

Amiral Coldefy, le sel et les étoiles

Au cours d'une carrière brillante dans la Marine nationale, l'Amiral Coldefy a commandé les plus grands navires de guerre français, dont le porte-avions Clémenceau. Il a été major général des Armées, mais aussi industriel, et conseiller stratégique au sein de plusieurs ministères français. Il a participé à la plupart des opérations de maintien de la paix de ces trente dernières années, jouant un rôle de premier plan dans les campagnes du Kosovo ou d'Irak. Précédemment Président de l'Académie de Marine, il est aujourd'hui à la tête de la Société des membres de la Légion d'honneur.

A l'occasion de la sortie de son livre *Le sel et les étoiles*, le musée national de la Marine a eu la chance de pouvoir interviewer l'Amiral Coldefy. Nos deux petits reporters, Mériam et Lucie, ont pu s'entretenir longuement avec cette figure de la Marine nationale qui est revenu sur son histoire mais aussi les grands conflits internationaux, la professionnalisation des armées, l'adaptation des bateaux à la féminisation des équipages. Il nous a également exposé son point de vue sur les enjeux géopolitiques auxquels la France est confrontée aujourd'hui. Sa vision du musée nous a semblé enthousiasmante.

[Amiral, tout d'abord, pourquoi avez-vous ressenti le besoin d'écrire un livre, et pourquoi maintenant ?](#)

Amiral Coldefy : Au départ, ce livre m'a été demandé par l'éditeur, après une conférence que j'avais faite à Genève sur la stratégie. En réalité, comme tous les gens de mon âge, je souhaitais écrire ce livre pour ma famille afin de récolter quelques souvenirs, mais il m'a obligé à « formater » ce livre. Ce n'est pas vraiment une autobiographie, mais plutôt un récit à partir d'anecdotes que j'ai vécues dans différents domaines : la Marine, la défense, la mer, l'industrie, les cercles de réflexion et l'associatif maintenant avec la Société des membres de Légion d'honneur. J'ai pris un immense plaisir à le rédiger. Il a même fallu que mon éditeur calme mes ardeurs, car j'aurais bien écrit 200 pages de plus !

Formation dans la Marine nationale et évolutions sociétales

[Que vous ont apporté votre formation et votre carrière militaires dans la vie civile ?](#)

Am. C : J'ai pu récolter les fruits de cette expérience militaire dans l'entreprise au sein de laquelle j'ai travaillé pendant 7 ans, Airbus. Je pense que la formation qu'on reçoit dans les armées, et particulièrement dans la Marine, est de nature à nous armer pour toutes les configurations. En effet, c'est tout d'abord une formation scientifique, dans mon cas d'ingénieur, qui apprend à appréhender les choses de façon très concrète dès le départ. Une formation d'officier aussi, c'est-à-dire de commandement, de management, et enfin une formation de marin. Et c'est la complémentarité entre ces trois piliers qui, à mon avis, donne corps au squelette sur lequel je me suis bâti au cours de ma scolarité à l'École navale.

[Quels seraient vos conseils aux futurs marins aspirants qui veulent s'engager ?](#)

Am. C. : Je n'ai pas de conseils, je donne simplement l'exemple de ce que j'ai fait. Il faut toujours y croire, aller de l'avant. Le métier de marin et d'officier de Marine est assez extraordinaire. Je dirais que

par rapport aux autres métiers de la Défense, la Marine fait le métier des trois armées et de la gendarmerie : on peut être pilote de Rafale, comme dans l'armée de l'Air, commando parachutiste, comme dans l'armée de Terre, et comme dans la gendarmerie 30% des activités de la Marine sont consacrées à ce que l'on appelle « l'action de l'Etat en mer » (la pollution, le sauvetage, la drogue, les trafics, la piraterie, etc.). Cela permet de trouver dans chacune de ces composantes quelque chose qui nous réunit tous, et c'est la mer. C'est pour cela que j'ai appelé mon livre *Le sel et les étoiles*, le sel c'est celui de la mer et de la terre, et les étoiles c'est un repère fixe dans le ciel que les premiers navigateurs utilisaient pour se repérer.

