

— ÉTUDES MARINES —

ÉNERGIES

N°16 – Juin 2019
Centre d'études stratégiques de la Marine

SOMMAIRE

PRÉFACE

Capitaine de vaisseau Yves Postec 6

« La transition énergétique suppose de prendre en compte l'ensemble des paramètres... »

Entretien avec Arnaud Leroy 8

La mer, milieu clef du domaine énergétique

Dr. Nicolas Mazzucchi 16

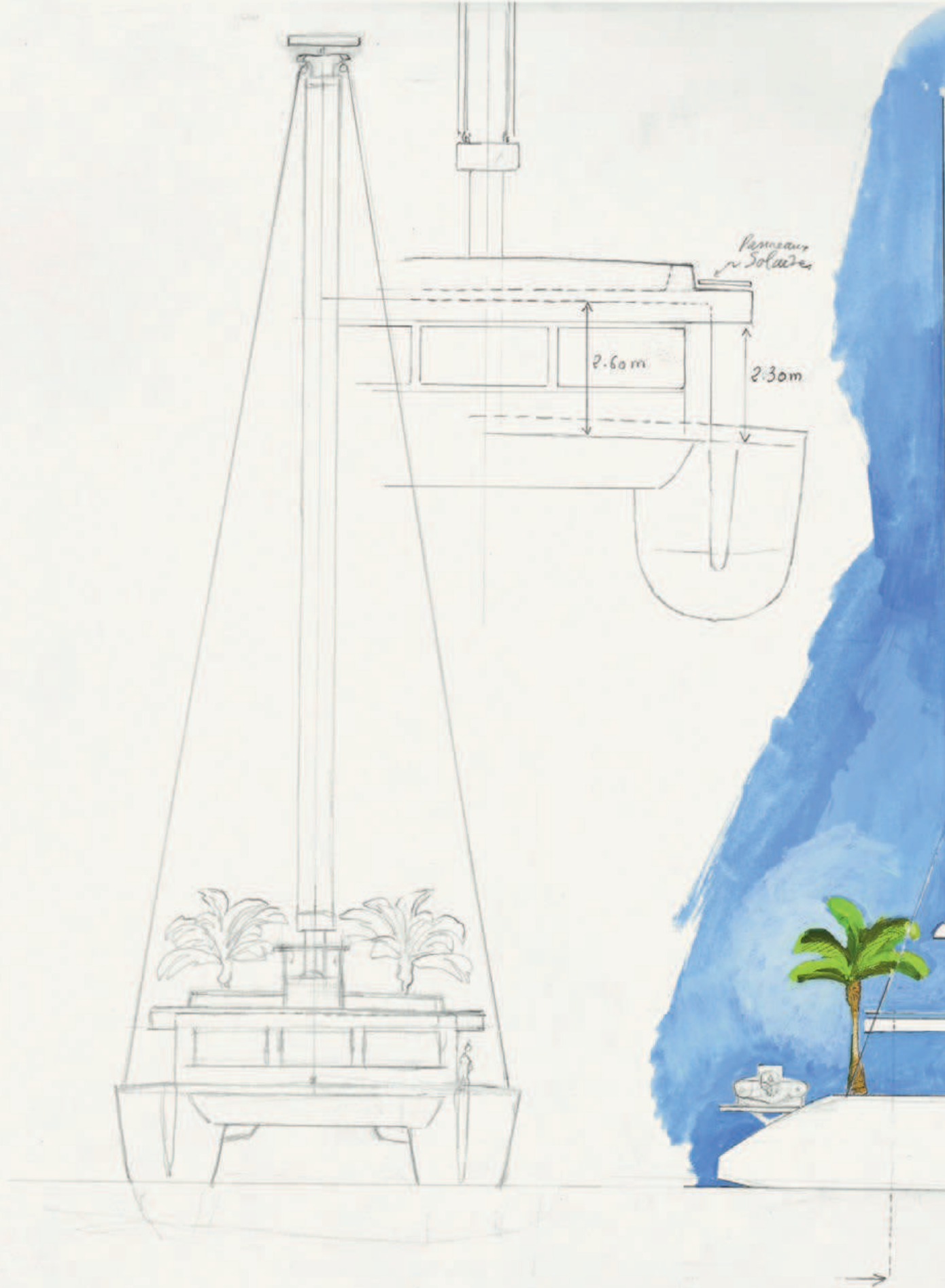
Le gaz naturel liquéfié, une composante maritime essentielle de la géopolitique des hydrocarbures

