



## Éditorial

**Le mot  
du Président**

Tous les marins qui ont posé le pied à Clipperton ont été surpris par l'agitation qui s'empare alors des milliers d'oiseaux qui peuplent l'atoll, des Sulidés pour l'essentiel.

C'est à qui de cette colonie de 100 000 « Fous masqués » -cela ne s'invente pas- se fera le mieux entendre dans ce concert de vocalises.

C'est un peu le phénomène auquel nous assistons actuellement dans le monde maritime, et c'est heureux.

Après 15 années « d'activisme » du monde de la mer pour tenter d'éveiller les consciences aux enjeux des océans, il semble que les voilà enfin reconnus comme « essentiels ».

Le rocher de Sisyphe étant arrivé au sommet, c'est le Président de la République lui-même qui a donné l'onction suprême à Montpellier le 3 décembre 2019, déclinant les enjeux maritimes et concluant que le 21<sup>ème</sup> siècle sera maritime.

Ainsi stimulés les « Fous masqués » donnent de nouveau de la voix pour faire en sorte que cette étape décisive soit irréversible.

Des signaux forts accompagnent cette démarche qui sont autant d'occasions d'illustrer cette reconnaissance qui ressemble fort à une conquête.

La création d'un ministère de la mer de plein exercice, les 300 ans du Shom, les 25 ans du SGmer, la décennie des sciences de l'Océan ouverte par l'ONU, sont autant d'opportunités de témoigner de la prise de conscience des enjeux océaniques, qu'ils soient stratégiques, scientifiques, économiques, environnementaux, culturels...

Chacun dans son domaine a à cœur de les identifier, de les relever et veut - légitimement - se faire entendre.

La nécessité de garantir notre souveraineté ne fait plus débat, pas plus que celle de valoriser nos atouts économiques -l'élan donné au Cimer de janvier concernant l'exploration des grands fonds marins en est la dernière illustration-, ou encore de préserver à tous égards ce « Bien commun » de l'humanité ou de mobiliser la recherche.

La voile ainsi gonflée, les acteurs du monde maritime déploient leurs efforts pour consolider ces récentes avancées.

Chacun, à l'aune de son savoir et de son enthousiasme, a à cœur de participer à l'avènement de ce siècle maritime.

Et c'est là que notre Compagnie, forte de ses compétences, entend apporter sa contribution à l'échafaudage d'une véritable et durable stratégie maritime nationale.

Elle le fera notamment, avec une vision prospective, tout au long de l'année du Centenaire de sa refondation, échelonnée sur la période 2021-2022.

Elle le fera aussi dans la perspective de la Présidence française du Conseil de l'Union européenne, en 2022, qui doit être l'occasion de rappeler que l'avenir de ce « Bien commun » mérite les efforts de tous de sorte que la planète bleue soit grosse de ses promesses.

**Xavier de la Gorce**  
Président de l'Académie de marine

## Vers des navires et aéronefs sans équipage ?

Jusqu'où la machine peut-elle remplacer l'homme ?

Par Alain BOVIS,  
Vice-président  
de l'Académie de marine



L'Académie de marine et l'Académie de l'Air et de l'Espace ont organisé conjointement en décembre 2019 un colloque sur ce thème et en ont tiré un rapport sur la transformation numérique en cours des transports maritime et aérien. Ce rapport vient d'être publié, en français et en anglais, et est accessible sur le site de l'Académie de marine.

Le déploiement généralisé, et sur de longs parcours, de navires ou d'aéronefs sans équipage embarqué est encore considéré comme une perspective lointaine. Cependant, les transporteurs maritimes et aériens attendent d'un développement des automatismes une amélioration de la sécurité, des performances notamment environnementales, une réduction des coûts, ainsi qu'une plus grande résistance de l'ensemble de la chaîne logistique. Les systèmes autonomes sont encore au stade des démonstrations technologiques. De nombreuses difficultés, notamment de normalisation, de certification et d'organisation restent encore à résoudre pour parvenir à démontrer des conditions de sûreté et de sécurité acceptables pour des applications plus ambitieuses.