Vous parlez de la difficulté à fidéliser les jeunes qui ne veulent plus s'engager et qui ont besoin de communiquer avec l'extérieur, notamment *via* les réseaux sociaux. Comment la Marine peut-elle s'adapter à cette évolution sociétale ? Pensez-vous qu'il serait possible de vivre en mer avec les mêmes moyens de communication qu'à terre ?

Am. C. : Non, on ne vivra jamais en mer comme à terre. Et si vous faites de la plaisance, vous voyez bien que quand vous embarquez sur un bateau et que vous larguez les amarres, même avec un équipage, vous êtes seul ! Comme vous l'avez remarqué dans mon livre, nous n'avons aucun problème de qualité de recrutement. La réalité est plus compliquée, car dans notre société le smartphone est devenu l'outil de base ; il a remplacé le crayon ou la règle à calcul. Il y a des obligations de discrétion que l'on doit conserver et qui empêchent de communiquer en permanence. Il faut aussi faire comprendre à notre société que couper son téléphone, c'est commencer à parler avec l'autre. Mais à partir du moment où il y a une mission commune qui nécessite une discrétion absolue, les jeunes marins le comprennent très bien.

A propos de l'égalité hommes/femmes à bord

Vous dites que la vie à bord s'est adaptée à la présence féminine, qu'à présent les bâtiments qui sortent de chantier ont la capacité d'embarquer des femmes de tout grade. Cependant les femmes restent, de nos jours, peu nombreuses à bord. Comment, selon vous, peut-on inciter les femmes à entreprendre une carrière dans la Marine ? Quels seraient les dispositifs à mettre en place pour arriver à l'objectif de 50 % de personnel féminin ?

Am. C. : Je pense que l'objectif des 50% ne sera jamais atteint. La mixité n'est pas un problème, j'ai toujours connu des femmes à bord, que ce soit des médecins, des contrôleurs aéronautiques ou des techniciens informatiques. Ce qui était compliqué, c'était la promiscuité ; un problème qui a pu être réglé aujourd'hui avec la construction des navires prévoyant des locaux adaptés.

Ensuite, il est important que les femmes trouvent leur épanouissement comme les hommes dans l'exercice de leur métier, mais sans créer de déséquilibre au sein des métiers où elles se sentent plus à l'aise. Par exemple, en tour de contrôle aéronautique, les postes sont très féminisés, car convenant bien au tempérament féminin et se déroulant pour partie à terre quand les bateaux ne sont pas en mer. Or les contrôleurs hommes finissent par ne plus trouver de postes à terre. Il faut ainsi trouver un équilibre de façon naturelle, mais aussi des volontaires pour prendre la mer.

A ceci, ajoutons la question de l'évolution des carrières. Si vous êtes sous-marinier, pilote d'avion ou marin sur une frégate, vous évoluez constamment et la pratique est très importante : arrêter temporairement « l'entraînement » peut être compliqué. Face à ce constat, la Marine française a décidé d'aider tout particulièrement les femmes entre 28-35 ans pour qu'elles puissent combiner maternité et activité professionnelle.

Je suis assez confiant car le problème fondamental était la mixité-promiscuité. Et ceci étant réglé, on va naturellement vers davantage d'imprégnation féminine dans les équipages.

Enjeux géostratégiques et enjeux de défense d'aujourd'hui

Tout d'abord, qu'est-ce qui fait la puissance d'un grand pays maritime ?

Am. C. : La puissance c'est la capacité de décider de son propre destin, d'être autonome dans sa décision et de savoir protéger ses terres. L'histoire est faite de puissances qui se combattent, autrefois pour des territoires, et depuis bien longtemps pour la mer. Or on ne possède pas la mer, on maîtrise la capacité d'y naviguer. Par exemple, 100% de notre pétrole arrive par voie de mer tous les jours. La mer c'est le commerce, c'est une richesse en elle-même, il est important d'en être conscient.

Nous avons en France, par notre histoire, un domaine maritime de zone économique exclusive de plus de 11 millions de km². Mais si vous dites à un Français que son pays est la 2^e puissance maritime du monde en terme économique, il sera le premier étonné. Pour lui, la mer c'est peut-être le port du Havre s'il a vu des photos de conteneurs, la Marine on l'espère, et les plages...

