

Accueil (1) / Divers (/secteurs-activites/divers) / **Édouard Philippe : « Transformer en profondeur le modèle économique des ports » (/secteurs-activites/divers/29915-edouard-philippe-transformer-en-profondeur-le-modele-economique-des)**



Édouard Philippe : « Transformer en profondeur le modèle économique des ports »

Publié le 15/11/2017 17:46 | Mis à jour le 16/11/2017 14:46

Dans un entretien accordé au *marin* et à *Ouest-France*, Édouard Philippe présente ses ambitions maritimes pour la France à la veille du conseil interministériel de la mer et à quelques jours des Assises de l'économie de la mer, organisées au Havre les 21 et 22 novembre.

Quelles sont vos ambitions maritimes pour la France ?

Notre pays a un potentiel maritime exceptionnel. Partout dans nos régions, des petites et moyennes entreprises innovent et se développent dans l'ensemble des domaines de l'économie maritime, sur des sujets aussi divers que la construction navale, la plaisance, la pêche ou les biotechnologies. Dans tous ces domaines, je veux que l'État définisse une stratégie, mobilise les énergies, accompagne les

initiatives. Si nous voulons construire une puissante filière maritime française, tous les acteurs, publics comme privés, doivent avancer ensemble.

Le projet de loi de finances 2018 envisageait initialement de revenir sur l'exonération des charges des armateurs hors Énim. Les armateurs n'ont pas compris. Que s'est-il passé ?

J'avais voté cette disposition en 2016 et je reste convaincu de son utilité. J'ai personnellement arbitré pour qu'elle soit rétablie, à l'issue des débats à l'Assemblée nationale. Le sujet est clos. Je veux soutenir la compétitivité de l'industrie maritime française et ses emplois. Je m'assurerai de la compatibilité de ce dispositif avec les règles communautaires et je suis confiant, quitte à l'adapter à la marge.

François Hollande avait promis de faire de la France à l'horizon 2030 le premier port de l'Europe. Est-ce réaliste ?

Oui, c'est réaliste. Nous sommes la porte d'entrée de l'Europe. Nous avons des infrastructures modernes, bien dimensionnées et bien situées. Mon sujet, c'est de créer les conditions pour que ceux qui gèrent ces infrastructures n'aient qu'une préoccupation : conquérir des trafics partout où ils le peuvent. Je veux donc transformer en profondeur le modèle économique des ports qui ne peut plus être fondé sur la seule rente pétrolière.

« Mettre fin à une concurrence entre ports où chacun joue sa propre partition de manière désordonnée. »

Quelle est votre position sur leur statut : faut-il accentuer la régionalisation, voire la fusion de certains grands ports maritimes ?

Je souhaite que l'État se dote d'une stratégie portuaire globale pour mettre fin à une concurrence entre ports où chacun joue sa propre partition de manière désordonnée. La France dispose de deux façades maritimes majeures desservie par deux grands ports d'intérêt national et même européen : Le Havre et Marseille. Le port de Dunkerque est aussi un port d'intérêt européen, car directement en concurrence avec les grands ports belges et néerlandais. Ces trois ports ont vocation à rester dans le giron de l'État. Il y faut même plus d'État pour définir une stratégie et s'assurer de sa mise en œuvre. Les régions doivent participer à leur insertion dans le tissu économique local.

Ces ports d'État doivent être gérés dans une logique renforcée d'axe fluvial, parce que le lien entre la mer et le fleuve est vital. Je souhaite donc que nous renforçons l'intégration de l'axe Rhône et de l'axe Seine, en complémentarité avec Dunkerque.

Je suis également favorable à ce que les régions jouent un rôle plus important dans la gestion et le développement des autres ports, notamment sur la façade atlantique, en étroite concertation avec les élus et les partenaires sociaux.

Concernant les grands projets d'infrastructure destinés au développement portuaire, dans votre région, il y a une polémique sur le canal Seine - nord Europe. Votre position a-t-elle évolué face à ce projet ?

L'État s'est engagé sur ce projet. Mon objectif est qu'il soit réalisé dans les meilleures conditions possibles. Les territoires qui le portent y voient une chance de développement pour le trafic portuaire et fluvial, et un élément de leur développement économique. Je leur fais confiance pour

trouver les modalités d'un financement innovant. Il est également essentiel que ce projet s'insère dans une stratégie portuaire globale.

Les acteurs du transport maritime s'engagent dans la transition écologique, notamment en lançant de nouveaux navires fonctionnant au GNL : l'État peut-il accompagner ce mouvement pour l'accélérer ?

