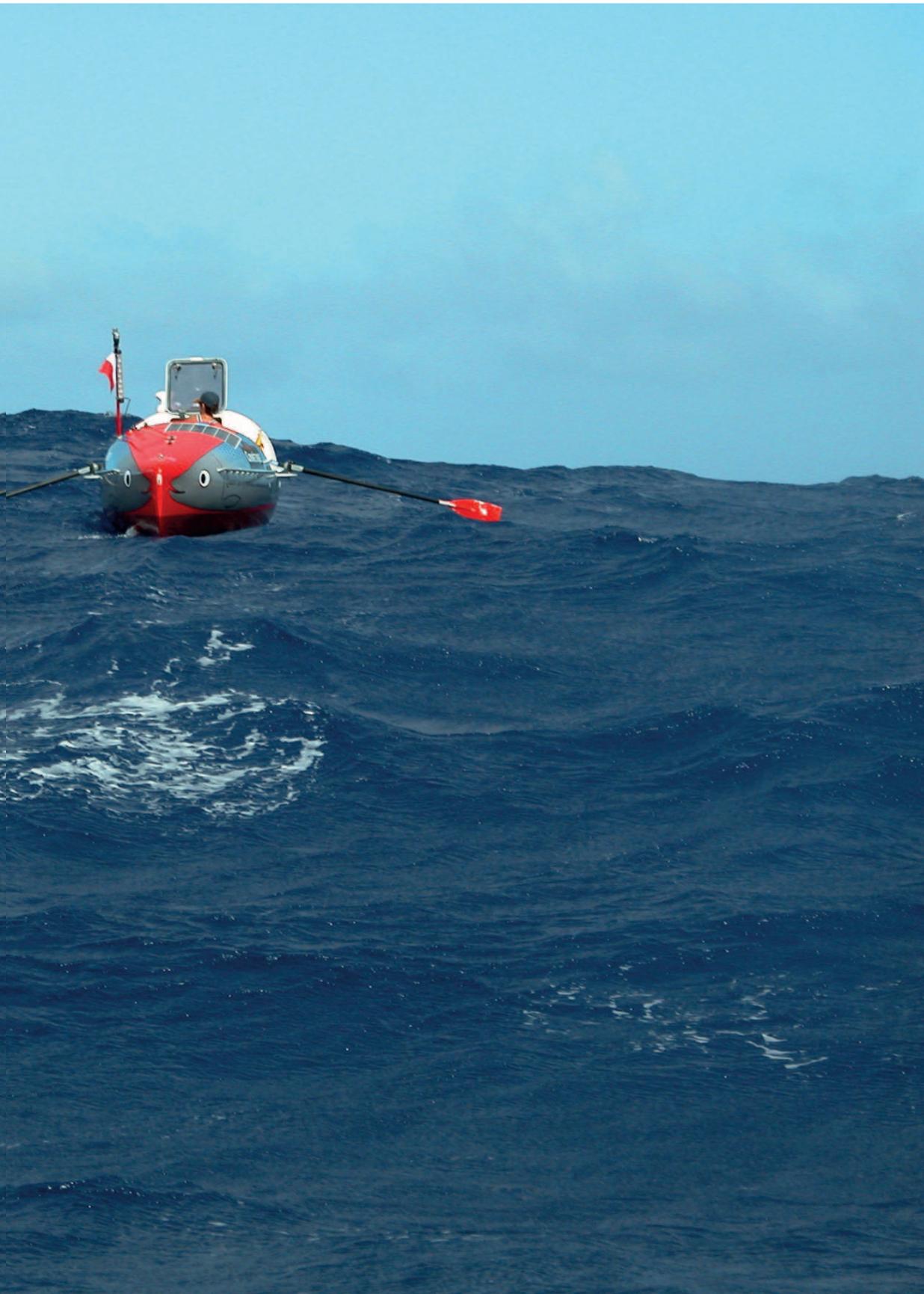
Vous est-il déjà arrivé dans l'une de vos aventures, notamment à cause de la météo, de perdre courage, de vous dire que c'était trop risqué, de vouloir faire demi-tour même?

Je ne me suis jamais dit que j'allais faire demi-tour ou que j'allais abandonner, mais je me suis parfois demandé ce que je faisais là! J'étais en mer lorsqu'il y a eu la tempête *Alex*. Elle a été extrêmement violente et a mis à peu près soixante-douze heures à passer. Soixante-douze heures, c'est très long. J'étais enfermée dans la cabine, enroulée dans tout ce que je pouvais trouver pour éviter de me blesser. Et comme le bateau est auto-redressable et conçu pour accompagner la vague, il fait comme le tambour d'une machine à laver: on est aspiré par la vague, on monte, jusqu'au moment où on arrive en haut et où cela déferle et redescend, avant de se faire aspirer par la vague suivante, etc. C'est nerveusement très éprouvant... Donc là, effectivement, on se dit « mais qu'est-ce que je fais là?! ». Et puis très vite, la magie est de retour: deux-trois jours plus tard, la météo était fabuleuse et des milliers de dauphins ont entouré



Anne Quéméré lors de sa traversée de l'Atlantique Nord à l'aviron en 2004. Double page suivante, elle parcourra 6450 km en solitaire et sans assistance durant ce deuxième défi. © Anne Quéméré.







En haut, Tuktoyaktuk, hameau situé dans les Territoires du Nord-Ouest, au Canada.
En bas, un enfant inuvialuit dans ce même hameau. © Anne Quéméré.

le bateau. Ils devaient suivre des bancs de maquereaux et le temps qu'ils me dépassent, j'ai pu profiter d'une étonnante compagnie.

Comment fait-on au quotidien pour manger, dormir lors d'une traversée de l'Atlantique ou du Pacifique?