Une puissance maritime c'est une économie, des institutions, des flux commerciaux, des capacités d'investir et d'innover, et *in fine* une marine de guerre pour protéger tout cela. Ce n'est pas uniquement une puissance navale. La France a souvent négligé la mer car elle a toujours été un pays autosuffisant, et le vrai danger est constamment venu de la terre. Nous n'avons ainsi jamais eu de véritable danger venant de la mer, ni cette ardente obligation de protéger nos frontières ultra-marines. On ne s'est pas doté de la capacité de contrôler nos 11 millions de km², et il faut que nos concitoyens en prennent conscience. En ce moment, on produit à peu près 15% de notre pêche, alors que nous avons 11 millions km² de zones poissonneuses, dans lesquels les autres pays viennent piocher !

Selon vous, qui contrôle la mer aujourd'hui ? Comment la défendre ?

Am. C. : On ne contrôle pas la mer, on a la maîtrise. Il faut avoir la capacité de savoir ce qui s'y passe par les satellites, les drones, les avions ou les navires, et celle d'intervenir militairement. On le fait de mieux en mieux, pas de façon exhaustive bien sûr, et pour des raisons purement commerciales à l'origine. C'est la conjonction de tous nos outils de renseignements qui nous permet de mieux contrôler la mer et de mieux défendre nos intérêts.

Quand on parle du transport maritime du pétrole, je ne sens pas dans le regard de nos politiques un grand intérêt. Il faut que nos dirigeants soient conscients de nos fragilités. 90% du trafic mondial en valeur et en volume se fait par bateau, 46% des échanges internes de l'Union européenne se font par voie maritime : c'est un flux sanguin qu'on ne peut pas se permettre d'ignorer. Et vous voyez bien que dès qu'il y a une menace sur le pétrole, le prix augmente aussitôt ! Les conséquences sont trop peu expliquées par les politiques.

Vous évoquez la puissance maritime de la France, notamment à travers la ZEE qu'elle possède, ce qui la place au rang de 2^{ème} puissance maritime mondiale après les Etats-Unis. Et pourtant, la France n'est pas à la hauteur de cet enjeu, selon vous. Quels seraient les leviers pour que notre pays assume son statut de puissance maritime mondiale ?

Am. C. : Il faut débattre des enjeux liés au contrôle de nos espaces maritimes, et sans passion. On a tout dans la mer : les énergies renouvelables, les énergies fossiles, tout ce dont un pays a besoin pour se nourrir et se développer, mais on n'a pas encore trouvé le moyen d'y intéresser nos politiques. On a beaucoup perdu avec la fin du service militaire embarqué ; cela permettait d'avoir de nombreux

futurs dirigeants qui venaient faire un petit tour sur les bateaux et qui y apprenaient ce qu'était la mer et ses enjeux. Donc il faut toujours y croire, se battre et intéresser les jeunes à ces sujets.

D'après vous, quels sont les grands enjeux géopolitiques maritimes d'aujourd'hui ? (Nous pensons notamment aux périmètres des ZEE, les conflits avec la Turquie, la Grèce, Chypre, les zones de tension dans le GAP...)

Am. C. : Les conflits en mer ne sont pas dissociés des conflits en général. Nous sommes dans une période dangereuse, peut-être la plus dangereuse qu'on ait connu depuis la fin de la Seconde guerre mondiale. Après 1945, nous avons traversé une période d'équilibre de la terreur, jusqu'à la chute du Mur. On a voulu que le libre échange soit absolu. Et maintenant, dans un monde post-Guerre Froide, c'est le refus des institutions internationales, de la mondialisation, de la globalisation, du multilatéralisme qui prévaut. Les nationalismes reviennent en force, et dans ce monde les aspects maritimes sont importants.