Capitaine de vaisseau (RC) Jérôme Ferrier 30

Les énergies marines renouvelables, porteuses d'une ambition énergétique et industrielle pour la France

Anne Georgelin 40

| | |
|--|----|
| « La demande en électricité ne cessera de croître... » Entretien avec Philippe Sauquet | 54 |
| Énergies renouvelables : l'enjeu des ressources minérales Patrice Christmann | 62 |
| Dépendance énergétique : développement et protection des flux stratégiques maritimes Capitaine de frégate Franck Maire | 80 |
| « Le bateau-atelier, un retour aux sources » Entretien avec Titouan Lamazou | 90 |



Le Bateau-atelier,
étude pour un catamaran, 2017.
© Titouan Lamazou.



A. Drisse Genaker
B. armage balestron
(mouillage)
C. Bastagne.

Agrandir
surface Atelier? →

« Le bateau-atelier, un retour aux sources »

Entretien avec Titouan LAMAZOU,
Artiste et navigateur

Études Marines: Le Bateau-atelier est un navire s'inscrivant dans une logique de développement durable; cette préoccupation était-elle présente dès l'origine du projet?

Titouan Lamazou: Ce bateau et son usage sont le fruit d'intuitions qui se sont bâties au cours de mes voyages, au fil des années, à la croisée de mes sillages. J'y songe depuis toujours, mais il y a quarante ans, le développement durable n'était clairement pas au cœur du projet. Nous vivions la fin des Trente Glorieuses, mais nous ne le savions pas encore et nous n'avions pas conscience de ses effets profondément délétères. À cette époque, au cours de mes premières navigations avec Éric Tabarly, ces considérations ne nous effleuraient pas, bien que ma vocation maritime fût influencée par la lecture de Bernard Moitessier, l'un des premiers « lanceurs d'alerte ». Pourtant aujourd'hui, lorsque je regarde en arrière, je me rends compte qu'Éric, par son mode de vie économe, était comme Bernard, un écologiste avant l'heure qui prônait le dénuement par l'exemple. Ce n'est que petit à petit que je me suis éveillé à une conscience militante, à ces préoccupations ressenties jusque-là de manière intuitive – du fait d'une vie passée à côtoyer la nature, en montagne ou en mer. De plus, les phénomènes de pollution maritime sont insidieux, on ne s'en aperçoit pas vraiment... On parle aujourd'hui du plastique dans les océans, mais en réalité ce sont majoritairement des micro-plastiques, invisibles à l'œil nu. On va être choqué par celui qui parsème les rivages, mais en mer on ne les voit pas alors qu'ils sont, nous le savons aujourd'hui, encore plus néfastes à la biodiversité. Tout ceci pour dire que je n'étais pas sensibilisé à ces questions au départ. Le concept initial du Bateau-atelier était plus « anthropocentré » et concernait essentiellement la merveilleuse diversité de l'humanité. Des chercheurs sont venus renforcer l'équipage: le concept est dorénavant un plaidoyer « Arts et Sciences » étendu à l'immense biodiversité à laquelle appartient cette humanité, un plaidoyer pour la préservation de l'environnement. Le navire lui-même se doit d'être un manifeste environnemental, un compromis le plus vertueux possible avec un objectif: émission zéro.

C'est une façon aussi de reprendre une certaine forme d'errance...

Une façon plutôt de continuer l'errance, mais cette fois en retrouvant la lenteur qui lui convient. Aujourd'hui, tout va vite. Le monde ne sait pas où il va, mais il y va vite! Quand je vais à Bordeaux, je mets deux heures quand j'en mettais trois l'année dernière... Je ne suis pas mécontent, mais qu'est-ce que j'y ai gagné? Lorsque Cendrars se rendait à New York, à bord de paquebots, ça lui prenait huit jours.