Pour manger, je n'ai presque que du lyophilisé. D'abord parce que c'est très léger, cela se conserve quelles que soient les conditions, et puis comme je n'aime pas beaucoup cuisiner à terre, là au moins l'avantage, c'est que je n'ai qu'une bouilloire, je fais chauffer mon eau, je mets mon petit sachet, je secoue, j'attends et c'est prêt. Le bonheur quoi! Et puis, j'emporte du chocolat. Le chocolat est mon péché mignon, donc je pars avec, surtout que là, je peux manger ma tablette tranquillement tout en maigrissant! Cette petite madeleine me donne la pêche et c'est important: c'est le petit « plus » qui permet de garder le moral, qui va nous permettre de rester aux commandes une heure ou deux de plus. Le physique et le mental marchent vraiment de pair. Pour dormir, on profite des conditions favorables: en Atlantique Nord, lorsque je me retrouvais dans les veines du *Gulf Stream*, je parcourais parfois six milles en trois heures alors que je ne faisais rien. En revanche, lorsque je me retrouvais dans des courants contraires, c'était un peu plus compliqué: il m'est arrivé par exemple de reculer de cinquante milles en vingt-quatre heures. C'est énorme: on sait qu'il va falloir une journée, voire plus, pour les regagner. Il faut en fait trouver le moment judicieux pour planifier ses temps de repos et c'est au final la nature, les conditions météo qui vont dicter la journée ou les vingt-quatre heures à venir. Toujours. Il faut savoir s'adapter, c'est sans doute ce qu'il y a de plus compliqué à accepter.

Le retour à terre n'est pas trop difficile?

Je pense que nous n'avons pas le choix. Et puis, j'ai l'impression que les femmes ont toujours eu l'habitude de porter beaucoup de casquettes et de jongler entre vie professionnelle et vie personnelle. Je vois par exemple que la plupart de mes arrivées se sont passées en été, avant la rentrée des classes. J'ai une fille et son principal souci, lorsque j'arrivais, était de savoir quand nous irions acheter les fournitures scolaires. Cela vous remet très vite dans le bain! Je me suis toujours dit que d'une certaine façon, elle m'avait permis de garder les pieds sur terre, de ne pas partir à la dérive. Dans ce genre de projet, on a vite fait d'en vouloir toujours plus et de se laisser porter par une foule enthousiaste... Mais heureusement, vos proches sont là pour vous permettre d'atterrir et de retrouver une normalité dans laquelle il faut, coûte que coûte,

se refondre. On ne peut pas vivre à terre comme on vit en mer, il faut savoir s'ajuster et garder son équilibre en fonction de l'univers dans lequel on se retrouve. Quand je repense à Moitessier qui fait demi-tour alors qu'il est en tête de la course, je pense que le monde des terriens qui l'attendait lui a semblé tout à coup indigeste, il n'a plus voulu revêtir une panoplie qui ne lui convenait plus. Mais ce monde de fous, c'est aussi le nôtre et si on souhaite le retrouver, alors il faut être capable de se réajuster, d'y reprendre sa place, sinon mieux vaut partir vivre dans les îles et ne jamais revenir. Mais, en fonction de nos responsabilités, ce n'est pas toujours possible non plus.

Vous associez souvent vos voyages à une démarche scientifique. Avez-vous toujours eu cette volonté de préserver la planète et les océans ou est-elle née de vos différentes expéditions?

Ma grand-mère avait créé en 1970 une association pour la préservation du pays fouesnantais. Elle était assez avant-gardiste, car à l'époque il y avait peu de structures protégeant l'environnement. Elle voyait les promoteurs immobiliers envahir les côtes tout le long de la façade atlantique et se doutait qu'un jour ou l'autre, cela risquait d'arriver en Bretagne. Maintenant, le Conservatoire du littoral ayant acquis ces terres, elles devraient être protégées jusqu'à ce que la mer vienne les grignoter. Et là, l'Homme ne pourra plus y faire grand-chose. Cet atavisme familial a certainement compté de façon très inconsciente. Et puis, lorsque l'on vit à proximité de la mer, on constate tous les jours les réalités de la pollution. J'étais enfant quand il y a eu l'épisode de l'*Amoco Cadiz*, j'en ai senti les effluves de *gasoil*, constaté les dégâts. Aujourd'hui encore, j'ai le souvenir très prégnant de cette odeur et de la vision d'une masse noire et gluante sur nos côtes. Tout cela ne m'a pas forgé une personnalité d'environnementaliste, mais juste du bon sens, je crois. C'est dans cette démarche que j'essaie d'avancer.

Vous avez actuellement un nouveau projet littéraire. Peut-on en savoir un peu plus?

Il a beaucoup évolué et il évolue toujours. À l'origine, je suis tombée lors de mon périple dans le Grand Nord sur la stèle d'un Breton, Robert Le Meur, un missionnaire oblat arrivé à Tuktoyaktuk en 1946 et mort en 1985. Une sorte de légende là-bas. Je suis entrée en contact avec ses descendants pour obtenir des informations sur lui, tant et si bien que je dois avoir cinq cents photos aujourd'hui, des lettres, des documents, ses mémoires de l'Arctique... Je me suis dit que j'allais reprendre tout cela pour faire naître un livre, mais sous une forme plus romanesque, de manière que le lecteur

s'imprègne vraiment de l'Arctique. Tout ce qui sert de prétexte à la trame du roman – l'environnement, la région, le contexte historique, les coutumes, la culture des populations – est parfaitement documenté, seuls certains personnages ont été rajoutés pour les besoins de l'histoire. L'autre grande nouveauté littéraire pour moi, c'est que je suis devenue tout récemment «écrivain de Marine»! Je n'ai jamais couru après aucune forme de reconnaissance, mais s'il y a bien un statut auquel j'ai rapidement adhéré, c'est celui-ci. Non seulement parce que la mer représente beaucoup pour moi et que j'ai plaisir à la raconter, mais également parce que, grâce à cette récente nomination, je vais pouvoir découvrir le monde de la Marine et embarquer à bord de ses emblématiques navires pour de nouvelles aventures. Quelle meilleure façon de continuer à allier voyage, mer et hommes qui la parcourent!

Propos recueillis par l'EV1 Claire de Marignan, l'EV2 Camille Morel
et l'ASP Camille Bega

Le *Bel Espoir* fait (re)vivre

Entretien avec Yves LOISELET *alias* Zykton

Directeur de l'association des Amis de jeudi dimanche (AJD)

Études marines: En 2018, cela fera 50 ans que le *Bel Espoir* a été acheté. Pouvez-vous nous expliquer l'origine de ce projet, de l'association?

Yves Loiselet: L'association *Les amis de jeudi-dimanche* est née en 1951 à l'initiative du père Jaouen, dans un but de patronage. Il n'y avait à l'époque aucun lien avec la mer. Puis il a été nommé aumônier de prison à Fresnes, en charge plus spécifiquement des mineurs. Constatant l'absence de suivi une fois la peine effectuée, il a monté le foyer d'accueil des Épinettes, à Paris, et leur a proposé des vacances en bord de mer, dans sa Bretagne. C'est là qu'il a eu l'idée d'un bateau et qu'il a acheté le *Bel Espoir*.