La Chine se dote, tous les 4 ans, de l'équivalent de la flotte française, la première d'Europe, afin de protéger ses intérêts commerciaux. Depuis la nuit des temps, on se bat pour l'eau, la nourriture et les richesses. On a essayé de réguler tous ces différents aspects, et en particulier les richesses en mer. Les conflits en Méditerranée orientale, notamment entre la Turquie et la Grèce, concernent les zones riches en gaz. Certains pays considèrent qu'ils n'ont pas eu droit au chapitre dans le partage des territoires maritimes. Erdoğan est le seul qui ait refusé la convention de Montego Bay (1982) régissant le droit de la mer. En effet, la Turquie n'a pas de zone économique maritime, car les territoires frontaliers sont trop proches pour qu'il y ait deux fois 200 milles nautiques. Et les sujets de tension, même en Méditerranée occidentale, se multiplient lorsque l'on trouve des gisements de gaz et de pétrole. Les menaces arrivent avec les pays qui ne reconnaissent pas la démocratie, indépendamment des Etats qui se réarment et seront prêts à s'affronter le cas échéant.

Avez-vous connaissance de la gestion de la crise de la Covid en mer ?

Am. C. : Je ne sais pas ce qu'il se passe dans le monde entier, mais en France et dans la Marine, on prend beaucoup de précautions, comme le font les Américains et les Anglais. Avant de partir en patrouille sur un sous-marin nucléaire par exemple, on a un délai d'observation de 14 jours en amont pour vérifier que les équipes ne sont pas touchées par le virus. C'est à la fois une contrainte financière et pour le personnel. On le fait maintenant quasiment pour tous les bateaux qui appareillent. On a subi l'affaire du Charles-de-Gaulle, sur laquelle je suis intervenu. A bord, la population est jeune et en bonne forme. La seule personne qui ait été véritablement atteinte est un homme de 50 ans, donc une tranche d'âge plus fragile ; mais les jeunes officiers ou matelots ont traversé la covid facilement.

« La mer est l'avenir de l'humanité ». Comment transmettre ce message ?

Nous vous citons, « parler de l'avenir de la France, c'est parler de l'avenir de l'humanité ». Vous soulignez le fait que le secteur maritime mérite d'être exploité, car il est créateur de richesses et d'emplois. Comment convaincre nos concitoyens du bien-fondé de la mer ?

Am. C. : C'est une maïeutique qu'il faut pratiquer en permanence. Il faut intéresser nos concitoyens à la mer, et il existe aujourd'hui de bonnes initiatives, notamment au sein de l'Education Nationale. Depuis 3-4 ans, grâce à l'Inspecteur de l'Académie nationale et à l'Académie de Marine, des sujets sur la mer ont été introduits aux concours du CAPES et de l'Agrégation de géographie. Des générations d'enseignants auront ainsi eu à réfléchir à un moment sur la mer. Je suis optimiste ! Il faut que toutes

les élites soient intéressées à cela, aux enjeux qui s'attachent à la mer car nous ne vivons pas en autarcie.

Académie de Marine, Société des Membres de la Légion d'Honneur : du rayonnement aux œuvres de bien public

En tant qu'ancien Président de l'Académie de la Marine, pouvez-vous nous expliquer son rôle dans la reconnaissance des enjeux de la mer ?

Am. C. : Il s'agit d'une académie royale, à l'origine scientifique, créée en 1752. Après la Première guerre mondiale, le gouvernement de l'époque, avec une grande clairvoyance, décide d'aider les blessés, « les gueules cassées », et crée en 1921 la Société d'entraide des membres de la Légion d'honneur. Il décide aussi d'ouvrir des métiers aux Français dans trois domaines particuliers :

- l'aéronautique (l'Aéropostale, la Snecma, ancêtre de Safran...);
- l'Outre-mer, à travers la création de l'Académie des sciences d'Outre-mer qui a pour vocation à détecter les élites africaines ;
- et l'Académie de Marine, devenue un établissement public, avec pour mission de s'ouvrir à toutes les composantes de la mer.

Ainsi, la nouvelle Académie de Marine, où il n'y avait autrefois que des scientifiques, rassemble maintenant de multiples disciplines : histoire, lettres et arts, droit et économie, marine marchande, pêche et plaisance, en plus des sciences telles que navigation, océanologie, génie maritime et marine militaire. Nous avons donc un vivier incomparable de compétences dans tous les domaines.

A côté d'un fonctionnement propre autour de colloques et voyages d'études, la mission de l'Académie de Marine est de fournir au gouvernement des éléments de décision à la manière d'un « Conseil scientifique de la mer ». Même si les militaires ne représentent qu'un sixième de ses membres, elle est très connectée à la Marine nationale, étant un établissement public qui fait partie des organes de la Défense. L'Académie travaille beaucoup avec la Marine sur les enjeux qui préoccupent le Chef d'Etat-major de la Marine.

