

Communiqué de presse
Le Havre, 17 février 2022

**l'AIVP participe au One Ocean Summit
avec la présence d'Edouard Philippe, son Président et
de Mario Girard, son Vice-Président**

One Ocean Summit, Brest, 9, 10, 11 février 2022

Edouard Philippe, Président de l'AIVP et Mario Girard, Vice-président de l'AIVP, se sont engagés au nom des villes portuaires pour la transition écologique lors du One Ocean Summit.

**Forum : Les grands ports s'engagent pour la transition écologique
(10/02/22 de 16h à 17h30)**

L'AIVP a organisé et animé une **session « Les grands ports s'engagent pour la transition écologique »** dans le cadre de ce sommet. Bruno Delsalle, Directeur Général de l'AIVP ainsi que José Sanchez, Directeur des contenus ont modéré cette session.

Des représentants de ports européens, asiatiques, africains et américains ont pu échanger, le temps d'un forum, et se saisir des différents enjeux de la transition écologique. Pour répondre à ces défis, les participants ont évoqué les solutions qu'ils mettent en œuvre sur leur territoire portuaire.

Avec la participation de :

- Stéphane RAISON (DG de Haropa Port),
- Kizo HISAMOTO (Maire de Kobe),
- Noritaka HASEGAWA (DG du Port de Kobe),
- Mario GIRARD (DG du Port de Québec),
- Maryann OKEKE (Responsable environnement, Autorité Portuaire du Nigéria),
- Juan Miguel DE LA TORRE (Responsable environnement, Ports du Pérou),
- Edith TUPAYACHI (Responsable environnement, Ports du Pérou),
- Hervé MARTEL (DG du Port de Marseille Fos),
- Mario CORDERO (DG du Port of Long Beach),
- Eugene SEROKA (DG du Port de Los Angeles),
- Jordi TORRENT (Directeur de la stratégie, Port de Barcelone),
- Tan CHONG MENG (DG, PSA International (Singapour)),
- Ley HOON QUAH (DG du Port de Singapour).

En clôture de cette session :

- **Mario Girard**, Vice-président de l'AIVP a prononcé un discours en faveur de l'action climatique des villes portuaires (annexe 1 - prise de parole).
- **Jean-Baptiste Djebbari**, Ministre des Transports (France), a présenté une déclaration intitulée « *Engagement commun des acteurs portuaires pour la réduction de l'impact environnemental des escales* », signé par plus de 20 pays européens, nord-américains et est-asiatiques.

Déclaration : [2022.02.11-Deeclaration_MT_branchement_a_quai_FR_EN_avec_signataire-1.pdf \(ecologie.gouv.fr\)](#)

- **Adina Valean**, Commissaire Européenne aux Transports a prononcé un discours sur la « Transition verte des villes portuaires pour un développement durable », et a salué l'engagement des villes portuaires membres de l'AIVP.

Discours : [One Ocean Summit \(europa.eu\)](#)

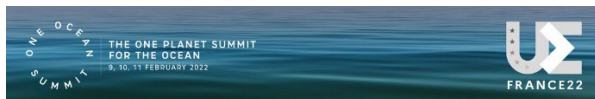
Segment de haut niveau (11/02/22 de 9h à 14h) :

L'AIVP était représentée par son Président Edouard Philippe lors du **Segment de haut niveau**, présidé par Emmanuel Macron.

- **Emmanuel Macron**, Président Français, a remercié l'AIVP et a salué son engagement en faveur de la transition énergétique des villes portuaires (annexe 2 – prise de parole). Replay: <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:6897939920896225282>
- L'AIVP a été représentée par son président **Edouard Philippe** et a renouvelé son engagement pour la transition énergétique (annexe 3 - prise de parole).

Les engagements pris lors du One Ocean Summit, prolongent les objectifs de l'Agenda AIVP 2030 (l'économie bleue, la transition énergétique, la protection de la biodiversité et l'adaptation au changement climatique etc.) qui seront au centre de la prochaine Conférence Mondiale Villes et Ports de l'AIVP du 11 au 13 mai prochain à Tanger (Maroc).

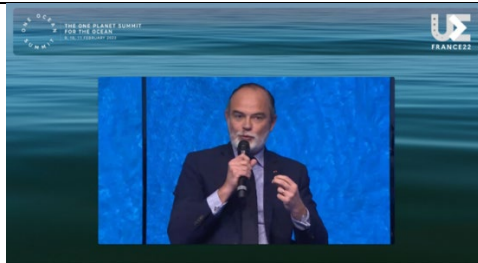
L'AIVP a récemment rejoint la coalition pour la gouvernance des océans par le Pacte mondial de l'ONU pour soutenir l'effort mondial pour la protection des océans et l'objectifs de développement durable 14 "vie aquatique". L'AIVP participera à la Conférence des Nations Unies sur les océans 2022 à Lisbonne, du 27 juin au 1^{er} juillet prochain.



