

**Discours de M. Edouard Philippe**

**Ouverture officielle de la 17<sup>e</sup> Conférence mondiale Villes & Ports**

**Tanger, le 11 mai 2022**

Madame et Monsieur les Ministres,

Monsieur le Maire de Tanger,

Monsieur le Président du Port de Tanger Ville,

Mesdames et Messieurs les représentants des autorités locales,

Mesdames et Messieurs les représentants des villes portuaires du monde,

Je suis heureux d'ouvrir cette conférence de l'Association internationale des villes portuaires, et je suis profondément heureux qu'elle nous réunisse à Tanger. Toutes les mers et tous les océans de la planète sont aujourd'hui représentés, de la Malaisie au Canada, de la mer Baltique à l'Océan Atlantique, ce qui donne à notre assemblée un visage cosmopolite qui n'aurait pas déplu à ce grand voyageur originaire de Tanger qu'était Ibn Battûta.

Le monde a évidemment changé depuis le récit de ses voyages, de la Méditerranée à l'Extrême-Orient, mais il nous laisse un témoignage exceptionnel sur la civilisation musulmane du XIII<sup>e</sup> siècle, qui prit son essor en bâtissant des équipements portuaires et caravaniers propices à l'échange des biens, des arts et des connaissances. Les routes maritimes n'étaient peut-être pas aussi fréquentées qu'aujourd'hui, quoique l'apparition du gouvernail d'étambot et l'utilisation nautique de la boussole avaient considérablement simplifié la navigation : les flottes commerciales arabes croisaient ainsi celles des Byzantins, des Vénitiens ou des Génois. En arrivant à Damas, Ibn Battûta connut par ailleurs la grande peste de 1348 qui évoque évidemment l'épidémie de covid-19 dont nous ne sommes pas encore complètement sortis.

Je me réjouis que notre conférence ait quand même lieu, après deux reports, et je tiens à remercier très sincèrement toutes celles et ceux qui la rendent possible :

le Port de Tanger Ville et son Président Mohamed Ouanaya, en leur souhaitant un bel anniversaire puisqu'il y a dix ans qu'ils ont adhéré à l'AIVP. Je remercie l'Agence Nationale des Ports du Maroc et sa Présidente Madame Nadia Laraki, ainsi que la Société marocaine d'Ingénierie touristique et son Directeur Général Monsieur Imad Barrakad. Je remercie très chaleureusement, pour leur hospitalité, la Ville de Tanger et le Port de Tanger Med dont nous pourrions admirer les aménagements remarquables, ainsi que les autorités marocaines qui font l'honneur à tous les adhérents de l'AIVP d'ouvrir ce rendez-vous mondial des villes portuaires. J'adresse enfin nos amicales pensées à celles et ceux qui nous écoutent à distance.

\*

Nous sommes donc réunis pour réfléchir, pendant deux jours, à l'avenir de nos villes portuaires. L'objectif que nous partageons est clair : assurer la prospérité de nos villes portuaires, et leur exemplarité en termes d'empreinte environnementale. Ce qui implique que les villes, les ports et tous les acteurs de la mer s'entendent pour que les activités portuaires continuent à se développer sans menacer notre poumon bleu qu'est l'océan.

L'AIVP a posé des jalons importants ces dernières années, grâce au travail de mes prédécesseurs. Nous avons œuvré pour que les villes cessent de s'étaler, et se reconstruisent plutôt sur leurs terrains portuaires. Nous nous sommes dotés d'un Agenda 2030 qui adapte 17 objectifs de développement durable de l'ONU au contexte des cités portuaires.

En février dernier, j'ai eu l'honneur de représenter l'AIVP lors du *One Ocean Summit* organisé à Brest à l'initiative du Président de la République française. Plus de 40 chefs d'Etat et de gouvernement ont pris, à cette occasion, des engagements importants pour la protection de nos océans. Nous savons que l'avenir de notre planète dépend de la santé de nos océans et nous savons que nos villes portuaires sont les premières concernées par les risques de submersion marine. Nous avons d'ailleurs une pensée émue et solidaire pour nos amis de Durban, eThekweni (*prononcer : étekwini*), qui viennent de subir des inondations torrentielles. C'est un nouvel exemple, dramatique, du réchauffement climatique.

