

Défense nationale et pavillon

VAE Jean-Louis Battet

Major général de la Marine

Je suis très heureux d'être parmi vous pour évoquer, à l'occasion de ces XX^e journées nationales de la Mer organisées par l'Institut Français de la Mer, le thème de « **défense nationale et pavillon** ». Ce sujet me paraît, en effet, particulièrement important au moment où un nouveau paradigme semble émerger avec le troisième millénaire : celui de la maritimisation de la planète. Aussi ce colloque consacré au « **pavillon national** », dont je salue l'initiative, est-il le bienvenu, et me permet-il de développer quelques réflexions pour l'avenir qui viendront compléter les autres interventions.

Je voudrais simplement, dans mon propos liminaire, souligner la caractéristique essentielle du sujet : la puissance maritime d'une nation s'exerce par son pavillon. La France, qui est par tradition une puissance maritime, attache, par conséquent, beaucoup d'importance à cette notion de pavillon, expression de la souveraineté de l'État. À une époque où le monde a perdu bien de ses repères stabilisateurs, aucun pays n'est consciemment prêt à renoncer à faire flotter sa marque sur les mers, signe de sa puissance, même si ce pays laisse se créer, par glissements successifs, les conditions économiques d'un affaiblissement de son pavillon.

Prendre le temps de réfléchir sur la défense nationale et son pavillon me semble donc essentiel, et je voudrais, devant vous, dégager quelques données simples, à partir du contexte d'aujourd'hui, afin de tenter une projection dans l'avenir pour apprécier le soutien que la Marine nationale et la marine marchande peuvent mutuellement se porter.

La Marine nationale a-t-elle besoin d'une marine marchande ?

Plusieurs cas peuvent se présenter pour analyser les besoins de la Marine nationale vis-à-vis de la marine marchande : les situations courantes, les crises et ce qu'il convient aujourd'hui d'appeler « les cas les plus graves ».

En situation ordinaire, la Marine nationale utilise régulièrement des navires de commerce qui sont affrétés pour des tâches de logistique militaire, transport de pièces de rechanges et ravitaillement, à destination de nos implantations outre-mer. Elle emploie, par ailleurs, des bâtiments marchands dans le cadre des missions dites de « service public », pour la surveillance des passages dangereux, pour le remorquage et l'assistance en mer.

Dans des opérations nécessitant la projection de forces, les navires marchands sont appelés à contribuer au transport logistique, car les armées ne disposent que très partiellement des moyens de transport opérationnel pour projeter leur personnel et leurs matériels sur des théâtres d'opérations lointains. Tel a été le cas de la guerre du Golfe : le transport maritime de la division *Daguet* a nécessité trente-six navires de commerce français qui ont effectué cent huit voyages. Faute de possibilités commerciales, la mise à disposition de ces navires nationaux s'est faite par l'intermédiaire de la loi TRAMIN (loi du 21 mai 1969 sur les transports maritimes d'intérêt national). Cette loi oblige les armateurs à mettre la disposition de l'État français leurs bâtiments. Elle est applicable aux armateurs français, quel que soit le pavillon de leurs navires, et aux armateurs étrangers de navires battant pavillon français. Tel a aussi été le cas de l'opération *Trident* au large du Kosovo ; mais, contrairement au premier exemple cité, la loi TRAMIN n'a pas été nécessaire. Vingt-huit navires de commerce de pavillons différents, dont seulement trois battant pavillon français, ont ainsi été affrétés par contrats négociés de gré à gré avec les armateurs par les armées françaises.

Quels constats pouvons-nous tirer de ces deux exemples ? Le premier est que, malgré les différentes solutions adoptées, les opérations de transport logistique se sont bien déroulées. Le second est que, dans les deux situations, durant les transits entre les ports ravitailleurs et les zones d'opérations, les navires de commerce étaient à l'abri de toutes représailles et de toute attaque. En cas de menace, les modes d'action devraient être reconsidérés, et la présence unique de navires marchands battant pavillon français serait de nature à faciliter leur « mobilisation » et leur escorte par les bâtiments de la Marine nationale. Enfin, pour ce qui concerne l'opération *Trident*, la loi TRAMIN n'a pas été appliquée, car il n'y avait sans doute pas suffisamment de navires marchands disponibles et satisfaisant aux clauses de cette loi

Enfin, dans « les cas les plus graves », l'ensemble de la flotte de commerce pourrait être mobilisé. Les navires marchands peuvent être alors employés selon deux concepts, qui ont maintenant plusieurs années d'existence : la force maritime de complément (FMC) et la flotte auxiliaire occasionnelle (FAO).