Hervé Martel, Stéphane Raison, Jean-Baptiste Djebbari, Adina Valean, Bruno Delsalle, Walter Götz



Théo Fortin, Bruno Delsalle, José Sanchez



Edouard Philippe, Président de l'AIVP



Mario Girard, Vice-président de l'AIVP



José SANCHEZ, Adina VALEAN, Bruno DELSALLE



Bruno DELSALLE, Directeur Générale de l'AIVP

A propos de l'AIVP :

AIVP est une ONG qui rassemble depuis 30 ans les acteurs urbains, portuaires et leurs partenaires dans le monde entier. Son objectif est d'améliorer la relation entre ville et port dans le cadre d'une coopération mutuelle pour un développement urbain, portuaire et économique plus durable, responsable et innovant en plaçant le citoyen au cœur de son action. Aujourd'hui, l'AIVP regroupe près de 200 adhérents, répartis dans trois collèges : collectivités locales, autorités portuaires et professionnels (secteur parapublic et/ou privé).

- <https://www.aivp.org/>
- [Agenda 2030 - AIVP](#)

Contact presse :

Annabelle ODIEVRE aodievre@aivp.org / +33 2 35 42 76 12

ANNEXES :

Annexe 1 : Prise de parole de Mario Girard, Vice-Président de l'AIVP, lors du One Ocean Summit, à Brest, le 10 février 2022

C'est un privilège de m'adresser à vous aujourd'hui en tant que vice-président de l'AIVP.
Nous sommes à l'heure des choix.
Encore une fois.

Il y a tellement eu de rendez-vous manqués au fil des ans.
En 1912 et même avant, des scientifiques ont commencé à s'inquiéter publiquement de l'impact sur l'environnement de la combustion d'énergies fossiles.
1912, c'est aussi l'année du naufrage du Titanic.
Le Titanic, prétendument insubmersible, a coulé dès son premier voyage.

Et nous, les sociétés humaines, inconscientes ou incapables, nous peinons à prendre les décisions nécessaires pour éviter une autre sorte de naufrage.
Depuis 110 ans, nous brûlons toujours plus de charbon et de pétrole.
Nous avons pu atteindre avec cette voracité énergétique un niveau de développement, de prospérité, de confort que n'auraient jamais pu imaginer nos ancêtres.

Mais à quel prix ?
Aujourd'hui encore, environ 80 % de l'énergie consommée dans le monde est d'origine fossile.

Évidemment, le développement des énergies renouvelables connaît une formidable accélération.
Mais fera-t-on assez bien ou assez vite pour éviter l'iceberg ?

Imaginez si on donnait de la valeur à chaque tonne de roche qui n'est pas broyée, à chaque hectare de forêt qui n'est pas coupé, à chaque litre de carburant qui n'est pas brûlé.
Imaginez si on donnait une valeur à la restauration plutôt qu'à l'exploitation de l'environnement.
Calculer l'enrichissement des sociétés au bénéfice de notre patrimoine naturel plutôt qu'à ses dépens.

Il faudrait changer le cadre conceptuel pour agir avec force.
Il faut changer notre conception des externalités environnementales.
Il faudrait être capables de dire qu'en décarbonant l'économie mondiale et nos ports, on va générer des milliers de milliards de dollars en restauration de valeur environnementale.

Essayons un peu de voir les choses autrement.
Je lisais récemment qu'à l'époque des mammoths et de la dernière ère glaciaire, la température moyenne était seulement de 4 degrés de moins qu'aujourd'hui.

Quatre petits degrés et c'était l'hiver en continu.
Maintenant, on est déjà à 1 degré de plus par rapport au début de l'ère industrielle.
Et on a déjà des catastrophes naturelles en série sur tous les continents, catastrophes qui concernent très souvent au plus point les villes portuaires.

Mettons ça bout à bout.
Quatre degrés de moins, c'est l'ère glaciaire. Un degré de plus, c'est des catastrophes en série.
Ça veut dire que chaque parcelle de degré a des conséquences énormes.

Pour arriver à plafonner le réchauffement de la planète à 1,5 degré d'ici 2050, il faudrait répéter, selon certains scientifiques, des années covid pendant 20 ans.