Cette académie est unique. A nous de la faire connaître, j'avais été élu pour cela.

Vous êtes maintenant Président de la Société des membres de la Légion d'honneur (SMLH), elle se révèle être méconnue du grand public, pourriez-vous nous en parler ?

Am. C. : La Légion d'honneur, instituée par Bonaparte en 1802, est le premier ordre national qui a remplacé les ordres royaux. Le grand maître de l'ordre est le Président de la République, et le grand chancelier, souvent un officier général, prépare la décoration avec le Conseil de l'ordre.

A côté, il y a la SMLH qui compte actuellement environ 90 000 personnes décorées (pour un maximum légal de 130 000). Pour conserver un caractère élitiste, le président Macron a réduit de 50 % les contingents civils, et de 15% les contingents militaires. Il faut savoir que c'est une décoration attribuée aux deux tiers à des civils.

Pour recevoir la Légion d'honneur, il faut avoir au moins 20-25 ans d'activité selon le domaine, en dehors de contingents, comme les sportifs olympiques. Nous sommes répartis en 600 comités sur le territoire français, en 130 sections départementales, et 60 pays étrangers. Voilà la vue d'ensemble. Deuxième aspect : sociologiquement, la Légion d'honneur concerne tout le monde. Il y a des gens de terrain, que je découvre chaque jour dans le cadre de mes fonctions. Ce sont des gens méritants qui

pensent trop souvent que c'est une récompense qu'ils n'ont pas méritée, alors qu'ils se dévouent aux autres avec une grande générosité.

Que fait-on ? On entretient le prestige de la Légion d'honneur, on préserve les valeurs qui y sont attachées, et on aide nos aînés. Par ailleurs, nous avons un nouveau projet associatif, tourné vers la jeunesse, et qui vise à créer du lien entre les générations. Cette démarche repose sur quatre domaines d'action : l'aide à l'apprentissage, aux jeunes méritants, au soutien scolaire, et l'accompagnement à la naturalisation. On intervient pour décerner des prix, des récompenses. Scolairement, nous avons deux niveaux cibles en lien avec l'Education nationale : le CM2 et la 3^{ème}. En CM2, nous ciblons plutôt l'instruction civique, un ancien pouvant par exemple expliquer l'histoire et la signification du drapeau français. Dans les classes de 3^{ème}, nous organisons plutôt des concours d'éloquence, ou des concours entre collègues sur différents thèmes pour lesquels nous remettons des prix.

Ce panel d'activités se décline sur le terrain, en concertation avec les politiques publiques locales. Cela donne lieu à de multiples initiatives innovantes. Je vais vous en donner quelques exemples.

A La Réunion, le patron d'une entreprise sucrière très connue localement a proposé d'organiser des conférences pour des élèves de 3^{ème} sur les concepts de budget et de PIB, de manière ludique. Cette démarche a été reprise par un médecin, mettant en place un quizz nutritionnel à destination des 6^{ème}. En métropole, une autre initiative locale visait à aider les cinquantenaires au chômage en leur proposant un relooking gratuit pour leurs entretiens d'embauche : dans une camionnette louée, ont été aménagées une section coiffure/maquillage et une autre section habillement. Ailleurs, une pièce de théâtre a été montée avec des enfants autistes...

La SMLH, c'est tout cela. A nous de nous faire connaître. C'est pour cela que nous préparons un centenaire, dont le Directeur du musée national de la Marine nous fait l'honneur d'être le parrain.

Vision du musée national de la Marine

Comme vous le savez le musée est en pleine transformation. En évoquant aujourd'hui votre parcours, nous avons remarqué que nous partageons, à l'évidence, des valeurs communes. Pour vous, quel serait votre musée de la Marine idéal ?

Am. C. : Je ne suis pas un spécialiste des musées, mais je dirais qu'il faut qu'il ait une personnalité propre et qui ne rejette pas ceux qui n'y connaissent rien. C'est un musée qui doit faire venir les gens vers la mer, avec plein d'angles d'approche. Cette rénovation est un projet d'avenir très enthousiasmant !