Il n'y avait pas le *Concorde*, mais il y écrivait ses plus beaux poèmes. Les États-Unis n'en étaient pas moins déjà un grand pays. Il y a un siècle, c'était les prémices de l'automobile et, aujourd'hui, sept personnes sur dix se rendent à leur travail en voiture. Les tours n'existent que par l'invention de l'ascenseur, les banlieues-dortoirs où personne ne se côtoie que par l'avènement de l'automobile. Ce « progrès » a généré des routes, des infrastructures coûteuses, des accidents, du stress, des PV, une sorte d'esclavage... On s'est drôlement compliqué la vie. « *Qu'advient-il des âmes de tous ces chevaux qui ne naîtront jamais?* » disait Jim Harrison. Les voyages sont presque devenus une punition. Quand on lit Kessel, ce grand bourlingueur, on comprend que ce qui compte ce n'est pas la destination, mais le déplacement. J'ai eu la chance de connaître les derniers trains qui nous transportaient de nuit sur un mode *Orient-Express*, avec des nappes sur les tables du wagon-restaurant, des boiseries remplacées aujourd'hui par une déco de *McDo* dans nos TGV... C'était un plaisir alors d'aller à la gare. La lenteur demeure pourtant le moyen le plus rapide pour aller à l'essentiel. La vitesse nous fait perdre du temps.

Vous cherchez une certaine forme de lenteur et reprenez un rôle de passeur en vous coulant dans le sillage de la pensée archipélagique d'Édouard Glissant...

Oui, cette idée brillamment conceptualisée par Glissant qu'il y ait dans le monde des archipels de la pensée, des esprits qui se répondent, m'a rassuré dans mes intuitions. Dans mes pérégrinations antérieures, c'est l'humain qui m'attirait avant tout. Aujourd'hui toujours, mais comme un cousin, qui n'est pas à côté de la nature, encore moins au-dessus, mais qui appartient à la biodiversité, au vivant, au même titre que les libellules si chères à Gilles Boëuf!

Le Bateau-atelier va me permettre en effet de relier, d'effectuer un rôle de passeur et de porte-voix pour ces pensées qui se dédouanent des frontières, de la couleur de peau, d'une appartenance nationale et *a fortiori* religieuse. Un porte-voix des mémoires enfouies par l'histoire réécrite des vainqueurs. Il y a tant à apprendre des visions du monde en dehors de celle unilatérale des monothéismes, de l'idéologie occidentale. Celle des Océaniens par exemple, qui a été totalement occultée, reléguée au rang de préhistoire jusqu'à récemment : ce qui s'est passé avant l'histoire qui n'aurait débuté qu'à l'arrivée de Cook! J'y consacre une large place dans l'exposition du quai Branly¹. Chantal Spitz, qui a publié le premier roman tahitien

1. « Le bateau-atelier de Titouan Lamazou », Musée du Quai Branly.

en langue française², m'a raconté par exemple l'anecdote de son fils rentrant de l'école, relatant son cours d'histoire dévoilant que son île était habitée autrefois par des sauvages. Elle lui a demandé si, à son avis, sa grand-mère était une « *sauvage* »! Les chercheurs, les écrivains de Tahiti en sont à un point où ils se félicitent du film *Vaiana* de *Disney* qui a permis aux jeunes de prendre conscience de leur histoire!

Il y a pourtant eu, depuis les années 1960-1970, un important travail sur la mémoire; il ne s'est pas diffusé?

C'est vrai que les Océaniens, les Marquisiens notamment, ont réalisé un travail considérable avec des chercheurs de l'Institut de recherche pour le développement, du Muséum national d'Histoire naturelle, notamment pour retrouver la toponymie originelle de tous les lieux, de toutes les baies, qui avait été renommés par les nouveaux arrivants. C'était un enjeu considérable, car comme le dit Camus: « *En nommant mal les choses, on ajoute au malheur du monde* ». Marque d'un désintéret, mais manière de nier les civilisations abordées et de mieux les annexer. Nombre de noms de lieux, baies, pointes, etc. honoraient les dieux d'une civilisation d'oralité polythéiste qui ne convenait pas à la suprématie chrétienne. Or là, du fait que cette mémoire passait de bouche à oreille, tout risquait de se perdre définitivement. Il a donc fallu aller dans les villages pour retrouver les anciens, ceux qui avaient conservé des bribes de tout cela et puis harmoniser l'ensemble, puisque parfois, de village en village, les terminologies diffèrent sensiblement. Il faudra sans doute un peu de temps pour que ces travaux intègrent les programmes scolaires!