Les études scientifiques les plus poussées évoquent le risque d'une sixième extinction de masse des espèces, à l'ère de l'anthropocène. Pour mémoire, la plus importante des cinq crises d'extinction massive, celle du Permien-Trias, il y a 250 millions d'années, a éradiqué 96% des espèces, après une série d'éruptions volcaniques qui ont dégagé du gaz carbonique au sein de l'atmosphère, en provoquant un réchauffement global et une acidification des océans.

Aujourd'hui, la vitesse d'érosion de la biodiversité est cent à mille fois plus rapide que celle des époques géologiques antérieures. Le réchauffement des eaux de surface océanique empêche l'oxygène d'atteindre les profondeurs des mers et des océans, ce qui menace l'ensemble des organismes végétaux et animaux qui s'y développent. Nous connaissons les causes du dérèglement climatique – la surexploitation des ressources naturelles, la pollution, l'artificialisation...

Le temps est donc à l'action collective, notamment pour les villes portuaires que nous représentons aujourd'hui. C'est un défi qui demande de concilier beaucoup de contraintes, mais qu'il faut appréhender comme une chance en termes d'innovation, de commerce international, d'échanges scientifiques et humains.

Vous le savez, l'économie bleue recouvre l'ensemble des activités économiques liées à la mer, de la pêche aux nouvelles sources d'énergie d'origine marine, en passant par la production de médicaments, le transport maritime et le tourisme, notamment côtier. Les Nations Unies évaluent son chiffre d'affaires annuel entre 3.000 et 6.000 milliards de dollars, tandis que l'ONG environnementale WWF a estimé le patrimoine océanique mondial à plus de 24.000 milliards de dollars. Il faut donc trouver un équilibre entre ces deux données en continuant à explorer, à innover, à prospérer sans entamer notre capital bleu, pour que le bien commun de l'humanité converge avec l'intérêt supérieur de nos océans.

## Alors comment agir pour dessiner des futurs bleus ?

**En matière de biodiversité**, les villes portuaires ont tout leur rôle à jouer puisqu'elles sont bâties sur des écosystèmes naturels uniques. Terre et eaux s'y rencontrent en créant une alchimie inestimable, mais fragile. Les zones humides indispensables à la reproduction de nombreuses espèces y sont nombreuses. L'objectif 10 de l'Agenda AIVP 2030 vise à généraliser les bonnes pratiques expérimentées par certaines villes portuaires :

- La réintroduction d'espèces et l'aménagement de couloirs écologiques
- Une réglementation pour lutter contre les espèces invasives, notamment en améliorant la gestion des eaux de ballast.
- La protection et la valorisation économique de la biodiversité et des zones humides dans le calcul du PIB des zones humides. La politique de protection pourrait alors prendre le pas sur la politique de compensation.
- L'instauration de nouvelles pratiques de navigation, comme la diminution des vitesses pour protéger les mammifères marins et les berges de nos fleuves.

**En matière d'alimentation**, l'aquaculture raisonnée ou la culture des algues constituent de nouvelles filières de production alimentaire. Certains expérimentent des modes de production locale sur les friches portuaires. Pourquoi pas. Les marchés flottants asiatiques peuvent aussi être déclinés sur d'autres continents en contribuant à l'animation des bassins.

Plus globalement, les ports ont un rôle essentiel dans la sécurité alimentaire. Chacun ici connaît l'importance de la logistique, de la fluidité et de la résilience de la chaîne d'approvisionnement dans ce domaine. Nos ports doivent réussir la transition énergétique de la chaîne logistique, par la création de hubs logistiques dédiés permettant de mieux maîtriser la chaîne du froid et de mutualiser les moyens d'agir sur la décarbonation. Nous devons réfléchir aux manières d'améliorer toute la chaîne de nos systèmes agro-alimentaires, de la production à la consommation. C'est l'un des objectifs de l'initiative « Blue Ports » conduite par l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture, qui se trouve aujourd'hui parmi nous, et que je salue.