Donc le projet initial était tourné vers les jeunes qui sortaient de prison, il n'y avait pas d'ouverture sur les toxicomanes...

Non, c'est venu deux ans après. Le père Jaouen a commencé par des petites croisières d'une semaine avec les gamins du foyer puis, en 1970, il a décidé de partir cinq mois aux Antilles sur un concept de bateau-école. L'équipage était constitué par les gamins et des professeurs chargés de leur donner des cours pendant la traversée. Et c'est au retour de ce premier voyage qu'il a été contacté par le gouvernement qui, confronté au phénomène récent de la toxicomanie, voulait tenter ce genre d'expérience avec ce type de public. L'expérience a duré trois ans, jusqu'à ce que le gouvernement décide d'arrêter ses financements faute de résultats probants. Ce qui n'a pas découragé le père Jaouen: on s'est aperçu en fait que le problème venait d'un équipage exclusivement composé de toxicomanes. Ceux qui voulaient s'en sortir n'y arrivaient pas car d'autres les tentaient. On a donc décidé de continuer, mais en mixant les publics, ce qui a beaucoup mieux fonctionné.

Et aujourd'hui? Le public accueilli a évolué?

Nous avons beaucoup moins de toxicomanes du fait de l'évolution de la prise en charge. À l'époque du père Jaouen, l'idée était vraiment de décrocher. De nos jours, les politiques publiques sont axées sur les produits de substitution comme la méthadone, remboursée par l'assurance maladie: le traitement de la toxicomanie est totalement médicalisé. Et de notre côté, nous n'acceptons pas les produits de substitution à bord, ce qui explique que nous ayons moins ce type de public. De la même façon, nous avons moins de jeunes issus du milieu carcéral: ils sont encadrés par d'autres associations. Nous pouvons en accueillir sur nos bateaux, mais ils demeurent sous la responsabilité de leurs éducateurs, nous ne les gérons plus en direct. Nous sommes

plus tournés vers la formation désormais : les bateaux accueillent les jeunes désireux d'une formation maritime et le chantier de l'Aber-Wrac'h, ceux qui sont plus tournés vers les métiers du bois. Tous ces stagiaires sont liés à un organisme de formation et viennent pour des périodes de six à neuf mois, parfois un an. On s'offre aussi la possibilité d'accueillir sur les bateaux des stagiaires extérieurs qui nous sont envoyés par des associations ou viennent en individuel. En gros, nous accueillons une soixantaine de jeunes par an, avec une équipe de dix permanents. En ce moment, par exemple, nous sommes une vingtaine sur le chantier. Les services civiques jouent aussi un rôle important. C'est un peu une tradition chez nous : au tout début, dans les années 1970, on avait même des appelés qui étaient détachés par la Marine pour constituer l'équipage du bateau. On essaie aujourd'hui de cibler des profils qui ont une petite formation voile et qui pourront, en dehors du chantier, offrir à nos stagiaires une balade en mer avec nos bateaux, une partie de pêche ou qui pourront les encadrer à l'atelier en dehors des heures de travail. On leur laisse le lieu à disposition le soir pour qu'ils puissent bricoler leur bagnole, leur fourgon.

Comment se passent le recrutement, la sélection des jeunes ?

Il y a beaucoup de bouche-à-oreille. La majorité des courriers de demandes de stage que nous recevons sont de cette nature. Il y a un petit volet issu des travailleurs sociaux, mais l'essentiel provient de jeunes qui ont rencontré des anciens. Concernant la sélection, la motivation joue beaucoup : il faut que le jeune ait envie de se bouger, de s'en sortir, qu'il ne soit pas passif. D'autres critères sont pris en compte et notamment l'équilibre du groupe : pour que l'amalgame se fasse, il faut éviter de réunir des individus qui aient les mêmes problématiques.

C'est un critère important pour la composition de vos équipages ?

C'est fondamental. L'équipage est composé de 35 marins. Le commandant a les compétences, l'équipage a été en partie formé à l'atelier et il y a les retraités. On les prend justement pour en arriver à ce mélange subtil, à cet équilibre. Eux, je pense que ce qui les intéresse au départ c'est le bateau, la traversée. Le voyage n'est pas très cher et le côté trois-mâts attire. Ils savent qu'à bord on fait un peu de « social » et, à la limite, cela les dérange un peu, mais ils passent là-dessus, parce qu'ils veulent faire la traversée sur un trois-mâts. Et puis finalement, à l'arrivée, ils te disent que l'intérêt n'était pas le bateau lui-même, mais les gens. D'une certaine manière, ils se découvrent aussi. Par moment, on a l'impression d'avoir une tablée avec des grands-parents



Chantiers extérieurs de l'association à l'Aber Wrac'h, Finistère.
Ateliers de réparation des bateaux de l'association. © *Camille Bega*.



Le *Bel Espoir II*, goélette à trois mâts de 29 mètres construite en 1944.
© Camille Bega.

et leurs petits-enfants. Et cette partie de notre travail est tout aussi importante : il y a le travail que l'on fait avec les jeunes et celui que l'on réalise auprès des anciens, pour établir des passerelles, créer du lien. C'est d'autant plus important que dans notre société, on a tendance à séparer : les générations ne se mêlent plus, c'est limite s'il n'y a pas un bistrot pour les jeunes et un pour les vieux. Ces générations ne se voient plus, ne se connaissent plus et du coup, il y a des heurts. Pourtant quand on les mêle dans un endroit sympathique, sur un bateau, où ils peuvent discuter, échanger, cela marche très bien.

Comment se déroulent ces cinq mois de navigation ?

Tout le monde ne reste pas cinq mois à bord. Par exemple, quand on part sur les Antilles, on va faire un voyage qui va être Brest – les Antilles sur cinq semaines. Et en gros, tous les stagiaires vont ne faire que ce voyage-là : ils vont débarquer à l'arrivée et d'autres arriveront pour prendre leur place. D'autres en revanche, une minorité, effectueront l'ensemble des cinq mois : ceux qui s'orientent vers le maritime, qui ont déjà une formation dans le domaine et ont besoin de valider des temps de navigation et d'acquérir de l'expérience.

Comment se déroule votre saison ?

