

Intervention de

Yannick Chenevard,

Député, chargé d'une mission temporaire auprès de la Première ministre relative à la réévaluation du dispositif de flotte stratégique

Conférence nationale maritime

Hôtel de Cassini, 4 avril 2024

- Seul le prononcé fait foi -

Gazoducs sabotés, câbles sous-marins coupés, arrachés, écoutés. Espaces maritimes contestés, routes maritimes entravées. Navires de commerces traqués, ciblés, quand ils ne sont pas abordés puis capturés. Attaques de drones : aériens, sous-marins, de surface, attaques de missiles.

Nos intérêts, notre pavillon, nos marins sont visés.

“Les temps troubles incitent à la méditation” écrivait Raymond Aron dans les premières lignes de son ouvrage, Paix et Guerre entre les nations.

Puissent-ils nous mener, lorsqu'en émerge la nécessité, à la remise en question.

Ce fut la commande du Gouvernement : réévaluer et ouvrir plus largement le dispositif de flotte stratégique. Nos

recommandations furent le produit d'une convergence de volontés.

C'est ce travail qui nous rassemble aujourd'hui. Il y a le temps de la pensée, puis celui de l'action. Nous franchissons en ce moment-même le point de bascule. Nous nous trouvons résolument, dans l'action. Aussi, est-il utile à cet instant, de nous rappeler Foch : "de quoi s'agit-il ?"

Il s'agit d'apporter une réponse efficace dans un environnement stratégique dégradé. Quels constats faisons-nous ?

- D'abord, une compétition entre les États toujours plus amère par l'intermédiaire de leurs entreprises.

- Compétition industrielle naturellement

Nos chantiers sortent d'années de déconvenues. Nous ne produisons plus de navires civils dans le segment 100 à 200 mètres. La plupart des travaux ont été captés par des concurrents : Corée du Sud, Sri Lanka. Ces mêmes concurrents se font à leur tour dévorer par les chantiers chinois qui monopolisent de plus en plus le marché. Chine qui se réserve le droit de réquisitionner les navires qui lui ont été commandés, lorsqu'elle le décide.

- Compétition humaine également

Dans la deuxième partie du siècle dernier, la déconvenue de nos entreprises a entraîné un transfert massif de technologies. Une perte sèche de savoir-faire, de

compétences humaines, véritable trésor national, premier enjeu de nos chantiers. Ces chantiers vont devoir recruter 75000 personnes dans les années à venir. Un carnet de commande stratégique pour l'État.

- Ensuite, un état de crises sanitaires, écologiques, politiques ; de contestations croissantes dans le monde, à l'égard de la France.

- La liberté des mers est en recul, cela menace nos approvisionnements. Notre Marine est en ce moment même engagée, notamment en Mer rouge, pour protéger notre pavillon et celui de nos alliés. 22 missiles Aster tirés par nos frégates en quelques mois. L'environnement stratégique, en Asie, en Afrique, en Océanie, désormais en Europe, nous est de moins en moins favorable. La crise sanitaire nous a fait prendre conscience de notre dépendance à des chaînes logistiques, des partenariats fragiles pour certains approvisionnements vitaux.

- Enfin, un affrontement majeur est désormais probable

La guerre menée par la Russie contre l'Ukraine, accroît semaines après semaines les tensions sur notre continent. Cette guerre s'avère éminemment maritime. Les rapports de force entre marines sont remis en question grâce à la dronisation en zone côtière. Nous observons, dans la douleur, l'ampleur des besoins logistiques, industriels d'un État en Guerre.

Alors, face à ces constats, rappelons-nous ce que nous sommes :

- Le 2ème domaine maritime mondial, le premier si nos prétentions sur l'extension du plateau continental sont reconnues.
Une présence sur tous les océans, c'est-à-dire le long de toutes les routes maritimes.
- La première flotte commerciale contrôlée au monde. Disposant de certaines des entreprises les plus puissantes dans les transports, les câbles sous-marins, la construction navale civile et militaire.
- Un État à la pointe dans le domaine maritime, dans l'innovation et les technologies durables.
Capable de construire les plus imposants navires du monde, comme les plus écologiques, les engins sous-marins les plus performants, des drones de tous types, de grande qualité.

Ainsi, pour mobiliser et défendre ses atouts, la France bénéficie d'un dispositif : la flotte stratégique.

- Mais, un dispositif pensé à une époque qui semble aujourd'hui dépassée. Dont les capacités ne sont plus en adéquation avec nos besoins.
- Un dispositif qui, depuis sa conception, a perdu de nombreux acquis : TRAMIN, COPAND, service national et pratiques communes, sans oublier, une partie de notre industrie navale.
- Donc, un dispositif à réévaluer !

Fort heureusement, tout est déjà dans notre arsenal législatif et réglementaire. C'est ce que j'ai voulu mettre en avant : il s'agit moins de droit public que d'action publique.

- La flotte stratégique doit être viable en temps de paix, dans la compétition mondiale.
- La flotte stratégique doit pouvoir répondre aux besoins ponctuels de l'État, en temps de crise ou de contestation.
- La flotte stratégique doit permettre à la France de dominer en temps de guerre, grâce à la maîtrise logistique.

La flotte stratégique n'a pas vocation à être la seule affaire des militaires, nos armées sauront en tirer parti, en temps utile.

Sa conception relève bien d'une politique maritime. Une politique portée par chacune des sphères de l'État, de ses collectivités. C'est la force de sa résilience : "Chacun en a sa part, tous l'ont en entier."

C'est en ce sens que nous avons besoin d'une stratégie de flotte.

