

270 ans de génie maritime Et demain ?

Cinquante mille ans après qu'une première planche ait été assemblée en navire sur le territoire qu'on appelle France, Duhamel du Monceau a voulu que l'on enseigne l'art de construire les vaisseaux de manière structurée et scientifique. Ce pays a participé alors à tous les progrès de l'architecture navale : hélice, cuirasse, propulsion vapeur, sous-marin, paquebot, câble sous-marin, exploration des abymes et, plus récemment, énergie thermique des mers, propulsion nucléaire, grand pétrolier, transport de gaz liquéfié, techniques *offshore*, drones marins...

Lorsque ce n'est pas en premier, c'est en pionnier que notre pays a été présent dans toutes ces évolutions et dans toutes ces révolutions. Grâce aux mérites de quelques-uns, mais aussi grâce à la mobilisation durable d'énergies rassemblées par une passion commune des activités maritimes, grâce à des générations successives de « GM », formés pour concevoir et construire ces navires, objets parmi les plus complexes qui soient, associés aux esprits inventifs de la classe des Fulton, Sauvage, Claude et Piccard venus d'ailleurs et de partout pour bousculer les techniques convenues.

De nouveaux défis sont devant nous, qui appellent de nouvelles révolutions.

Face à la croissance de la population mondiale, à la maîtrise de la variation climatique, à l'épuisement des réserves pétrolières, à la sûreté nucléaire et à l'impasse financière d'États « trop » providence, l'ampleur des défis à relever nécessite des réponses qui restent à formaliser. De nouveaux sauts technologiques sont indispensables en construction navale, en *offshore*, dans les énergies marines renouvelables...

Le miracle du génie d'un homme providentiel - toujours possible, jamais probable - ne survient que dans un environnement adéquat. Les progrès de la science n'existent que si formation, recherche, industrie et marché se renforcent et s'encouragent mutuellement, avancent ensemble vers de nouvelles *terrae incognitæ*, incertaines sûrement, mais ô combien plus fécondes que celles du statu-quo et de la répétition des passés sans cesse optimisés, améliorés, ressassés.

Avec le Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation pour la construction navale (Corican), la France se dote d'un *think tank* pour proposer une stratégie globale, cohérente et, espérons-le, impertinente de recherche pour sa filière navale. Filière qui, l'Institut Français de la Mer le rappelle encore une fois, a besoin d'autant de génie que de talents. Si les talents abondent, le génie manque. Notre vieux pays le craindrait-il même, lui qui a débaptisé ce génie maritime qui a fait le succès de son art naval pour le réduire à une technique avancée ? Avancée à quoi si nos chantiers ferment faute de capacité innovante leur permettant de gagner de nouveaux marchés ? Avancée à quoi si, secteur après secteur, la France abandonne le terrain, incapable de justifier par son avance son niveau de salaire et de vie ? Ce CORICAN destiné à sélectionner les projets éligibles au grand emprunt, que ce soit en marine marchande, pêche ou plaisance, ces cent millions d'euros promis à la filière au titre du navire du futur, sont l'occasion rare de rechercher une ou plusieurs ruptures technologiques qui, à l'image de l'hélice ou du conteneur, va révolutionner un

(ou des) pan (s) entier (s) de l'économie maritime.

L'effet multiplicateur de cet investissement de recherche doit permettre de relever le défi des changements profonds et inéluctables d'une industrie mondialisée et assurer la mobilisation demain des ressources considérables, indispensables pour préparer l'après-demain.

Aussi l'Institut Français de la Mer ne peut qu'encourager les initiatives de ceux qui se placeront hors des circuits administrés et de ceux qui trouveront à l'intérieur de cette initiative publique des chemins nouveaux, des opportunités inexplorées. Les professionnels sont au cœur du dispositif. Ils lui donnent crédibilité et réalisme parce qu'ils en sont les exécutants par vocation. Mais la prégnance de leur environnement économique, concurrentiel et social ne peut qu'exceptionnellement leur permettre, surtout à notre époque de fantasmes apocalyptiques, d'oser, c'est-à-dire d'investir des champs de recherche et d'expérimentation inconnus aux promesses incertaines - donc par essence, inquiétants.

Il leur faut en démontrer l'efficacité pour en amplifier les moyens et les retombées. Loin des faux projets qui doivent aboutir à court terme (l'unité de temps d'une démocratie est la législature), il leur faut justifier l'impertinence de propositions qui sortent des idées reçues, de projets à risque qui, seuls, ouvrent sur de véritables ruptures. Les choix qui vont être faits, les voies qui vont être privilégiées sont essentiels.

La France maritime est riche de vraies compétences. Certes, celles-ci se sont réduites en nombre après la contraction de plusieurs grands secteurs maritimes français : crise de la construction navale, crise du pavillon, crise de la pêche... Mais d'autres sont en croissance et le succès de la formation à l'ingénierie maritime sous toutes ses formes dans la jeunesse est porteuse d'espoir.

Cette jeunesse est condamnée à oser. Elle osera.

Issue de nos grandes écoles ou de l'université, formée sur le tas dans l'atelier d'apprentissage des Chantiers Piriou ou autodidacte, la jeunesse maritime de la France est le fruit de plusieurs siècles d'un mélange d'échecs et de succès, de *trial and error*. L'Institut Français de la Mer sait pouvoir compter sur elle pour poursuivre l'œuvre maritime de ses anciens et ouvrir de nouveaux chemins de gloire.

Eudes Riblier