On part en janvier, on tourne aux Antilles pendant trois mois et puis on rentre en juin. Cette année, c'était plus long, parce qu'on a fait un crochet par le Canada du fait d'un rassemblement à Québec. Revenus ici, on tourne localement pendant deux, trois mois et après, vers novembre-décembre, on révisé les bateaux pour qu'ils repartent.

Aujourd'hui, il n'y a plus que le *Ra-Ra* qui fait la grande traversée ?

Oui, en effet. On peut aussi compter sur d'autres bateaux pour faire du local. Cet été par exemple, on ne disposait pas du *Bel Espoir*, il est en ce moment même en carénage. Face à la demande, on a mis des petits bateaux, pouvant accueillir six à sept personnes. Mais on s'est aperçu que, du fait de leur taille, on n'arrive pas à faire le mélange. On a réalisé par exemple un voyage avec un groupe de quatre ou cinq gamins en placement judiciaire et deux éducateurs et cela ne s'est pas bien passé. Je pense qu'un groupe de ce type aurait fonctionné sur le *Bel Espoir*, car les gamins auraient été noyés au sein de l'équipage. Et puis sur ce type de grand bateau, une multitude d'activités sont

possibles : quand tu vas mouiller à Ouessant par exemple, certains vont accompagner un homme d'équipage qui va faire les navettes avec la terre en *zodiac*, d'autres seront en cuisine. Le *zodiac* attire beaucoup : le gamin va pouvoir apprendre à le conduire, y rester toute la journée, tandis qu'un autre la passera avec le cuistot ou ira rejoindre ceux qui apprennent à recoudre des voiles. De cette manière, tu arrives à éclater le groupe. Sur un petit bateau, c'est impossible, ce qui rend les choses très compliquées. C'est pour cela que l'on va refaire entièrement le *Bel Espoir*. C'est le projet sur deux, trois ans, à temps plein.

Comment s'organise la vie à bord ?

Les jeunes constituent l'équipage, la bonne marche du bateau dépend d'eux : ils doivent s'autonomiser, se responsabiliser. L'intérêt à bord, c'est la grande variété de tâches : voiles, mécanique, cuisine, il y a de quoi s'occuper et pour tous les profils. Quelqu'un qui s'intéresse un peu à cela peut rapidement arriver à maîtriser l'intégralité du bateau qui – et c'est tout son intérêt – n'est pas très grand.

En quoi naviguer est un bon moyen de réinsertion ?

Je crois que le côté humain est fondamental : ils s'aperçoivent qu'ils peuvent vivre avec les autres. Un autre volet important, c'est la prise de responsabilités : un jeune qui se débrouille bien sera chef de quart avec 35 personnes sous les pieds, il va prendre conscience qu'il est capable de faire quelque chose, ce qui est considérable. Un de nos avantages, c'est que nous ne prenons que des volontaires, ils ne sont pas placés. S'il y a le moindre problème, nous n'avons aucune difficulté pour les déposer à terre. C'est une manière de les responsabiliser en leur disant : « Nous ne sommes pas venus vous chercher, si vous n'êtes pas contents, si vous n'avez pas envie, la porte est ouverte ». Cela nous est arrivé aussi d'en virer qui ne respectaient pas nos règles de vie à bord. C'est rare, mais c'est arrivé, et bien souvent on les voit revenir six mois après en disant « Vous avez bien fait de me virer, depuis j'essaie de changer ». On laisse la porte ouverte.

Que font-ils après ?

C'est assez divers en fait. Certains se dirigent vers des carrières maritimes, d'autres vers des métiers tournés vers la menuiserie, l'électricité, la chaudronnerie, tout ce qu'on leur a fait découvrir. Beaucoup se dirigent vers le bois et puis d'autres partent sur des

projets sans rapport avec le maritime, mais ils se sont aperçus qu'en se bougeant un peu, il y avait moyen de faire quelque chose.

Dans un reportage de *Thalassa*, le père Jaouen disait que 20 000 jeunes étaient passés par l'association...

En effet, des milliers. Au final, c'est un peu une grande famille avec beaucoup qui repassent, reviennent régulièrement passer trois, quatre jours. Idem pour les retraités qui ont embarqué, nous ont découverts et reviennent donner un coup de main. Nous avons une cuisinière par exemple qui revient souvent, embarque et du coup est aussi un peu formatrice. À l'atelier aussi nous avons ce type de profils, des tourneurs, des soudeurs, qui viennent passer un petit bout de temps, nous donner un coup de main. La « famille du *Bel Espoir* » est gigantesque aujourd'hui et c'est une richesse formidable. Aux Antilles aussi, la dynamique est la même : nous relâchons depuis les débuts dans un petit village, Les Anses d'Arlet. On a connu des habitants tout petits et maintenant les voilà adultes.

Cette longévité doit faciliter la vie de l'association : vous êtes reconnus.

On est reconnu et c'est vrai que cela s'est construit dans le temps. Localement, par exemple, les choses ont considérablement évolué. Au début, la méfiance était plutôt la règle : dès qu'il y avait un problème, les gens du pays pensaient que le coupable était quelqu'un de chez nous. C'est avec l'atelier, au fond, que les choses ont commencé à changer : comme il est ouvert, cela facilite les visites de voisins, on vient chercher un conseil pour son bateau et du coup on découvre notre mode de fonctionnement. Les barrières tombent. Et puis la notoriété joue sur un autre plan : en matière de contacts, de financements. Mais ceci dit, rien n'est jamais totalement gagné. Par exemple, en ce moment, on travaille sur une coque en acier pour le *Bel Espoir* et si on peut compter sur l'architecte, pour les chantiers, c'est plus compliqué. Le statut associatif rebute en France et on va sans doute recourir à des prestataires néerlandais.

Depuis toutes ces années, vous n'êtes pas lassé par ce travail ?

L'humain ne lasse pas ! C'est toujours différent. Et puis, on est peinard en mer ! Jaouen disait toujours : « Mais attendez, moi je suis un flemmard, je fais cela parce que l'outil est extraordinaire et facile ». L'autre jour, je suis retombé sur une vieille

vidéo de *Thalassa* avec un groupe de gamines de foyer et leur éducateur qui disait que l'expérience était formidable, parce qu'il était en vacances, qu'il n'avait rien à faire. Et c'est vrai : on laisse faire et cela va tout seul. À la limite, le problème avec les éducateurs, c'est quand ils essaient d'intervenir : là, cela risque de ne plus fonctionner. Par contre, je ne ferais pas la même chose à terre, ce type d'expérience dans des fermes ou des structures du même ordre doit être moins évident. Les jeunes peuvent s'en prendre au village d'à côté, alors qu'en mer... C'est un des avantages du bateau : on ne peut pas s'en échapper ! Et puis il y a l'intérêt du voyage...