- En premier lieu, une stratégie intégrée :
 - Le navire mais également son port sans lequel il n'a pas d'objet.
 - Le navire mais aussi le chantier, les matériaux, les compétences pour le construire, le rénover, le modifier, le réparer.
 - Le navire, la qualité de son équipage, partageant des pratiques communes avec la Marine nationale. C'est là un point central du dispositif : La formation.

- Le navire, son armateur, celui qui l'emploie, celui qui affronte la compétition économique, qu'il soit sous pavillon français ou que ses intérêts soient sous le contrôle de la France.
- Mais aussi une stratégie déconcentrée et décentralisée :
 - À travers le rôle des Préfets, notamment maritimes et leur pouvoir sur des expérimentations locales.
 - À travers les compétences transports des collectivités territoriales, en métropole et dans les territoires ultramarins. Collectivités qui mieux que toutes autres mesurent l'importance du maritime. Je salue à cet égard la modernisation des ports de Martinique et de Guadeloupe ainsi que l'arrivée d'un dock flottant à La Réunion.
- C'est forcément, une stratégie globale en ce qu'elle concerne
 - Les affaires étrangères, l'Union européenne
 - Les affaires maritimes, l'écologie
 - Le Travail, la formation professionnelle
 - L'intérieur et la Défense, en mer comme à terre.
 - Les acteurs de la réindustrialisation

Vous l'aurez compris, une stratégie qui mobilise, en cohérence, plusieurs politiques publiques que vous pilotez.

Une stratégie Française qui par son poids, sa singularité, sa responsabilité en tant qu'État côtier, État pavillon, État membre, État doté, Nation cadre et Membre permanent du conseil de sécurité, lui impose de tenir la barre.

*
* *

Mesdames, Messieurs,

Les recommandations émises dans le rapport peuvent être résumés en trois objectifs : Définir, Construire, Armer

- Tout d'abord, définir :
 - C'est élaborer la nouvelle gouvernance du dispositif, veiller régulièrement à sa cohérence avec les acteurs concernés.
 - C'est changer de paradigme, en passant d'une approche nominative à une approche capacitaire. Transformer à cet effet TRAMIN en CAPAMIN. Apporter la souplesse que les temps exigent.
 - C'est déterminer les capacités de nos ports. En ce sens, saluons l'effort d'1 milliards d'euros en faveur de l'industrie sur ces sites stratégiques, annoncé, la semaine dernière par le ministre de l'économie.

- Ensuite, construire : Des navires, (bien sûr!), les construire en France.
 - Intégrer l'industrie, dans son cadre naturel qui est européen. Le Conseil pousse en ce sens dans son "action compétitivité".

Il faut mobiliser les mécanismes existants pour impulser la dynamique nouvellement installée par la Commission.

- Reconquérir, en particulier le segment déserté des navires civils de 100 à 200 mètres que j'ai évoqué. Le faire encore, en garantissant l'usage de structures, de formes identifiées. Soutenir ce modèle en l'adossant, par exemple, à un SIEG. Le Commissaire au marché intérieur y a ouvert la voie, pour les pans stratégiques de l'économie européenne.

La COPAND réactivée permettra de prendre en compte les contraintes de l'État et des industriels, regroupés sous un label Flotte stratégique, garantissant le maintien du pavillon. Je salue là le travail auquel s'emploie le RIF, avec un succès remarquable !

- Développer nos partenariats stratégiques : Travail à mener entre l'Agence européenne de sécurité maritime et les centres nationaux, tels que le MICA en France.

Enfin, "un navire ne vaut que par la qualité de son équipage"

- Il nous faut par conséquent, armer nos navires :

En repensant la formation maritime, l'aspect stratégique de ces compétences.

- C'est le travail mené par François Lambert, au sein de l'ENSM. Il doit doubler ses effectifs ! Nous rencontrerons prochainement la Ministre du Travail pour développer un engagement au service maritime dans le cadre de contrats d'apprentissage.

- Conjointement, il faut recréer du lien entre nos marines. Par le partage de formations communes. Par la reconnaissance mutuelle des compétences. En facilitant l'engagement de nos élèves via les PMM avec les lycées maritimes, les PMS, VOA, la réserve opérationnelle.

Armer aussi, notre pays. C'est ce qu'ont souhaité faire, les ministres de l'industrie et de la mer vendredi dernier, en faisant de la souveraineté et de la flotte stratégique le premier axe du nouveau contrat de filière "industriels de la mer".

*
* *

Cet été, débutera l'année de la mer, année voulue par le Président de la République. C'est dans cette temporalité que votre Conférence rendra au Premier Ministre ses travaux, afin que le CIMER puisse en acter la feuille de route.

Monsieur le Préfet, mesdames, messieurs, Il faut saluer les rédacteurs du décret de 1995 qui nous ont offert une instance.

La Conférence nationale maritime.

Les remercier d'avoir choisi que les grands serviteurs de l'État y siègent, dans une composition qui commande la gravité, invite la cohérence.

Cette conférence se réunit pour la première fois.

Les temps s'y prêtent.

Vous avez souhaité, Monsieur le Secrétaire général, y associer d'autres acteurs.

C'est fidèle à l'enjeu ; C'est fidèle à l'esprit, l'esprit d'équipage !

Permettez moi, pour conclure, de citer Charles de Gaulle, en 1939. L'année n'est pas neutre.

*“Le Gouvernement n'a pas de proposition à faire,
il a des décisions à prendre et des ordres à donner”*

Sachons aujourd'hui les instruire et les lui soumettre.

Je vous remercie.