Dans le même ordre d'idée, le grand linguiste tahitien Jean-Claude Teriierooiterai est parvenu avec ses collègues d'Hawaï et de Nouvelle-Zélande à retrouver toute la toponymie du ciel océanien!

Et par conséquent leur science de la navigation ?

Exactement! Car si Cook et Bougainville ont soi-disant « découvert » des îles du Pacifique pourtant déjà peuplées, c'est que leurs habitants n'étaient pas tombés du ciel, mais bien arrivés par la mer, et cela des siècles avant eux. À bord de navires qui sont probablement les agencements de nature les plus sophistiqués qu'ait jamais imaginé Sapiens: les fameuses pirogues à balanciers qui ont inspiré nos catamarans

2. *L'île des rêves écrasés*, Les éditions de la Plage, 1991 (réédition Au vent des îles, 2003).

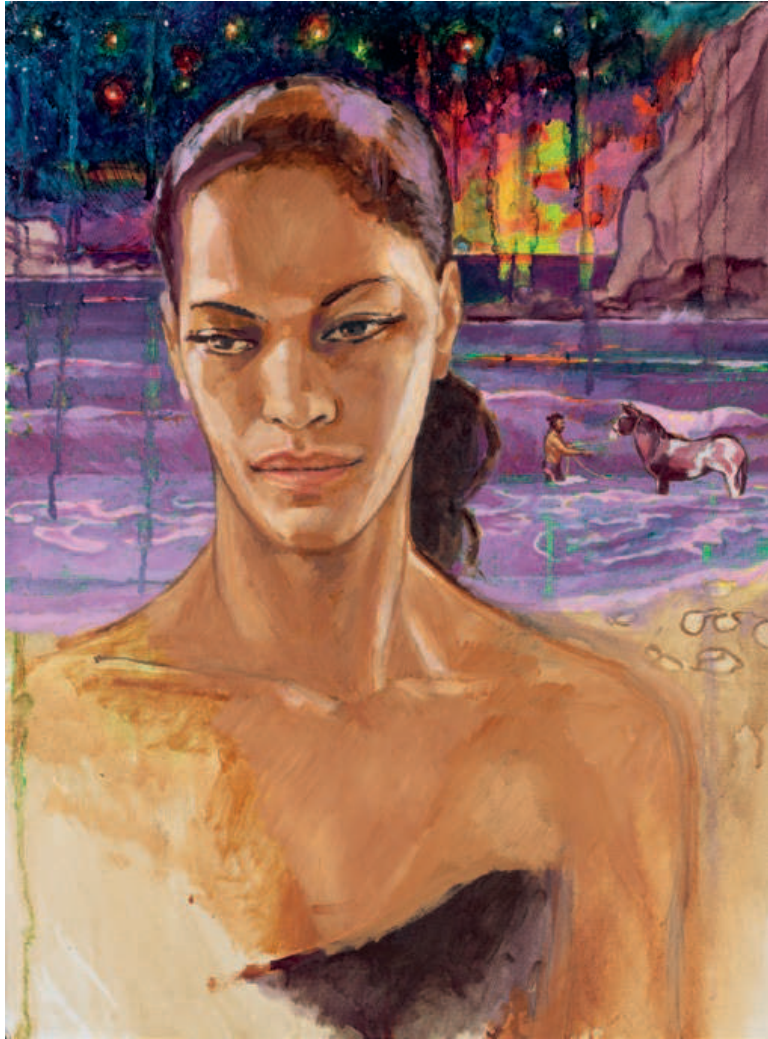
et multicoques modernes. Leur science astronomique transmise par des chants et poèmes mnémotechniques était impressionnante et leur a permis de se repérer sur le plus vaste océan de la planète, sans instruments de navigation. Aujourd'hui, on salue à juste titre la victoire de Jean-Luc Van den Heede dans la *Golden Globe Race* en soulignant qu'il a fait le tour du monde sans autre instrument qu'un vieux sextant, ce qui est formidable, mais il faut bien imaginer que les Océaniens n'avaient même pas de sextant, c'était ça leur sextant (*il montre sa main*)... C'est avec la main qu'ils mesuraient la hauteur des étoiles, étoiles dont ils connaissaient la position et la succession, qui leurs servaient de guide: les *Rua*, le chemin des étoiles. Et tout ce savoir, cette connaissance étaient transmis uniquement par voie orale, à travers ces mélodies qu'ils apprenaient par cœur et se transmettaient de marin en marin, de génération en génération.