Vous avez estimé le nombre de tours du monde que vous avez réalisés ?

En gros, on fait à peu près l'équivalent d'un tour du monde par an. Entre notre circuit atlantique et notre circuit ici où, mine de rien, on fait de la route – souvent l'été on remonte vers l'Écosse, la Baltique, l'Europe –, ce doit être à peu près cela : une cinquantaine de tours du monde en tout.

Une dernière question : si le père Jaouen était encore là, quel aurait été le mot de la fin ?

Sans doute de regarder devant, pas derrière. Il disait toujours ça. Ou alors il aurait repris le titre de son autobiographie, *Démerdez-vous pour être heureux*. Cela résumait bien le personnage.

Propos recueillis par les ASP Vincent Themelin et Camille Bega



**1968-2018,
LE BEL ESPOIR A 50 ANS**

50 tours du monde

50 jeunes par an

5 mois de traversée

35 membres d'équipage
sur le *Bel Espoir*

▶ **10** formateurs

▶ **20** stagiaires

20 000 personnes sont passées par l'association
depuis sa création

10 bateaux

Tara Expéditions: les marins, la science et l'engagement pour la planète

Romain TROUBLÉ

Marin, biologiste de formation et directeur général de la Fondation

Tara Expéditions

Comme beaucoup, lorsque je m'assieds au bord de l'océan et que je laisse le bruit des vagues et le temps faire leur œuvre, petit à petit mon esprit s'évade. La puissance de ses tempêtes me fascine, son calme m'apaise. Cet océan, si essentiel à notre vie sur Terre, indispensable à la survie directe de millions de personnes sur notre planète, n'a pas de frontières. Ni pour le navigateur, ni pour la pensée. Et c'est là, sans doute, le plus grand des défis qui se présentent à nous.

Sans frontières, l'océan mondial est un bien commun dont nous n'avons pas encore écrit les règles collectives de la préservation. Poumon de notre planète, son exploitation, sa gestion durable dépendent de nous tous. Aujourd'hui, les politiques de développement durable ne peuvent plus être menées sans inclure l'océan.

Depuis quelques temps, les États et la société civile débattent de développement durable, de celui de l'océan en particulier, ce qui a conduit les États à définir une série d'Objectifs de développement durable (ODD) en 2015. Ces 17 objectifs à atteindre en 2030, encore peu connus en France, ne sont qu'indicatifs, mais ils ont le grand mérite d'exister, de donner un cap.

Côté océan, les États doivent poursuivre les progrès déjà réalisés depuis des décennies sur de nombreux aspects, comme la réduction de la pollution plastique, la pêche durable, la gouvernance de la haute mer, la création d'aires marines protégées et leur gestion, le réchauffement climatique, la recherche... En quelques mots : garantir non pas une sanctuarisation, mais l'utilisation durable des ressources de l'océan au moyen de consensus internationaux réalistes, applicables et... appliqués.

La tâche est complexe, il s'agit d'ébaucher une stratégie collective, pragmatique et ambitieuse, dotée d'une forte dynamique pour espérer atteindre cet Objectif océan (ODD#14). Alors qu'il a fallu vingt ans pour aboutir à l'Accord de Paris sur le climat, les États et la société civile devront être bien plus réactifs pour relever le défi des objectifs avant 2030. Pour les acteurs du maritime, les pêcheurs, les chercheurs, les ONG et les entreprises qui travaillent tous les jours pour un océan productif et en bonne santé, cette première conférence de juin 2017 a marqué le début d'une période d'actions ambitieuses. Grand pays maritime, la France devra être à la hauteur pour faire de l'Europe le moteur de cette dynamique!

/...

Mer et recherche

La recherche a toujours un temps d'avance sur la société. C'est d'ailleurs sa raison d'être et c'est cela même qui passionne les chercheurs. Depuis toujours, on lui demande de proposer des alternatives, voire des solutions aux problèmes d'aujourd'hui, et d'anticiper ceux de demain. Bien qu'ils reposent sur des concepts et des savoirs inaccessibles au quidam, ces travaux soulèvent bon nombre d'enjeux qui demeurent partageables avec tous, à condition de trouver la bonne courroie de transmission.

L'aventure *Tara* est née il y a plus de douze ans de l'envie de ses fondateurs de transmettre, de raconter notre planète à travers des histoires d'hommes, de femmes et de mer. Notre route a, petit à petit, croisé celle de la science, de l'écologie scientifique en particulier, emportant avec elle l'idée de partager la connaissance de l'environnement.

Tara Expéditions organise ainsi, depuis 2003, des expéditions à bord de la goélette *Tara*, en collaboration avec des laboratoires et institutions scientifiques prestigieux, pour étudier et comprendre l'impact des changements climatiques et de la crise écologique sur nos océans.

De 2006 à 2008, l'expédition *Tara Arctic*, prise dans les glaces dérivantes, a permis d'étudier l'air, l'atmosphère et la banquise. De 2009 à 2013, *Tara Oceans* a permis la toute première étude planétaire du plancton marin. En 2014, *Tara Méditerranée* a eu pour ambition de mieux comprendre les impacts du plastique sur l'écosystème méditerranéen. Après plus de 320 000 kilomètres parcourus autour du globe, *Tara* est partie en 2016 en Asie-Pacifique pour mener une expédition sur les récifs coralliens.

Oui, j'ai la conviction qu'en ce début de XXI^e siècle, il est urgent de faire tomber les barrières entre la science, le grand public, les jeunes et le politique pour être, tous ensemble, à la hauteur des enjeux. L'implication d'acteurs de la société civile, comme *Tara*, est un rouage indispensable pour rendre ces échanges vertueux et avancer vers la société de demain et une meilleure protection des océans.

Le rôle et l'engagement de la *Fondation Tara Expéditions*

On nous demande souvent pourquoi la *Fondation Tara* s'est orientée vers un travail d'observateur auprès des Nations unies. En fait, dès la naissance du projet en 2003, Etienne Bourgois a souhaité l'inscrire dans la continuité de la démarche de feu Peter



En haut, la goélette *Tara* lors de l'expédition *Tara Oceans*. © Latreille / *Tara Expéditions*.
En bas, à travers ses expéditions, la *Fondation Tara* cherche à sensibiliser le public à la préservation des océans et à améliorer la connaissance du milieu marin. Ici, une larve de calamar.
© C. Guiguand / *Tara Expéditions*.



