

## Le génie maritime Une espèce à protéger ?

Eudes Riblier

*Une menace tangible pèse sur la branche « architecture navale » de l'École nationale supérieure des techniques avancées, école fondée à partir de l'École du génie maritime, il y a un quart de siècle. La Délégation générale à l'armement, tuteur de l'enseignement supérieur de la construction navale dans notre pays, s'interroge sur la pérennité de cette filière d'application de l'École polytechnique. Cette attitude inquiète l'Institut Français de la Mer. Elle inquiète également les élèves et anciens élèves. Après Cecilia Girard dans le n° 485, la Revue Maritime ouvre ses colonnes à un membre de l'IFM dont l'expérience est irrécusable. La Rédaction*

**L**a grande tradition du Génie Maritime français va-t-elle s'éteindre ? Est-ce donc une profession et un art que l'on peut sans risque laisser se perdre, au profit de quelques nations européennes, du Japon, de la Corée et de la Chine, au profit de quelques *naval architects* et autres *marine engineers* cantonnés dans leurs respectables mais étroites spécialités ?

Son importance est aussi grande - et aussi ignorée du grand public - que de disposer d'une marine marchande forte. À la présidence d'Armateurs de France pendant ces deux dernières années, j'ai pu observer combien nos savoirs et nos activités étaient essentiels pour que notre pays conserve une voix et une crédibilité dans le concert des nations maritimes.

Avoir une marine marchande, c'est participer activement au commerce national et international. C'est développer des compétences aussi bien en transport qu'en logistique, en navigation, en sécurité et en sûreté maritime. C'est participer au développement de transports respectueux de l'environnement. C'est développer des emplois passionnants, variés, « bac moins cinq à bac plus cinq », c'est-à-dire couvrant les besoins d'emplois les plus variés et les plus nécessaires qui soient.

## Politique maritime *Le génie maritime : une espèce à protéger ?*

---

Avoir une marine marchande respectée, c'est pouvoir être entendus dans les organismes internationaux où se font les lois maritimes, c'est pouvoir influencer sur leur évolution.

Avec l'appui d'un État qui a pris conscience de l'importance vitale de ces activités, quelques acteurs mondiaux, quelques dizaines de nationaux et de régionaux ou locaux portent encore aujourd'hui nos couleurs sur toutes les mers du globe.

Mais pouvons-nous prétendre maintenir durablement dans notre pays une marine marchande compétitive, innovante, sans former en France des ingénieurs du plus haut niveau, capables de comprendre toutes les évolutions techniques, de les anticiper, de guider nos armateurs vers les progrès de demain ? Pouvons-nous, sur ces sujets, nous appuyer uniquement sur des formations anglo-saxonnes ou asiatiques ?

Le transport maritime, comme la construction navale sont soumis à une compétition internationale sans barrières : rien de plus facile que de changer de pavillon, comme rien de plus facile que de faire construire un navire à l'autre extrémité de la planète : il est par essence mobile, contrairement à une usine.

Dans cette compétition totalement ouverte, la réussite de nos entreprises n'est durable que si elles proposent en permanence des innovations à leurs clients : innovations commerciales, innovations logistiques, innovations d'organisation, innovations techniques. Aucune ne peut être négligée, sinon des concurrents structurellement moins chers prendront notre place.

Le navire est complexe, à la fois objet flottant, usine sophistiquée, lieu de vie. Sa conception et son exploitation couvrent une palette extraordinairement variée de sciences et de techniques. Il doit faire l'objet d'optimisations selon des critères multiples, tout en résistant aux contraintes climatiques les plus rudes.

Sans la vision large auxquelles forment nos meilleures écoles, la France ne disposera plus de ce vivier d'ingénieurs indispensable aussi bien dans nos chantiers que dans nos armements, mais aussi chez nos courtiers, assureurs, équipementiers,

Il est envisagé, aujourd'hui, de ne plus enseigner l'architecture navale à l'École Nationale Supérieure de Techniques Avancées, et d'en laisser le soin à des écoles, certes respectables et respectées, mais loin de prétendre au même niveau de formation théorique et générale, au même classement, à la même attractivité pour les meilleurs élèves de chaque génération.

Il est certes de bon ton aujourd'hui de dénier à la formation initiale toute reconnaissance durable, mais le système français des grandes écoles ne mérite pas tant de critiques. S'il n'est pas la seule voie pour identifier et former les futurs capitaines de notre économie, il reste une des meilleures.

Et priver notre économie nationale maritime de cette voie de formation de ses futurs dirigeants, c'est l'amputer. Laissons lui la chance de pouvoir s'appuyer sur la plus large diversité de financiers, de commerciaux, d'humanistes, d'ingénieurs du meilleur niveau, formés dans les meilleures écoles : elle le mérite bien et rend bien à la nation les efforts faits pour que le maritime ait une place dans l'ensemble du dispositif de formation français.