L'enjeu est de conforter le rôle des ports dans les filières de la mer, qu'il s'agisse de la planification spatiale des activités en mer (le tourisme, l'énergie, la pêche, l'aquaculture), ou des activités de commercialisation et de transformation des produits de la pêche ou de l'aquaculture. En deux mots, enrichir l'activité de carrefour logistique des ports tout en réussissant la transition énergétique et environnementale des activités de nos villes portuaires. Plusieurs de nos adhérents s'efforcent déjà de mettre en place des corridors verts, comme y incite la COP de Glasgow.

**En matière d'énergie, nous sommes à la croisée des chemins.** Les différents rapports du GIEC ne laissent aucune place au doute : la décarbonation ne peut plus attendre. Durant le One Ocean Summit, l'AIVP a porté la Déclaration pour l'électrification des ports et des escales. Il faut réduire la consommation énergétique de nos villes portuaires et diversifier la production énergétique. Alors évidemment, c'est toujours facile de dire « il faut ». La mise en œuvre est plus compliquée, mais nos villes portuaires ne sont pas dépourvues d'atouts.

Leur position géographique les ouvre sur les mers et sur les océans, donc sur les énergies marines renouvelables, l'éolien offshore, l'énergie houlomotrice et l'énergie thermique des mers. Pour mémoire, le package européen « Fit for 55 » fixe aux pays-membres un objectif de 40% d'énergie renouvelable, à échéance 2050. Nous avons besoin de nos cités portuaires pour atteindre cet objectif. Beaucoup d'entre elles disposent d'espaces pour installer des filières d'avenir autour de l'hydrogène vert, de l'ammoniaque, des bio gaz par exemple. L'AIVP est pleinement impliquée dans le projet Magpie aux côtés du port de Rotterdam, du Port de Sines, de Delta Ports et d'HAROPA Port, pour consolider ces filières, en particulier pour les carburants maritimes alternatifs du futur qui doivent devenir la norme d'ici 2050.

Nous aurons le temps, aujourd'hui et demain, d'échanger sur tous ces sujets que j'aborde au pas de course. La transition énergétique de nos villes portuaires demande de valoriser nos potentiels techniques, qui sont considérables. Je pense à la transformation de nos zones industrialo-portuaires en plateformes d'écologie industrielles. Des centaines d'hectares de toitures d'entrepôts

logistiques et de foncier portuaire sont disponibles pour un recours massif au photovoltaïque.

Elle demande aussi que nos décideurs urbains et portuaires travaillent main dans la main pour construire un socle commun qui les engage autour d'une même vision. La création de corridors urbano-portuaires de plus en plus étendus appelle une coopération étroite, intelligente entre les acteurs. Je crois qu'en Afrique, on parle plutôt de « ports secs », mais c'est la même idée.

Les décideurs urbains et portuaires doivent aussi anticiper l'acceptabilité sociétale de ces nouvelles filières énergétique pour éviter l'effet Nimby – « *Not in my backyard* ». Il faut mener un travail de pédagogie pour éviter l'opposition de résidents à un projet d'intérêt général dont ils craignent de subir les nuisances. Le développement des ports centers, que prône l'AIVP, y contribue. Il faut aussi mener un travail de pédagogie pour préparer les populations aux métiers du futur.

C'est l'un des grands enjeux que nous devons relever. Porter des mesures techniques, parfois impopulaires, tout en embarquant avec nous nos concitoyens. J'en connais la nécessité et la difficulté, en tant que maire du Havre, qui est le port de Paris et l'une des portes de l'Europe sur l'Océan. Les villes portuaires sont des villes phares qui guident le développement de leur pays et de leur continent. C'est particulièrement vrai pour les ports africains. Tanger, qui est la porte de l'Afrique et celle de la Méditerranée, en offre un magnifique exemple.