En haut, le *Tara* lors du tour du cercle polaire réalisé en 2013. © N. Pansiot / *Tara Expéditions*.
En bas, méduse *Cotylorhiza tuberculata* observée lors de l'expédition *Tara Méditerranée*.
© F. Limena / *Tara Expéditions*.

Blake avec les Nations unies, notamment avec le PNUE (Programme des Nations unies pour l'environnement). Notre taille à l'époque et la distance avec les équipes du PNUE à Nairobi ne nous permettaient pas de concrétiser réellement un travail de plaidoyer pour l'océan, malgré une belle rencontre avec le directeur adjoint du PNUE, Eric Falt.

C'est finalement lors du passage de *Tara* à New York, sur le fleuve Hudson River, en février 2012, de la navigation à bord du Secrétaire général de l'ONU Ban Ki-moon, que nous avons pris conscience du potentiel de *Tara* dans ce domaine. Encouragés par ce dernier, nous nous sommes engagés avec un responsable à plein temps, André Abreu, dans l'organisation d'un « pavillon bleu » au Sommet de la Terre Rio+20, qui a accueilli plus de 15 000 personnes, grand public, ONG, scientifiques, experts, ministres et personnalités. Sans s'en rendre trop compte, avec notre pavillon bleu, on avait permis d'inscrire l'océan dans le sommet de Rio !

Forts de ce succès, nous avons ajouté ce défi à nos missions, pour que le vent du large atteigne aussi les hémicycles. La question de l'océan, de sa connaissance et par là de sa protection dépendra de notre capacité à éduquer tous les publics, y compris les décideurs. C'est ainsi que la fondation fit intervenir à deux reprises des scientifiques à la tribune de l'ONU sur les questions de gouvernance de la haute mer entre 2012 et 2014.

La tenue de la COP21 Climat à Paris était un moment si historique que nous devions saisir cette opportunité pour enfin inclure la santé de l'océan dans l'agenda climatique international. C'est donc en 2013, dès l'annonce par Laurent Fabius de la tenue de la COP à Paris, que nous avons imaginé et co-construit la plate-forme collaborative Océan & Climat¹ qui regroupera près de 80 membres deux ans plus tard. Son action, coordonnée avec celle d'autres réseaux insulaires, la présence de *Tara* et celle d'un pavillon Océan & Climat sur la Seine auront permis de faire entrer l'océan dans l'Accord de Paris. Victoire symbolique certes, mais historique...

Même s'il reste du chemin à parcourir dans plusieurs domaines pour assurer un océan productif et en bonne santé, quelque chose a changé dans l'arène internationale depuis plusieurs années. Depuis le Sommet de la Terre Rio+20 de 2012, nous observons une formidable dynamique des États reconnaissant l'importance de l'Océan pour nos sociétés. Développement durable, climat, oxygène, ressources biologiques, échanges commerciaux, emplois... Dans de multiples forums, l'océan est à la table,

1. ocean-climate.org

soutenu par une société civile chaque jour plus organisée et galvanisée par ces récentes victoires. Sans électeur, l'océan revient de loin, mais il y a tant à faire pour attiser cette dynamique, attraper la prochaine vague, trouver les mots pour emporter l'adhésion des foules, que l'on a tous un rôle à jouer, aussi petit soit-il.

La naissance de la *Fondation Tara Expéditions*, en 2016, nous engage désormais sur le long terme aux côtés de la science, des jeunes générations ainsi que des hommes et des femmes qui soutiennent cette dynamique et soufflent dans les voiles de la goélette. Que ce soit au pôle Nord ou avec le plancton hier, sur les récifs coralliens et le plastique aujourd'hui, ou de nouveau l'Arctique demain, *Tara* est en mer. Être en mer, parler depuis la mer, la comprendre avec la science au cœur des expéditions et la raconter dans son intimité nous donne une crédibilité chaque jour plus internationale.



Ban Ki-moon, secrétaire général des Nations unies,
sur la goélette *Tara* lors de son escale à New York en 2012.
© J. Girardot / Tara Expéditions.

« La mer est la condition de la découverte du monde »

Entretien avec Jacques ATTALI

Économiste, écrivain et haut fonctionnaire français

Études marines: On a le sentiment en lisant votre dernier ouvrage, *Histoires de la mer*, que toute votre œuvre conduisait naturellement à la mer. Comment a-t-elle fini par s'imposer à vous?

Jacques Attali: Disons que la mer m'est venue d'une façon charnelle et d'une façon théorique. D'une façon charnelle, puisque je suis né dans un port, Alger, et que j'ai beaucoup navigué, même si je ne suis pas marin du tout. J'aime bien être sur un voilier, pas nécessairement être à la manœuvre. D'un point de vue théorique ensuite, j'ai rencontré la mer assez vite, dès mes premiers travaux: on peut en trouver la trace dès 1990, dans *Lignes d'Horizon*, où je décris le basculement en train de s'opérer entre l'Atlantique et le Pacifique. *L'Identité de la France* de Braudel a aussi beaucoup compté: il décrit très bien à quel point le rapport à la mer n'est pas naturel chez des Français tournés vers la terre, l'agriculture, la frontière de l'est plutôt que l'ouest. La plupart de nos intellectuels sont éloignés de la mer – quand ils ne l'ignorent pas – et je n'évoque même pas nos souverains.

Cela fait partie des huit occasions manquées évoquées dans votre livre...