Difficile de penser que des gouvernements pourraient imposer de telles contraintes.
Difficile de penser qu'on pourrait exiger tant de sacrifices en préservant la paix sociale.

Il faut intensifier la lutte contre les changements climatiques... tout en s'adaptant.
Parce que si le passé est garant de l'avenir, on n'atteindra pas la carboneutralité en 2050.

Nous ne sommes pas sur cette trajectoire.

On doit se préparer à gérer les conséquences des changements climatiques en espérant qu'il soit un jour possible de les réduire.

Réduire nos émissions, économiser les ressources naturelles, ralentir le changement climatique, tout cela est indispensable

Et l'AIVP continuera de façon infatigable à mobiliser les Villes et Ports à cet effet. Mais pour quel objectif final ? Il faut garder en tête que nous souhaitons et devons préserver le vivant.

La préservation des habitats est à la biodiversité ce qu'est la transition énergétique aux changements climatiques.

Ces deux problématiques sont bien plus intrinsèquement liées que nous ne le pensions.

Si nous continuons à ce rythme à raser des forêts, à assécher des marais, à détruire des écosystèmes marins, terrestres, à polluer de toutes les façons possibles, à avoir des politiques incohérentes, c'est 1 million d'espèces menacées qui disparaîtront dans les prochaines années selon le GIEC.

Pourquoi c'est grave ?

Il y a bien peu de gens ici, et moi le premier, qui seraient capables de faire la différence au microscope entre un humain, un singe, un pélican ou une morue.

Les êtres vivants se ressemblent. Nous sommes faits de la même poussière d'étoiles.

Si la Terre devient invivable pour une espèce, c'est possiblement une question de temps avant qu'elle devienne invivable pour une autre.

Les espèces qui disparaissent, sont autant de canaris dans la mine.

Autant de signaux d'alarme.

C'est une partie de la réalité.

L'autre partie, c'est que les espèces de la biodiversité nous sont directement nécessaires.

On fait des médicaments qui sauvent des vies avec du venin de serpents, de scorpions, d'araignées.

On fait des antibiotiques avec de la peau de grenouille.

(Il y a dans le saumon une molécule pour traiter la perte osseuse chez l'humain.)

Je ne parle même pas des services eco-systémiques rendus par la mangrove pour éviter le recul du trait de côte ou encore de la végétation sous-marine pour capturer le carbone dans les océans.

Aujourd'hui, 23,7 % des espèces animales sont menacées d'extinction et le tiers des stocks de poisson fait l'objet d'une surpêche.

Le monde s'éveille.

Un peu.

Le Canada, par exemple, a présenté un plan qui vise à protéger 25% de ses côtes océaniques d'ici 2025 et 30% d'ici 2030, et à créer des habitats plus sains pour les espèces en péril.

C'est bien.

La dernière conférence des Nations Unies tenue à Kuning en octobre dernier appelle les États à prendre des mesures d'urgence sur la protection de la biodiversité.

Il faut répondre à cet appel.

J'ai eu la chance, il y a quelques années, de passer 5 jours sur un bateau scientifique en Arctique, dans le passage du Nord-Ouest.

J'en suis revenu bouleversé.

Par tant de beauté et tant de fragilité.

Ce passage a été forgé par les changements climatiques dans une banquise âgée de milliers d'années.

Les changements climatiques ont rendu possible une navigation sécuritaire dans les eaux arctiques et l'ouverture de nouvelles routes.

Déjà entre 71 et 82 navires traversent la région chaque année, la plupart originaire des ports de l'Europe du Nord - c'est le bonheur pour les armateurs. En apparence il y a réduction des émissions de gaz à effet de serre

Mais encore là, à quel prix? Est-ce qu'on peut être sérieux et responsables?

L'écosystème risque d'être dévasté.

À titre d'exemple, ce trafic de bateaux fait peser la menace de l'introduction d'espèces non indigènes qui vont déstabiliser encore plus l'écosystème qui a déjà été grandement endommagé en étant utilisé comme dépotoir pour des fusées pour lancer des satellites.

Notre organisation, l'AIVP, croit que le moment est venu de peser sur l'accélérateur en ce qui concerne la protection de la biodiversité.

Nous croyons que le moment est venu de sortir de la logique de compensation ou mitigation.

Ce n'est pas vrai que planter des arbres qui mettront 50 ans à pousser compense des émissions aujourd'hui.

De la même manière, ce n'est pas vrai qu'on peut compenser la destruction d'un habitat millénaire en aménageant une zone protégée ailleurs.