On vous sent passionné par cette civilisation...

Oui, celle-ci en particulier, car je la côtoie depuis longtemps. Mais comme toutes les autres. Il est rassurant et précieux qu'au regard de la globalisation qui uniformise l'apparence et la vision du monde, ces différences survivent. *A priori* de nos jours, les Océaniens se sont coulés dans le moule: ils sont connectés, ne peuvent se passer de leur portable, de leurs outils numériques. Mais quand on creuse, on s'aperçoit de leurs distinctions. Leur notion du temps par exemple, qui est fondamentalement différente de la nôtre, est révélatrice: il n'y a pas d'imparfait et de futur dans leur grammaire. C'est un chapelet de présents qui se succèdent. Le passé y est néanmoins conceptualisé, mais à l'inverse du nôtre qui est perçu dans notre dos, faisant face à l'avenir, l'océanien fait face au passé, les pieds bien ancrés dans le présent. Le futur demeurant une vue de l'esprit.

Un peu comme vous d'une certaine manière: ce Bateau-atelier est-il une façon de reprendre la mer, de renouer avec vos premières amours?

Oui, une continuité en tout cas. Même si je ne connaissais pas du tout la mer à l'origine, ni les marins dans ma jeunesse. Mais j'étais attiré par ce monde, attiré par cet inconnu, les gens qui vont en mer, j'avais envie de les côtoyer. Mon amour des cartes a sans doute joué aussi: on rêve dessus étant gamin, puis on cherche à découvrir tous ces endroits qui nous ont fait vagabonder par la pensée. Les cartes sont rassurantes aussi. Par exemple, autrefois on utilisait les *pilot-charts*, avant les satellites, pour nous indiquer la route, la météo. Lors d'un *Vendée Globe*, on



Meleana, 2018. Ua Huka, Îles Marquises. Huile sur papier.
© Titouan Lamazou.

s'aperçoit qu'une bonne partie de la route parcourue est celle que Vasco de Gama avait empruntée, contournant les mêmes anticyclones, se laissant porter par les mêmes vents dominants...

Tout ceci pour dire qu'à un moment donné, j'ai ressenti un besoin de mer. Faire marcher un bateau, au fond, il n'y a rien de plus élémentaire : il suffit de positionner les voiles dans le vent. Mais arriver à bien le faire, à être un marin, « faire corps avec le bâtiment », cela demande des années... Et pour peu que l'on ait de bons enseignants ! J'ai eu la chance d'appartenir à l'équipage d'Éric Tabarly qui m'a fait prendre un sacré raccourci dans ce domaine et m'a permis, de manière inattendue, de remporter des épreuves de course au large avant de me consacrer pleinement à nouveau à ma vocation première d'artiste. Cet accès au monde des marins a fait partie de la construction nécessaire et est devenue partie intégrante de mon parcours. Je ne sais pas si l'on peut appeler cela un retour...

Y a-t-il des passerelles entre les deux? La pratique de la mer peut-elle nourrir la pratique de l'art ou ce sont deux univers aux antipodes?

Pour moi, il n'y a pas vraiment de différence entre les deux. C'est ma vie. Le mouvement, l'errance m'inspirent. Je suis un artiste «voyageur». Pourtant, on ne dit pas un artiste «sédentaire»! Dans la pratique, pour gagner des courses, il faut rassembler un certain nombre de facteurs, qui sont l'expérience, les moyens, l'envie de gagner et je pense que dans une œuvre d'art, c'est un peu la même chose: pour arriver à terminer un tableau, il ne faut jamais laisser tomber, il faut réunir de mêmes éléments similaires de détermination. Il y a en revanche un gros avantage dans la course au large, c'est la ligne d'arrivée. Quand vous passez la ligne d'arrivée du *Vendée Globe* en tête, vous pouvez vous dire que vous avez été meilleur que les autres, et vous êtes reconnu comme tel. Dans le domaine artistique, à l'inverse, vous ne savez jamais véritablement si vous êtes simplement arrivé! On dit qu'un artiste fait de son mieux pour ne jamais parvenir à son but. Le «sport», c'est plus simple!

