

TRIBUNE LE MARIN 25 mars 2025. Frédéric Moncany de Saint-Aignan : « Mais alors pourquoi nous battons-nous ? »

Frédéric Moncany de Saint-Aignan, actuel président du conseil d'administration de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) et académicien de marine, réagit au débat parlementaire qui agite le secteur maritime autour du projet de loi de finances 2025, et dont il fustige « l'incohérence ». Dans cette tribune publiée en exclusivité dans « le marin », cette figure du maritime appelle à ne pas « effacer » la flotte française notamment pour les jeunes « qui osent la marine marchande ».

C'est à Winston Churchill que je pense en lisant la presse ces dernières heures. Le débat démocratique sur le budget vire aujourd'hui, si ce n'est à la guerre, à l'incohérence. Or c'est de cohérence dont les politiques publiques ont besoin. Voilà plusieurs années que j'œuvre à cette cohérence, quotidiennement ou presque, dans les fédérations professionnelles, auprès des cabinets ministériels, dans les ports, dans les chantiers navals, auprès des collectivités, aujourd'hui à l'École nationale supérieure maritime.

Et c'est d'elle que je m'autorise à parler aujourd'hui en tant que président du conseil d'administration de cette école. Nous avons promu depuis plusieurs années le développement du pavillon français avec les ministres et gouvernements successifs, avec un dernier opus qui nous engage en six ans, d'ici à 2027, au doublement du nombre d'officiers diplômés par l'école, avec le Fontenoy du maritime.

Le soutien budgétaire et fiscal au pavillon national est indispensable.

— Frédéric Moncany de Saint-Aignan

Le soutien budgétaire et fiscal au pavillon national est indispensable. Qui aurait pu penser dans les années 1980 que le pavillon français, notre flotte, serait aussi dynamique aujourd'hui ? Personne, pas même l'officier de la marine marchande enthousiaste que j'étais. La France a su se relever grâce à ses armateurs, encouragés à se développer par l'État et les collectivités, elle a su regarder vers l'avenir pour structurer son économie en cultivant l'idée qu'il était non seulement possible mais aussi souhaitable de posséder des navires sous pavillon français, armés par des officiers français, formés dans cette belle école, la plus ancienne de notre pays après le Collège de France.

Plus de 450 ans d'histoire constituent un monument au regard de mon passage à la barre de cette école, l'hydro, sur nos sites du Havre, de Marseille, de Nantes et de Saint-Malo. Mais ma conviction est claire, nous ne cessons, avec une grande fierté, de dire à nos élèves qu'ils trouveront un emploi à bord des navires français. Les armateurs doivent contribuer à ce dessein – comme ils participent à l'effort de redressement national de nos finances publiques – et ils continueront de se mobiliser, nous en sommes convaincus, pour préserver le modèle d'une école nationale en soutenant notamment sa fondation, dans l'intérêt général.

Encore faut-il qu'il reste des armateurs français ! Parfois la météo budgétaire est difficile et l'effort doit être plus important mais cet effort ne peut pas se détourner de la route tracée avec méthode et savoir-faire, dans le temps. Sans cela on perd ses repères ; et on ne résiste pas à la tempête sans garder un cap clair. Or aujourd'hui, j'ai le sentiment amer que ce cap, cette route, cette flotte française, on souhaite l'effacer. Les efforts de cohérence portés par plusieurs décennies de politiques publiques mais aussi, et surtout, l'avenir de nos jeunes officiers s'en trouveraient contredits. Et l'hydro ne peut l'accepter sans mot dire.

Comment ne pas être admiratif de ces modèles que le monde nous envie ?

— Frédéric Moncany de Saint-Aignan

Car, comment ne pas être admiratif de ces modèles que le monde nous envie ? De ces paysans bretons désireux d'exporter l'oignon rouge de Roscoff de l'autre côté de la Manche et finalement partis à la conquête de l'Ouest, d'un groupe familial qui fait la fierté de notre nation se hissant parmi les plus grandes entreprises mondiales de transport, réalisant ce que personne n'avait même imaginé et diversifiant son activité jusque dans l'espace par un réinvestissement constant de ses richesses, de cet autre groupe familial qui est né d'un désir de ferrailleur et qui a repensé le transport de pétrole, de ce groupe familial toujours qui a permis de constituer une flotte câblière parmi la plus importante du monde, de ces ferries qui réalisent la continuité territoriale dans une identité que nous devons leur maintenir, de cette certaine idée du luxe à la française qui fait découvrir la terre et la mer jusqu'au pôle Nord géographique sur des navires d'exception pensés par de jeunes officiers de la marine marchande en quête d'aventure il y a un peu plus de trente ans, de ceux qui osent avec des navires téléopérés et qui ont délibérément choisi la France, de ceux qui parient aujourd'hui sur l'énergie du vent pour porter une autre idée du transport maritime à travers les océans...

Tout cela, et ce ne sont que des exemples, c'est la France du transport maritime, une France qui réussit, une France qui a besoin de marins et de soutiens, et qui doit garder le cap pour rayonner sur mer comme sur terre. Nous devrions tous bien mesurer l'impact qu'aurait une évolution de ce modèle, ici et maintenant ; et puis dans le temps pour ceux qui rêvent d'embarquer et qui osent la marine marchande.

Nous ne voulons pas voir CMA CGM quitter la France, pas plus que nous ne voulons voir les jeunes armements empêchés.

— Frédéric Moncany de Saint-Aignan

Chacun se pose aujourd'hui la question du sens de ses missions, chacun veut trouver du sens dans ce qu'il produit, entreprend au quotidien. Je suis immensément fier de participer à ce projet, de permettre, grâce à des enseignants passionnés, la formation de nos officiers de la marine marchande, une formation que j'ai moi-même reçue. J'en ai trouvé, du sens, dans ces responsabilités. Nous ne voulons pas le perdre, à l'école, à aucun prix. Nous avons connu des crises, des tempêtes. Nous avons connu des cycles mais nous n'avons pas connu d'incohérence, nous n'avons pas connu de sabordage. Nous ne voulons pas en connaître, nous ne voulons pas voir CMA CGM quitter la France, pas plus que nous ne voulons voir les jeunes armements que sont Towt, Zéphyr et Borée, Grain de Sail, Neoline ou Vela empêchés. Alors il faut maintenir le soutien au cadre budgétaire et fiscal en demandant aux entreprises maritimes une juste implication dans la contribution à l'effort national, sans jamais leur reprocher leur réussite, qui se fait dans l'intérêt général.

Un penseur aixois du XVIIIe siècle écrivait, « pour savoir ce qu'il faut faire, il faut du génie, pour savoir comment le faire, il faut du talent mais, pour le faire, il faut de la vertu ». Nous savons pourquoi nous nous battons, gardons notre pavillon national, ne serait-ce que par respect pour le génie de ce ceux qui l'ont construit, le talent de ceux qui l'ont façonné et la vertu de ceux qui en rêvent et, en particulier les 1 400 élèves qui se forment aujourd'hui à l'hydro !