Le GNL est une étape essentielle pour que le transport maritime contribue à l'ambition nationale que le gouvernement porte en matière de protection du climat. De grands armements français, tels Brittany Ferries et CMA CGM, sont engagés dans cette voie. Nos ports doivent se mobiliser pour accompagner cette transition et en faire un élément de la compétitivité de notre offre de service portuaire.

« Nous devons porter une coopération industrielle à la fois ambitieuse et pragmatique dans le naval de défense avec nos partenaires italiens. »

En matière de naval de défense, peut-on imaginer la naissance à moyen terme d'une alliance d'intérêts industriels maritimes comparable à celle d'Airbus dans l'aérien ?

Conformément aux perspectives tracées par le président de la République à l'occasion du sommet franco-italien de septembre à Lyon, nous devons porter une coopération industrielle à la fois ambitieuse et pragmatique dans le naval de défense avec nos partenaires italiens. Pour construire une telle ambition, il est crucial de s'appuyer des projets fédérateurs. C'est la raison pour laquelle je souhaite voir aboutir rapidement le projet de bâtiment pétrolier et logistique.

De son côté, la question d'un deuxième porte-avions revient elle aussi fréquemment. A-t-elle avancé ?

J'étais sur le **Charles de Gaulle** fin septembre et je mesure l'importance d'un tel outil. Cette question sera arbitrée par le président de la République dans la cadre des travaux de préparation de la loi de programmation militaire qui elle-même est orientée par la revue stratégique des armées confiée à Arnaud Danjean et qui a été remise au président.

EMR : « J'engage une simplification radicale des procédures d'instruction. »

La tempête Irma a révélé un manque de moyens pour l'action de l'État en mer, en particulier pour l'outre-mer. Un plan de relance de la construction navale dédié à ces moyens, notamment des patrouilleurs, est-il envisageable ?

Nous avons un devoir de responsabilité particulière vis-à-vis de l'outre-mer. La loi de programmation militaire à venir dotera l'outre-mer d'unités dédiées et adaptées à leur spécificité. Il faut aussi assurer la surveillance de nos espaces maritimes métropolitains et lancer à cette fin les programmes adéquats pour remplacer nos unités vieillissantes.

Les marins sont inquiets de la réforme de leur régime social, l'Énim. Dans quels délais sa réforme est-elle prévue ? Quelles pistes sont étudiées pour y procéder ?

L'Énim est une institution créée par Colbert, qu'il convient bien sûr de préserver, en la modernisant. La réforme du régime social des marins s'inscrira dans la réforme générale des régimes spéciaux voulue par le président de la République après concertation avec l'ensemble des partenaires sociaux. Nous créerons également une branche accident du travail sans cotisation supplémentaire.

La France accuse dans le domaine des énergies marines renouvelables un important retard par rapport à ses voisins européens, fruit de lourdes procédures et de recours à répétition. Comment surmonter ces obstacles ?

Nous avons pris du retard mais nous demeurons ambitieux. Nous lancerons dès 2018 les études préalables en vue de l'engagement de futurs appels d'offres sur l'éolien flottant en Bretagne et en Méditerranée, de même que les études environnementales et le débat public sur le projet de parc éolien posé au large d'Oléron. Parallèlement, j'engage une simplification radicale des procédures d'instruction en faisant remonter le plus en amont possible les études préliminaires, notamment environnementales. Pour réussir la transition écologique, il nous faut inventer de nouvelles procédures, et considérer que c'est une course contre le temps pour préserver le climat, mais aussi pour conquérir des parts de marché dans ce qui fera l'économie de demain.

La balance commerciale de la France est lourdement déficitaire dans le secteur des produits de la mer. Comment améliorer la situation ?

La filière des produits de la pêche maritime et de l'aquaculture doit s'organiser et profiter de la conjoncture actuelle, plutôt favorable, pour anticiper les évolutions et préparer l'avenir. L'amélioration de la compétitivité doit être le maître mot de l'action pour préparer l'avenir de cette filière.

Le secteur de la pêche est « une priorité dans la négociation sur le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne ».

Face au Brexit, les pêcheurs ont peur d'être la « variable d'ajustement ». Quelle est la position du gouvernement français sur ces négociations ?

Le gouvernement considère le secteur de la pêche comme une priorité dans la négociation sur le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne. Cette activité est structurante et déterminante pour les économies locales et l'équilibre social des régions du littoral. Je suis déterminé à préserver les grands principes de la politique commune de la pêche. Et nous soutenons bien évidemment Michel Barnier et son équipe de négociation pour défendre les intérêts de la pêche française et européenne.