C'est une logique de pelletage par en avant qui ne marche pas.

Dans le 10^{ème} et dernier objectif de son agenda 2030, l'AIVP préconise d'éviter toute destruction d'habitat naturel sensible dans l'aménagement des emprises portuaires pour aller vers la conservation des écosystèmes. ET non seulement, il ne faudrait plus détruire ni compenser mais il faudrait même plutôt valoriser et bonifier.

Je sais très bien, comme PDG d'un grand port, que les impacts d'une telle décision sont majeurs. Nous croyons aussi que nous devons honorer notre engagement en matière de transparence et publier des recensements réguliers de la biodiversité sur les territoires Ville Port.

Et pour faire un lien avec les propos sur l'électrification des ports qui suivront, n'oublions pas les **externalités sociétales** qui implique la nécessité du respect de la santé des populations riveraines, un autre sujet au cœur de la mission de l'AIVP.

Regardons la réalité en face et agissons en conséquence avec sérieux, courage et espoir.

Merci.

Annexe 2 : Prise de parole de Emmanuel Macron, Président Français, lors du One Ocean Summit, à Brest, le 11 février 2022

L'alliance est aussi celle des ports mobilisé - je salue l'engagement qui a été pris à cet égard par Edouard Philippe en tant que Président de l'Association Internationale des Villes Portuaires - ça s'inscrit complètement dans cet logique-là.

Parce que les villes portuaires, en particulier, les travaux d'électrification qui sont mener par ces villes avec qui vous avez engagé, permet de réduire 90% des émissions polluantes des navires à quai et les technologies sont là.

Donc maintenant c'est une question de planification, d'investissements, mais là aussi c'est un agenda de solutions.

Annexe 3 : Prise de parole d'Édouard Philippe, président de l'AIVP, lors du One Ocean Summit, à Brest, le 11 février 2022

De Venise à Londres, de New York à Shangai, les villes portuaires ont toujours été les espaces qui symbolisent le mieux la mondialisation des échanges.

Aujourd'hui, dans les villes portuaires, la population croît rapidement à cause d'un phénomène de déplacement des populations vers les côtes. Dans les villes portuaires, transite plus de 80% du commerce physique mondial. Les villes portuaires sont souvent de grandes zones industrielles où l'on produit la marchandise. Elles symbolisent donc le monde avec ses pathologies, qui causent le dérèglement climatique.

Etant situées près de la mer, elles sont aussi les premières à subir les effets du réchauffement climatique, les premières à être exposées aux risques naturels qui ont été évoqués pendant cette conférence, les premières à devoir se protéger – à New York avec des digues, en France avec des réglementations sur les risques littoraux.

En un mot, les villes portuaires se trouvent au cœur de la problématique relative aux causes et aux conséquences du changement climatique.

Depuis trente ans, l'Association Internationale des Villes Portuaires (AIVP) essaye de favoriser la coopération non pas simplement des États entre eux – elle existe nécessairement –, mais des villes et des ports. Nous avons organisé nos travaux, depuis trente ans, pour faire en sorte que le développement des villes ne se fasse pas simplement sur le mode de l'étalement urbain. Pour que, dans toute la mesure du possible, la frontière entre la ville et le port puisse être réinventée. Pour que nous puissions développer les usages en bonne intelligence entre les espaces urbains et les activités portuaires.

Depuis quelques années, nous, les deux cents membres de l'AIVP présents dans plus de cinquante pays, nous nous engageons très fortement : nous nous attachons à développer toutes les initiatives relatives à l'électrification des quais, à la transformation des équipements portuaires de façon à pouvoir décarboner l'activité portuaire elle-même.

Et puis nous réfléchissons beaucoup et nous nous engageons dans tout ce qui est relatif aux logiques de façade maritime, d'axes et de corridors car nous voulons préparer l'avenir des villes portuaires comme un avenir de croissance et de développement du commerce des marchandises.

Les villes portuaires ne sont pas très favorables à ce qu'on appelle « la décroissance ». Il faut donc imaginer des lieux qui préservent les espaces naturels et envisager le développement des activités portuaires de façon respectueuse des habitants des villes et des espaces sensibles.

La coopération n'est pas seulement celle des États ou des grandes organisations internationales, elle est aussi le fruit d'une volonté partagée par les villes, par les ports et par leurs acteurs. Cette volonté est très forte et nous voulons jouer pleinement notre rôle. C'est ce que nous allons faire dans les années qui viennent.

Je vous remercie.