En effet. Il y a la première, au lendemain de la guerre de Cent Ans. On ignore souvent que ce conflit s'est joué essentiellement sur les mers: les maîtriser, c'est empêcher les invasions anglaises, les abandonner à Londres, c'est se livrer à ses appétits. Mais on ne retient pas la leçon et on désarme au lendemain de la victoire. La deuxième occasion manquée a 500 ans: elle est liée à la fondation du Havre, que François I^{er} fait le choix de ne pas ériger en capitale, au profit de ses châteaux de la Loire et de Paris. En 1517, on construit le port du Havre et le Roi s'installe à Chambord... Richelieu, puis Colbert s'efforcent ensuite de redonner une ambition maritime à notre pays, mais sans suite: troisième et quatrième occasions manquées. On essaie de nouveau sous Louis XV, avec le vaisseau de 74, puis sous Louis XVI, mais là encore sans suite. La septième tentative a lieu sous Napoléon III, avec notamment la vapeur, mais se révélera là encore sans continuité avant que le général de Gaulle ne redonne à la France une grande marine, huitième tentative, mais sans vision d'avenir dans le domaine portuaire, où nous avons globalement fait fausse route à l'époque en misant sur des terminaux pétroliers quand le conteneur prenait son essor. Au fond, nous n'avons jamais eu une véritable politique de la mer... En témoigne encore la proposition que je fais en ce sens au Président François Mitterrand en 1988: soulignant que la mer est déterminante pour notre pays, je lui propose d'écrire au Premier ministre en lui demandant de mettre l'accent sur quatre ports: Dunkerque, Le Havre, Saint-Nazaire et Marseille. Et le Président me rétorque: « Comment voulez-vous que je signe une



Carte du monde inversée, extraite de la *Tabula Rogeriana*, réalisée par Muhammad al-Idrisi dans la première moitié du XII^e siècle.



III. II. I.
 III. II. I.
 III. II. I.

III. II. I.
 III. II. I.
 III. II. I.

III. II. I.
 III. II. I.
 III. II. I.

III. II. I.
 III. II. I.
 III. II. I.

III. II. I.
 III. II. I.
 III. II. I.

III. II. I.
 III. II. I.
 III. II. I.

III. II. I.
 III. II. I.
 III. II. I.

III. II. I.
 III. II. I.
 III. II. I.

III. II. I.
 III. II. I.
 III. II. I.

III. II. I.
 III. II. I.
 III. II. I.

lettre où l'on donne de l'argent à quatre ports en oubliant les autres?» C'est toute l'histoire de notre pays : on saupoudre, on prend en considération les équilibres territoriaux, quand il faudrait concentrer les financements pour mieux s'ouvrir sur le monde. Et je n'évoque même pas les intérêts d'élus : Laurent Fabius a longtemps été rétif au développement du Havre car cela risquait de porter ombrage à Rouen et aujourd'hui, nous retrouvons la même problématique avec le canal Seine-Nord, projet avec lequel, au passage, je ne suis pas d'accord.

Pour quelles raisons ?

Parce qu'il est tourné vers Paris et non vers le Havre : c'est un canal tourné vers la terre et non vers la mer. De manière générale, nous n'avons pas une politique de canaux : l'axe Rhin – Rhône par exemple est central, il pourrait permettre à Marseille de devenir la porte sud de l'Europe, mais nous ne le voyons pas, car nous sommes tournés vers la terre. L'exemple typique est le TGV : la première ligne relie Paris à Lyon, on relie la terre, alors que si on avait choisi de connecter Paris au Havre et Lyon à Marseille, on s'ouvrirait vers la mer. Tout cela explique pourquoi le Havre et Marseille sont des sortes d'îlots, des ports en soi et à aucun moment l'embouchure de l'arrière-pays. Et pour changer cela, il faut une évolution des mentalités, un véritable enseignement maritime et portuaire. J'insiste sur les deux : la mer est essentielle pour l'histoire de l'humanité, mais pour une nation, le plus important est la dimension terrestre de la mer, c'est-à-dire le port. Or il n'y a aucune glorification des ports en France, cela reste secondaire : donc s'il y a un enseignement à mettre en place, c'est l'enseignement de l'économie portuaire.

Et un focus sur les câbles sous-marins : c'est un thème récurrent dans votre livre...

Oui, et du point de vue français, c'est là aussi le domaine des occasions manquées : songez tout de même que le tout premier câble télégraphique, posé entre Calais et Douvres en 1851, est franco-anglais. Nous aurions donc pu légitimement être une puissance câblière, sauf que cinquante ans après, au tournant du XX^e siècle, le Royaume-Uni dispose d'un réseau de 220 000 kilomètres de câbles quand la France plafonne à 34 000. Et c'est d'une certaine manière un *bis repetita* avec l'arrivée de la fibre optique, sauf que l'acteur majeur n'est plus britannique, mais américain. Les États-Unis sont aujourd'hui au centre du réseau de câbles en fibre optique qui est, rappelons-le, l'infrastructure matérielle d'Internet : 95 % des communications numériques transitent par ce biais. Les satellites représenteront toujours une part

très faible du transit des données numériques ; ils ne demeureront essentiels, et c'est d'ailleurs un paradoxe, que pour les navires : seuls les bateaux ont besoin des satellites pour se connecter à Internet. Mais quoi qu'il en soit, la France avait des atouts dans ce domaine des câbles en fibre optique avec la *Compagnie générale d'électricité*, devenue *Alcatel*, et *France Telecom*, mais aujourd'hui *Alcatel submarine network* est la propriété de *Nokia* – qui cherche cependant à la revendre – et il ne reste qu'*Orange marine*. Tous les discours autour du *Brexit* et de la possibilité pour Paris de récupérer le rôle de la *City* sont symptomatiques de cette méconnaissance : la *City* demeurera importante, essentielle, car elle est reliée par une toile très dense de câbles sous-marins au monde entier. Cette infrastructure matérielle est incontournable.

Incontournable, et on a le sentiment que l'on se trouve à un nouveau tournant avec l'entrée sur ce marché des GAFAM¹...

Oui, c'est un tournant, un tournant que j'ai pu constater dans bien d'autres domaines et qui concerne l'équilibre du pouvoir entre les États et les firmes multinationales. En privatisant les câbles sous-marins, on ratifie d'une certaine manière le fait que les États pèsent moins que les firmes multinationales, qu'ils leur concèdent en quelque sorte des fonctions de souveraineté. Ce qui ne signifie pas pour autant que les États sont totalement exclus du jeu : la Chine est très présente et le sera de plus en plus et, d'un point de vue plus local, on assiste à des batailles explicites sur les câbles. C'est le cas par exemple entre l'Italie et la France au sujet de *Telecom Italia* : c'est la première illustration, à ma connaissance, d'une bataille de souveraineté dans les télécoms, qui est en réalité une bataille autour des câbles, puisque l'avenir, avec notamment les imprimantes 3D, réside dans ces réseaux.

Avec ces imprimantes 3D, vous pensez que nous allons basculer à plus ou moins long terme dans une relocalisation ?