La transformation numérique peut amener une réduction des accidents mais aussi créer de nouveaux risques difficiles à anticiper si les outils logiciels et les automatismes ne sont pas suffisamment documentés, leurs performances correctement évaluées dans leur contexte d'utilisation, et les exploitants suffisamment formés à leur utilisation. Les cyber-risques sont, par ailleurs, devenus les risques majeurs et de nouvelles pratiques dans le développement et l'exploitation des logiciels doivent être appliquées.

L'automatisation des systèmes d'exploitation des navires et des aéronefs et leur évolution vers l'autonomie complète s'accompagnent d'un renforcement du rôle des centres opérationnels à terre. La disponibilité de liaisons bord-terre, permanentes et sécurisées, est un facteur critique.

L'accroissement des automatismes entraînera de profondes mutations des métiers, des qualifications et des formations. L'acceptabilité de ces nouvelles technologies conditionne fortement leur développement. La capacité des systèmes autonomes à améliorer la sécurité et celle des organisations à assurer la transition professionnelle en seront les principales conditions.

L'accroissement des automatismes rend souvent plus complexe la détermination des responsabilités au sens pénal. Le droit ne pourra pas rester en dehors des transformations actuelles.



> Le système français de confinement du gaz naturel liquéfié et sa part de marché dominante par Philippe BERTEROTIERE., Président de GTT

La société GTT (Gaz transport et Technigaz) est parvenue à dominer le marché mondial grâce à la technique de la membrane qui permet de confiner le GNL dans les navires méthaniers. Grâce à cette très forte position, GTT continue sa politique de développement.

[Lire la suite](#)

> La transition numérique de la Défense nationale par l'Amiral Arnaud COUSTILLERE

La prise de conscience de l'importance de la souveraineté numérique est récente, mais elle est maintenant réelle. Cette notion est liée à celle d'autonomie stratégique comme le montre le conflit entre la Chine et les États-Unis au sujet de Huawei. La difficulté majeure du secteur numérique est celle des ressources humaines.

[Lire la suite](#)

> Les stratégies maritimes en Extrême-Orient par l'Amiral Christophe PIPOLO et le capitaine de Vaisseau Hugues EUDELIN

En 2011, la Chine a publié un livre blanc, intitulé « Développement pacifique de la Chine », définissant les intérêts fondamentaux du pays. En découlent pour la stratégie maritime : la nécessité de contrôler la mer de Chine et de sécuriser les flux d'approvisionnement et d'exportation.

Le Japon est confronté aux ambitions maritimes chinoises, russes et coréennes. Son caractère insulaire rend impérieuse la nécessité de contrôler les acheminements de son commerce extérieur par la mer et de développer ses moyens de défense.

[Lire la suite](#)

> La réalité des plastiques en mer et les médias

Cette analyse présentée devant la section navigation et océanologie sur la pollution des océans par les déchets de plastique est le résultat de recherches sur internet. Elle analyse le décalage entre la présentation souvent préoccupante des médias et les observations scientifiques qui restent aujourd'hui peu nombreuses.

[Lire la suite](#)

> La contribution de l'industrie du transport maritime à la transition écologique par Marie-Françoise SIMON ROVETTO, membre de l'Académie de marine.

Le rapport du Conseil supérieur de la marine marchande présenté par l'intervenante répond au besoin de disposer d'un état complet des mesures prises dans le transport maritime pour répondre au caractère polluant de l'exploitation des navires. Son ambition est de donner des bases objectives au débat et de proposer une feuille de route pour les dix ans qui viennent.

[Lire la suite](#)

**Le texte des conférences sera intégralement reproduit dans les « communications et mémoires ».**



**Grand prix : Géraldine Barron**, Edmond Paris et l'art naval. Des pirogues aux cuirassés, Presses universitaires du Midi.

