

Maritime : « Pas d'indépendance sans flotte marchande »

IN [La Provence](#) DU 20 OCTOBRE 2017

Jean-Marc ROUE, à la tête de Brittany Ferries et président d'Armateurs de France, est à Marseille aujourd'hui. Accueilli par CMA CGM, c'est dans la tour armatoriale que va se dérouler le lancement national des Ateliers du transport et des services maritimes.

Que représente notre marine marchande dans le monde ?

« Nous sommes au 20e ou 22e rang mondial. On peut en être déçu, mais nous nous battons pour que cette flotte de commerce battant pavillon français soit la plus dimensionnée possible. Mais il est évident que la flotte contrôlée, qui navigue sous d'autres pavillons, reste importante. Par contre, nos armateurs ont leur siège de décision en France et sont des leaders. C'est le cas de CMA CGM, de Bourbon ou de Louis-Dreyfus Armateur. Cela dit, garder une flotte sous pavillon français reste difficile, car il n'est pas le plus compétitif des pavillons européens et du monde. Heureusement, nous avons une école de la Marine marchande qui forme des officiers de très haut niveau, cela nous aide ».

Le maritime est-il apprécié à sa juste valeur ?

« Pas vraiment. On a connu plus de sinistres, à l'image de la SNCM, que de bonnes nouvelles. [...] En fait, j'ai envie de dire que la loi Leroy de 2016 est pour nous le début du 21e siècle. Ses dispositions nous confortent en matière de compétitivité et de sécurité. Elles donnent un élan qu'il nous faut préserver pour les cinq ans qui viennent, avec plusieurs projets innovants. On ne comprendrait pas que cet élan soit rompu à l'instant ou le gouvernement parle d'audace ».

C'est le but des Ateliers que vous lancez à Marseille ?

« C'est clair, oui. Nous avons un programme intitulé "Cap sur la croissance bleue, Cap sur 2025". Par exemple, d'ici à 2030, l'objectif est de multiplier par deux l'impact économique des entreprises maritimes. Cela veut dire développement de la flotte et des effectifs de marins. Nous devons donc faire des propositions. D'où des Ateliers élargis aux activités qui gravitent autour de nous. Ils devront contribuer à une stratégie adaptée par place portuaire. Le but est d'éclairer. Par exemple, j'ai le sentiment qu'au ministère de l'Écologie, on hésite entre le GNL maritime et l'hydrogène. Le premier est éprouvé, le second est d'avenir. Pourquoi, alors, ne pas opter pour le GNL, au lieu d'attendre ? On en parlera à Marseille où ce thème est une actualité pour les armateurs et le port. »

Mesure-t-on bien l'aspect stratégique du maritime ?

« C'est le cœur du débat. La France, 5e puissance mondiale, peut-elle se permettre de confier ses activités stratégiques à des sociétés étrangères ? Pour moi c'est non ! Elle a constitué une flotte stratégique pour le transport d'hydrocarbures, c'est bien. Autre exemple : on a deux compagnies qui posent des câbles sous-marins pour les échanges de données. Peut-on s'en passer ? Bien sûr que non ! Et si je prends la tempête Irma, peut-on se passer de la flotte française ? Non, car c'est le seul outil qui peut transporter des secours et du matériel lourd, comme l'ont fait CMA CGM et Marfret. La marine marchande est stratégique car elle préserve l'indépendance de la France ».