Tout à fait : le monde qui se dessine est celui d'un basculement du conteneur vers les câbles. Les objets vont circuler sous forme de fichiers numériques pour être produits localement, les matières premières seules prenant la mer. Les câbles vont donc devenir de plus en plus cruciaux. Tout en sachant que la mer reste un lieu extraordinairement sûr : il y a beaucoup moins de risques en mer que sur terre, voler le contenu d'un camion est de l'ordre du faisable, pour un navire, c'est déjà plus compliqué.

1. Pour *Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft*.

Face à ces enjeux nouveaux, est-ce qu'une gouvernance mondiale des câbles, à l'image de l'ICANN² pour Internet, vous paraîtrait pertinente?

Évidemment, c'est d'ailleurs une de mes propositions à la fin du livre, mais j'élargirais même le débat : je crois qu'il faudrait penser de manière générale la mer comme un bien commun de l'humanité et imaginer une gouvernance mondiale des océans. C'est déjà un peu le cas avec les ressources minérales des fonds marins, considérées comme le patrimoine commun de l'humanité, mais cela demeure sectoriel et, face aux enjeux climatiques, de surpêche ou de pollution plastique il y a urgence. Songez tout de même que seulement dix fleuves – Yangzi Jiang, fleuve Jaune, Hai He, rivière des Perles, Amour, Indus, Mékong, Gange, Niger, Nil – sont à l'origine de 95 % de la pollution de plastique : une action internationale pour favoriser la construction de stations d'épuration pourrait s'imaginer. Il faudrait une initiative en ce sens du prochain G20. Cela permettrait de commencer, mais cela ne dispense pas chacun d'entre nous de faire sa part : nous sommes tous comptables de cet espèce de miracle qu'est la Terre.

C'est un aspect dont vous rendez bien compte au début de votre livre, en vous intéressant à la genèse des océans.

Cela me paraît fondamental : si l'on ne comprend pas l'univers, la façon très progressive, un peu improbable, dont tout cet ensemble s'est structuré, mais aussi sa fragilité, on ne peut pas prendre conscience de notre responsabilité et de la nécessité de protéger notre planète et ses océans. La destruction de l'humanité peut venir de la destruction de la mer. Il faut tout de même que nous réalisons que nous résidons sur une boule lancée à travers l'Univers à grande vitesse et que le moindre écart peut détruire la vie en quelques secondes. Il faut prendre conscience de la même façon que l'équilibre qui a donné naissance à la vie est extraordinairement complexe, extraordinairement fragile : nous n'avons pas de Terre de rechange, même si on cherche plutôt à fuir cette réalité. On s'intéresse plus à l'espace qu'au fond des océans, c'est symptomatique : c'est une manière de fuir.

2. *Internet Corporation for Assigned Names and Numbers.*

On commence cependant à s'intéresser aux fonds marins, les ressources qui y reposent attirent les convoitises... Vous imaginez des conflits autour de ces enjeux?

Je ne crois pas à un conflit général autour des ressources, mais des conflits de territoires dans des zones très localisées sont de l'ordre du possible. Je pense à la Méditerranée: entre la Grèce, la Turquie, Chypre ou le Liban, il y a un petit nœud. On voit bien évidemment ce qui se passe en mer de Chine, avec des revendications qui se superposent: la moitié du trafic maritime passe par là, c'est une zone extrêmement dangereuse et puis la mer est tellement petite que les zones de frottement, de chevauchement sont multiples. Deux ou trois zones existent encore dans le détroit du Mozambique, mais encore une fois, je n'imagine pas de confrontation globale: locale oui, mais globale non.

Espace de confrontation, la mer est aussi un espace de circulation, notamment des idées, c'est un point sur lequel vous insistez tout particulièrement.

C'est un point que l'on néglige souvent: la mer est la condition de la découverte du monde, de la liberté, de la prise de conscience de ce qu'est l'espèce humaine. Sans la mer, on ne peut pas comprendre la rotondité de la Terre, tout comme elle est déterminante pour saisir la finitude de la condition humaine et notre liberté. Elle offre en outre des points de comparaison: la théorie de l'évolution aurait-elle vu le jour si Darwin n'avait pas embarqué sur le *Beagle*? Je n'en suis pas certain. Elle permet de la même façon la circulation des idées: le christianisme sans les voyages de Paul n'aurait sans doute pas le même visage. Elle offre aussi un autre rapport au temps: à terre, nous vivons dans une accélération constante du temps, une urgence quotidienne. Naviguer permet encore de se couler dans un rythme plus lent, propice à la contemplation, à la création, au recul. Qui sait? Peut-être que les idées qui permettront de changer le monde viendront désormais essentiellement de la mer?

Propos recueillis par l'EV2 Camille Morel et Cyrille P. Coutansais

Les numéros publiés :

N°1 - *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes. La place de l'autorité judiciaire.* Octobre 2011

N°2 - *Planète Mer. Les richesses des océans.* Juillet 2012

N°3 - *Mer agitée. La maritimisation des tensions régionales.* Janvier 2013

N°4 - *L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870.* Mars 2013

N°5 - *La Terre est bleue.* Novembre 2013

N°6 - *Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...* Mai 2014

N°7 - *Union européenne: le défi maritime.* Décembre 2014

N°8 - *Abysses.* Juin 2015

N°9 - *Outre-mer.* Décembre 2015

N°10 - *Marines d'ailleurs.* Juin 2016

Hors série - *Ambition navale au XXI^e siècle.* Octobre 2016

N°11 - *Littoral.* Décembre 2016

Hors série - *La mer dans l'Histoire.* Mars 2017

N°12 - *Ruptures.* Juin 2017

LES PUBLICATIONS DU CESM

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse quatre publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes.

Études marines

Chaque semestre, des regards croisés sur un sujet maritime, de géopolitique, d'économie, d'histoire...

Cargo Marine

Des études apportant une connaissance approfondie d'une problématique navale ou maritime.

Brèves Marines

Diffusée par mail, cette publication offre chaque mois un point de vue à la fois concis et argumenté sur une thématique maritime d'actualité.

Les @mers du CESM

Cette revue de veille bihebdomadaire, également diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime.

Ces publications sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :

cesm.marine.defense.gouv.fr

Vous pouvez également vous abonner sur simple demande à :

cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

ISSN 2119-775X

Dépôt légal janvier 2018
Achevé d'imprimé au 1^{er} trimestre 2018
Impression EDIACA Saint-Étienne
Réalisation Marie-Laure Jouanno