**Prix beau livre : Vincent Guigueno**, Le tour du monde en 80 phares, Editions E.P.A.

**Prix album : Pierre-François Bonneau**, Voyage dans les terres australes à bord du Marion-Dufresne, Editions E.P.A.

**Prix bande dessinée : Serge Aillery, Jean-Luc Hietre et Jocelyne Etter-Charance**, Le grand fleuve, Ed. Paquet.

[Lire la suite des prix](#)

## Entretien

### **Le volet pêche de l'accord Brexit**

**L'Analyse de Serge BESLIER, ancien haut fonctionnaire de la Commission européenne**



#### **Quels étaient les objectifs de chacune des parties ?**

Lors d'une audition devant la chambre des Lords, fin juin 2020, Michel Barnier avait indiqué qu'il n'y aurait pas d'accord sur le commerce s'il n'y avait pas un accord équilibré sur la pêche. Par accord équilibré, je pense que Michel Barnier visait l'équilibre politique entre les différentes composantes de l'Accord et la possibilité pour les pêcheurs européens d'encaisser le contrecoup du Brexit sans trop de casse. A l'époque, le mandat du Conseil était le maintien des possibilités de pêche existantes alors que la position du Royaume-Uni reposait sur le droit international de la mer qui lui aurait permis d'exclure les pêcheurs européens de leurs eaux dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Ces derniers y pêchaient 6 fois plus (en valeur) que les britanniques dans les eaux européennes et cela représentait, pour les ports normands, bretons et du nord de la France, entre 50 et 80 % de leur activité.

#### **Quelles sont les étapes de mise en œuvre de l'accord ?**

L'aménagement de périodes d'adaptation constitue un élément clé de l'équilibre de l'accord. Il fallait laisser le temps à la profession de s'adapter à la nouvelle donne résultant d'une décision politique dont les pêcheurs n'étaient pas responsables.

L'accord comporte trois étapes : garantie aux pêcheurs européens de l'accès aux ressources halieutiques britanniques

pendant 10 ans assortie d'une réduction de 25% des possibilités de pêche. Garantie du maintien de l'accès aux eaux britanniques dans les conditions actuelles pendant 5 ans. Maintien de l'accès à la bande côtière britannique (entre six et douze milles) pour les pêcheurs européens opérant déjà dans ces eaux, sans possibilité de renouvellement des navires.

Il y a une certaine incohérence à fixer des durées différenciées pour l'accès aux eaux et l'accès aux ressources, l'un ne va normalement pas l'un sans l'autre. Cela reflète, à mon avis, des différences de priorité entre les deux camps. L'Union européenne a privilégié l'aspect économique alors que le Royaume-Uni voulait pouvoir annoncer qu'il avait recouvré sa souveraineté sur ses eaux le plus rapidement possible. Le bouclage de la négociation à la dernière minute n'a rien arrangé de ce point de vue

#### **Quels sont les mécanismes de gouvernance de l'accord ?**

En contre point des incertitudes résultant de cette incohérence et de certaines rédactions imprécises, les règles de gouvernance prévues par l'Accord sont particulièrement développées. Il faut relever que toute dénonciation de la partie pêche par les Britanniques entrainera automatiquement dénonciation de l'accès au marché intérieur. Cette clause originale est très dissuasive pour les britanniques.

Le volet pêche bouclé in extremis et qui déterminait un accord sur l'ensemble a été la sardine qui faillit boucher le port du Brexit.





## Activités des académiciens

### > La réduction de la vitesse des navires par Francis BAUDU. Marine ACORAM, N°266

La réduction de la vitesse des navires est un facteur important de la décarbonation des transports maritimes car elle permet une diminution sensible de la consommation de carburant. Ses effets techniques sont complexes et l'auteur se livre à des simulations détaillées qui échappent à une brève présentation.