Avez-vous toujours voulu peindre, créer?

En tout cas depuis l'âge de onze ans. C'est du moins l'âge où j'ai annoncé à mes parents que je souhaitais devenir artiste... C'était une autre époque et, à quinze ans, je sillonnais seul l'Europe en train pour aller au musée à Madrid, à Rome... Ma passion c'était d'aller au musée. Et mes parents trouvaient cela très bien. C'était une autre époque. J'ai appris en imitant, essayé d'aller au plus près des maîtres, regardé comment ils avaient fait, tenté de refaire (comme j'ai appris la mer en imitant Tabarly). Je me plaisais aux Beaux-Arts. Mes profs de cette époque appartenaient au mouvement supports-surfaces. J'aimais leur enseignement, mais j'ai été happé par l'appel des Alizés! Mon travail artistique a été induit par ce choix de vie intuitif.

En quoi avez-vous le sentiment de vivre un retour aux sources concernant la peinture?

On mentionne aussi un retour aux sources concernant la navigation avec mon implication actuelle dans le projet du Bateau-atelier... Il s'agit plutôt d'une continuité, l'accomplissement d'un long parcours initiatique en quelque sorte, où se rejoignent les divers sillages qui l'ont formé. Pour la peinture, vous faites allusion à ces grandes toiles récentes réalisées à l'atelier et à la peinture à l'huile qui n'appartenaient pas au travail de «carnettiste» ordinairement connu grâce

à mes premières publications et à mon mode de vie voyageur, d'inspiration vagabonde, ayant privilégié au début des supports de petits formats et l'utilisation de la gouache au pouvoir siccatif quasi instantané. Mes frères se sont en effet amusés récemment au regard de ces grandes toiles : « *Cela ressemble à ce que tu faisais quand tu avais quinze ans, juste avant de partir de la maison!* ». Le désir de grandes toiles et de « retour » à la peinture à l'huile est en réalité concomitant avec la préparation du Bateau-atelier : un atelier itinérant. C'est tout le paradoxe de ce désir de « sédentarité en mouvement » que j'ai passé ma vie à formuler. On peut parler d'un retour aux sources de mon intuition première, mais qui n'a jamais cessé de se construire. Le temps est venu qu'elle s'accomplisse. À cela s'ajoute une nécessité contemporaine : la nécessité urgente ressentie aujourd'hui de contribuer du mieux que je peux à faire rayonner un autre regard, celui des artistes et des chercheurs sur notre monde en mutation, en un plaidoyer pour la préservation de l'environnement.

Propos recueillis par l'EV1 Hélène Dupuis, l'ASP Marion Soller
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

N°13 - *Marins.* Décembre 2017

N°14 - *Liberté.* Juin 2018

Hors série - *La Marine dans la Grande Guerre.* Novembre 2018

N°15 - *Nourrir.* Janvier 2019

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

ÉNERGIES

« Réfléchissez au mouvement des vagues, au flux et reflux, au va-et-vient des marées. Qu'est-ce que l'océan ? Une énorme force perdue. Comme la terre est bête ! Ne pas employer l'océan ! »

Si Victor Hugo pestait dans *Quatre-vingt-treize* face à l'incapacité des hommes à exploiter l'énergie des océans, on peut gager que son regard ne serait pas le même de nos jours. La mer est désormais parsemée de plates-formes *offshore* allant puiser gaz et pétrole à plus de 3 000 mètres de profondeur... Sillonnée de méthaniers qui transportent d'un point à l'autre de la planète du gaz naturel liquéfié. Elle voit fleurir enfin des champs d'éoliennes sur les littoraux des continents européens, américains ou asiatiques.

Ressources, production, flux : si les océans sont un nouvel eldorado énergétique, ils deviennent également une source de tensions géopolitiques et géostratégiques nouvelles...



N°16 – Juin 2019
Centre d'études stratégiques de la Marine