Le monde du yachting s'est ému cet été des modifications réglementaires qui ont porté atteinte à sa compétitivité face à la concurrence de ses voisins méditerranéens. Une stabilisation réglementaire est-elle en vue ?

La filière nautique joue un rôle essentiel dans le développement de nos territoires littoraux. C'est pourquoi j'ai décidé de revenir sur les décisions prises en toute fin de la précédente législature pour

assouplir le régime de protection sociale des marins résidant en France. Là encore, j'ai entendu les demandes des acteurs locaux.

La SNSM souffre d'un problème structurel de financement, les plaisanciers n'étant pas mis à contribution. Où en est-on sur ce dossier ?

Je suis très attaché à la particularité de notre système de sauvetage qui repose sur l'engagement et le bénévolat. Cette organisation est précieuse et fragile, et le gouvernement soutient fortement la SNSM. J'entends donc renforcer les moyens alloués à la SNSM dès 2018. J'attends en retour que la SNSM, dans le cadre d'une convention avec l'État, rationalise ses moyens et ses investissements : nous sommes tous comptables de l'argent public et nous devons tous faire des efforts.

La France a le deuxième espace maritime mondial mais pas de ministre de la Mer ou de ministère regroupant en son sein toutes les compétences. Pourquoi ce choix ?

Il y a un ministre d'État chargé de la mer, Nicolas Hulot, et une ministre des Transports, Elisabeth Borne, qui connaissent tous les deux remarquablement le sujet. En tant que Premier ministre, j'entends piloter et donner l'impulsion. Trop souvent, les gouvernements se rendent compte de l'existence de la mer en France après plusieurs années. C'est-à-dire trop tard. Je veux agir différemment, ouvrir les chantiers le plus tôt possible, prendre le temps de les instruire et les mener à bien. Bien sûr, nous ne partons pas d'une page blanche. Nous devons maintenir la dynamique, poser des actes très concrets, aider les professionnels de la mer à créer de la richesse et des emplois. Et nous le ferons avec tout l'équipage « France ».

Propos recueillis par Patrice MOYON (Ouest-France) et Alexandra TURCAT (le marin)

Version intégrale de l'entretien publié dans « le marin » et « Ouest-France » du 16 novembre.

Divers, France

Ajouter un commentaire

Votre nom christina.peron...

Pseudo *

christina.peron

Vous pouvez modifier, ou non, le contenu de ce champ rempli par défaut.

Il s'affichera comme auteur du commentaire

Objet

Comment *

Aucune balise HTML autorisée. [Plus d'information sur les formats de texte \(/filter/tips\)](#)
Les adresses de pages web et de courriels sont transformées en liens automatiquement.
Les lignes et les paragraphes vont à la ligne automatiquement.

ENREGISTRER

Articles liés

Jean-Marc Ayrault: "Affronter ensemble les défis d'un avenir qui se joue aussi en grande partie sur les mers" (/articles/detail/items/jean-marc-ayrault-affronter-ensemble-les-defis-dun-avenir-qui-se-joue-aussi-en-grande-partie-sur-les-mers.html)

Cazeneuve défendra les intérêts français de la pêche et de la navale (/secteurs-activites/chantiers-navals/27654-cazeneuve-defendra-les-interets-francais-de-la-peche-et-de)

Francis Vallat: "L'État doit entendre la communauté maritime française" (/articles/detail/items/francis-vallat-letat-doit-entendre-la-communaute-maritime-francaise.html)

Cimer: Manuel Valls veut servir l'ambition maritime de la France (/secteurs-activites/divers/23360-cimer-manuel-valls-veut-servir-lambition-maritime-de-la-france)

L'état de l'économie maritime française, par Francis Vallat (/chantiers-navals-defense-divers-energies-marines-environnement-formation-nautisme-oil-gas-peche-2)



(/)

Faits et chiffres (/faits-et-chiffres)
La rédaction

L'économie dans l'Ouest avec
(<http://www.ouest-france.fr/economie/entreprises/>)

Nos autres titres

(http://www.pdm-seafoodmag.com/cultures_marines/accueil.html) (http://www.infomer.fr/cultures_marines/cultures_marines.php)

(<http://www.chasse-maree.com/>) (<http://www.voilesetvoiliers.com/>)

[légal \(mentions-legales.html\)](#) [Publicité \(publicites.html\)](#) [Contacts \(contact\)](#) [Où trouver le marin \(http://www.trouverlapresse.co\)](#)
[Conditions générales de vente \(conditions-generales-de-vente.html\)](#) [FAQ \(faq\)](#)