La FMC regroupe des navires destinés au renforcement des moyens de défense maritime du territoire, de la protection de la navigation commerciale et de la lutte contre les mines. Sa mise en œuvre n'intervient qu'en cas de crise grave ou de conflit, et les équipages sont militarisés. Ce concept commence à dater. L'illustration la plus nette est que, sur les cent cinquante navires civils estimés nécessaires pour assurer une surveillance efficace de nos côtes, il n'en existe effectivement que quelques-uns aujourd'hui,

La FAO est constituée de navires de commerce pouvant être mis, dès le temps de paix, à la disposition du ministère de la Défense. Avec un équipage civil, ils sont destinés à satisfaire les besoins propres aux armées dans le domaine du soutien, et à assurer, en cas d'action extérieure, le transport d'unités constituées ainsi que le soutien logistique d'un groupe aéronaval ou d'une force amphibie. Ces navires peuvent faire l'objet de contrats d'affrètement particuliers ou de contrats TRAMIN. Ces utilisations de défense nécessitent que des dispositions particulières soient prises pour adapter ces bateaux, dès leur construction, à des tâches militaires particulières. Il s'agit notamment de citerniers, de transporteurs de produits pétroliers qui pourraient être utilisés pour le ravitaillement des bâtiments de la

Marine nationale à la mer, et des transbordeurs ou des cargos routiers pour des fonctions de logistique militaire.

Ces différentes situations illustrent bien les domaines où les navires marchands sont producteurs de services pour la Marine nationale.

La marine marchande a-t-elle besoin de la Marine nationale ?

Les navires français peuvent se trouver confrontés, dans leur activité commerciale courante et, *a fortiori*, en situation de crise, à des menaces et des agressions militaires, voire à un banditisme maritime rémanent. Le fait qu'ils portent un pavillon français implique qu'ils doivent être protégés par les bâtiments de la Marine nationale. Ainsi, durant la guerre Iran-Irak en 1986-1987, plusieurs navires de commerce français ont été escortés par des bâtiments de combat français. Pour renforcer le poids de cette mission d'escorte, un porte-avions français avec son groupe aéronaval a même été déployé à l'ouvert du golfe arabo-persique, pendant une longue durée.

Je voudrais toutefois souligner que les règles du droit maritime international sont telles que la protection fournie par une force navale quelconque ne peut être vraiment garantie qu'aux navires de commerce battant même pavillon qu'elle. Il existe cependant des circonstances où des cargaisons importantes pour l'État français sont transportées par des navires marchands ne battant pas pavillon français. Dans ce cas-là, l'opportunité de leur offrir une escorte relève d'une décision gouvernementale.

Enfin, dans « les cas les plus graves », les navires marchands peuvent être amenés à naviguer dans des conditions réglementées par la puissance publique : il s'agit du contrôle naval, qui conduit à imposer aux armateurs français certaines règles de regroupement pour la circulation maritime.

Ces quelques cas évoqués montrent que les armements français sont aussi des consommateurs de services fournis par la Marine nationale.

oOo

Pour conclure cette intervention, je voudrais souligner qu'avec une flotte de commerce française qui se situe aujourd'hui au vingt-huitième rang mondial, nous risquons d'être confrontés un jour à une situation où nous manquerons de navires de commerce nécessaires pour assurer le transport de troupes ou de matériels lors d'une opération. Cette attrition de notre flotte marchande touche plus particulièrement les navires les plus adaptés à la projection de forces, c'est-à-dire les cargos rouliers et les porte-conteneurs qui sont peu nombreux à naviguer sous pavillon national. Des solutions palliatives, telles que l'acquisition par la Marine nationale d'un ou de plusieurs navires de type *roll-on/roll-off* ont été étudiées ; elles ont été écartées en raison de leur faible rentabilité.

Quoi qu'il en soit, il existe aujourd'hui, entre la Marine nationale et la marine marchande, une interaction très forte, et le pavillon national en constitue, sans nul doute, un élément fédérateur. Nous avons besoin l'un de l'autre et nous devons nous soutenir

mutuellement. Demain, la construction de l'Europe devra permettre l'articulation de nos moyens avec ceux détenus par nos partenaires de l'Union. La solidité de cette coopération sera d'autant mieux acquise qu'une stratégie maritime européenne aura vu le jour. C'est le défi à relever pour l'avenir.