Je disais tout à l'heure que l'essor de la civilisation islamique médiévale, urbanisée, était fondée sur le développement des équipements portuaires et caravaniers. Au XX<sup>e</sup> siècle, les chemins de fer ont pris le relais, à l'appui des ports dont la nécessité stratégique s'est encore renforcée. Les ports sont les poumons bleus de l'Afrique. Des minerais s'y exportent, d'un bout à l'autre de la planète. Des conteneurs, qui viennent parfois du Havre, y débarquent quotidiennement. Je me réjouis de la mobilisation des villes portuaires du continent africain,

présentes parmi nous. De Libreville à Monbassa, de Nouackchott à eThekwini, je sais que l'envie d'innover et de prospérer les anime et je suis heureux que nous puissions travailler ensemble.

\*

Comme il est temps de conclure, j'aimerais citer un homme du Nord qui aimait passionnément la Méditerranée. Ce n'est pas moi, bien que je sois un homme du Nord qui aime passionnément la Méditerranée. C'est l'immense historien Fernand Braudel. Je ne pourrais pas mieux dire que lui à quel point cette mer nous « fait rêver à tout ce que l'eau des mers a pu porter d'aventure humaine », de celui qui voulait retrouver son foyer, chez Homère, à ceux qui voulaient quitter le leur, chez Tahar ben Jelloun.

Celle que les Romains appelaient « la mer intérieure » a vu naître et fleurir trois civilisations, la chrétienté, le monde orthodoxe et l'Islam, avec leurs innombrables ramifications, de sorte qu'aujourd'hui, la Méditerranée est bien notre mer à tous (*Mare Nostrum*). Par sa richesse culturelle, qui nous habite, je crois, d'un bout à l'autre de la planète. Par la nécessité de la protéger, ensuite, en luttant contre la surpêche, la densité du trafic maritime et contre les formes de tourisme les plus polluantes. Fernand Braudel nous mettait déjà en garde il y a 50 ans : la Méditerranée, c'est « à côté de la barque du pêcheur, qui est encore celle d'Ulysse, le chalutier dévastateur des fonds marins ou les énormes pétroliers. C'est tout à la fois s'immerger dans l'archaïsme des mondes insulaires et s'étonner devant l'extrême jeunesse de très vieilles villes, ouvertes à tous les vents de la culture et du profit, et qui, depuis des siècles, surveillent et mangent la mer. »

Des résolutions internationales ont été adoptées, comme la création d'une Zone de Contrôle des Emissions polluantes, ou le classement en Aire Marine Protégées de 30% de la Méditerranée, pour que nous arrêtons de « manger la mer » ou, du moins, d'être trop gourmands. Car nous tous ici, nous allons passer. Alors que la Méditerranée, elle doit durer.

C'est la grande thèse de Fernand Braudel, dans un livre de référence qui s'appelle *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Le principal acteur de l'histoire, ce n'est pas Philippe II. La grande héroïne, c'est la Méditerranée. Braudel distingue différents temps de l'histoire en nous invitant à prendre du recul par rapport au temps court des événements, de la politique et des hommes, pour « rechercher les pulsations profondes de l'histoire ».

Quelles sont-elles aujourd'hui ? Le réchauffement climatique est devenu la basse continue qui doit éclairer toutes nos décisions. Le réchauffement géopolitique correspond, peut-être au temps événementiel et rapide de l'histoire, mais je crains malheureusement qu'il ne réveille une pulsation, ou du moins une pulsion profonde et tragique de l'histoire. L'invasion de l'Ukraine par la Russie de Vladimir Poutine réactive une grammaire et un vocabulaire que nous pensions avoir enterrés pour longtemps, ceux de la Guerre froide. Toutes nos pensées s'adressent à nos amis de Marioupol qui se battent pour leur survie, pour l'avenir de leur peuple et de leur pays. Le cœur de l'AIVP battra pour l'Ukraine, tant que la souveraineté de ce pays ami sera menacée.

Chaque catastrophe qui frappe l'humanité est « une mise en demeure d'avoir à penser, à repenser l'univers », nous dit Fernand Braudel. Les dérèglements climatiques et géopolitiques nous mettent aujourd'hui en demeure de repenser l'avenir de l'univers, depuis nos villes portuaires ; C'est ce qui nous réunit aujourd'hui, et je vous remercie d'être là, grâce à l'hospitalité de Tanger et du Maroc, pour que nous y travaillions ensemble.