[Lire la suite](#)

### > Le marché de l'exportation des sous-marins par Alain BOVIS

Le marché de l'exportation des sous-marins est international. Il est alimenté par le renouvellement des flottes en Amérique du Sud et en Europe ainsi que par une course aux armements dans la zone Asie Pacifique. C'est un marché très fermé dominé par un petit nombre de fournisseurs. Il a connu de nombreuses innovations techniques ces dernières années.

[Lire la suite](#)

### > Ne pas dire le mal n'apporte pas la paix par l'Amiral Alain COLDEFY. Marine et océans, 4<sup>me</sup> trimestre 2020

Le début du 21<sup>ème</sup> siècle a vu le déclin des institutions qui disent le droit international et l'extension du terrorisme international islamique en partie facilité par la cyber société. Alors que l'Europe continue de se désarmer, la totalité des Etats qui comptent se réarment fortement. Plus que jamais la dissuasion est pertinente, plus que jamais nos armées doivent être capables d'affronter des adversaires puissants.

[Lire la suite](#)

### > Les ambitions maritimes chinoises par Alain OUDOT de DAINVILLE

Les risques d'affrontement s'accroissent en mer de Chine, ce pays voulant s'approprier cette zone maritime. Le programme des routes de la soie vise à contrôler le processus de mondialisation selon ses normes et à son profit. Les ambitions maritimes chinoises visent également l'exploitation des fonds marins et le contrôle des énergies fossiles. Son budget de la défense est le deuxième après celui des Etats-Unis et connaît une forte croissance.

[Lire la suite](#)

### > La cyber coercition Edouard GUILLAUD, Bernard BARBIER et Jean-Louis GERGORIN.

Le Monde, 05/01/21

La lutte contre les intrusions informatiques, qu'elles soient d'origine étatique et criminelle implique de combiner protection, renseignement, action internationale et capacité de riposte. Vouloir éradiquer la cyber criminalité est illusoire ; la réduire est à notre portée.

[Lire la suite](#)

### > La grande déportation vers l'Amérique par Philippe HAUDRERE. L'Histoire, n°280

Onze millions d'Africains ont été envoyés en Amérique entre le 16<sup>ème</sup> et le 19<sup>ème</sup> siècle. De cet immense transfert de population allait naître une société nouvelle et originale : ni africaine, ni européenne. Ce temps de la traite emprunte aux deux mais naît dans la douleur.

[Lire la suite](#)

### > Rapport de Jean-François TALLEC et Bernard PLANCHET sur une nouvelle stratégie maritime. Fondation Concorde

Le rapport appelle à la définition d'une politique maritime globale assumée par l'Etat. Elle rassemblera toutes les composantes de l'économie derrière une vision stratégique et avec l'intervention des pouvoirs publics. Sa mise en œuvre sera assurée par une « plateforme opérationnelle » réunissant l'Etat, les organisations professionnelles et les entreprises. Des objectifs détaillés lui seront fixés, assortis de moyens financiers, humains et d'évaluation.

[Lire la suite](#)

### > Interview de Francis VALLAT sur l'exploitation des grands fonds marins. Energies de la mer, 18/01/2021

La France sera-t-elle à la hauteur des enjeux pour l'exploitation des grands fonds marins, « cette réserve absolue de trésors et d'opportunité qu'il nous faut aujourd'hui savoir tempérer » selon le Président de la République.

[Lire la suite](#)

Rejoignez-nous sur linkedIn

[fr.linkedin.com/company/academie-de-marine](https://fr.linkedin.com/company/academie-de-marine)

## Divers

**Conférence Synopia** : « Enfin un ministère de la mer mais pour quoi faire ? »

[Lire la suite](#)

**Appel à communication de l'ATMA**

[Lire la suite](#)

## Contact

Edouard Berlet, Délégué à la communication et porte-parole : [e\\_berlet@yahoo.fr](mailto:e_berlet@yahoo.fr)

## Mentions légales

Directeur de la publication : Jean-Marc Schindler, Secrétaire perpétuel  
Conception SCA/CIM/DIV IR/ Pôle Graphique de Paris

