

# Discours de M. Edouard Philippe

## Ouverture du congrès international de l'AIVP

Venise, le 16 novembre 2023



Mesdames et Messieurs,

Chers amis,

Pour aborder cette période de bascule du monde que nous traversons, nous pourrions difficilement trouver un cadre plus inspirant que Venise.

Venise, cette ville-monde d'où partit, en 1271, un tout jeune homme de 17 ans qui suivait son père et son oncle sur les routes commerciales d'Asie centrale, un jeune homme qui deviendra lui-même négociant, diplomate et fonctionnaire à la cour de l'empereur Kubilaï, au temps de la sinisation du pouvoir mongol. Quelques années plus tard, ce Vénitien nous laisse un témoignage exceptionnel, intitulé Le Devisement du

monde, sur ce moment de réajustement des savoirs du monde que fut le XIII<sup>e</sup> siècle. Ce talentueux Vénitien, c'est Marco Polo.

Et s'il racontait ses périples à de jeunes Vénitiens d'aujourd'hui, les effets de symétrie avec notre époque seraient frappants. Le XIII<sup>e</sup> siècle inaugura un refroidissement climatique qui dura 600 ans – c'est ce qu'on a appelé « le petit âge glaciaire » – alors que nous assistons à une période de réchauffement climatique dont nous travaillons activement à ce qu'il ne dure surtout pas six siècles. Le XIII<sup>e</sup> siècle connut un premier élan de mondialisation quand nous vivons les soubresauts d'une globalisation dont certains voudraient croire qu'elle arrive à son terme. Le XIII<sup>e</sup> siècle fut nommé « le siècle mongol » puisque l'extension de l'empire mongol – avec le célèbre Gengis Khan et ses terribles guerriers qui venaient de l'est – bouleversèrent profondément la tectonique des plaques géopolitiques : chute de Bagdad, début de la liquidation de l'empire byzantin, essor des pouvoirs militaires, comme les Mamelouks en Egypte, qui essayèrent de résister à la vague mongole, renforcement des pouvoirs islamiques en Inde du Nord et dans l'océan indien...

L'un de nos plus grands historiens français, Patrick Boucheron, évoque une reconfiguration de l'ensemble du système spatial de l'ancien monde : « Depuis la mer de Chine jusqu'à la Méditerranée, s'articulent désormais de vastes horizons interconnectés, qui prennent en écharpe toute l'Eurasie en un grand corridor mettant en contact les plus anciennes civilisations du monde », dit-il lors d'une conférence qu'il consacre à Marco Polo (le 8 octobre 2016, aux rendez-vous de l'Histoire de Blois).

Au XIII<sup>e</sup> siècle, comme aujourd'hui, l'intrication des phénomènes climatiques, géopolitiques, économiques et maritimes apparaît donc avec une intensité aigue. Au XIII<sup>e</sup> siècle, le refroidissement climatique contribue à expliquer la violence des vagues de conquêtes mongoles. Aujourd'hui, le réchauffement climatique et les nouveaux périls qui viennent de l'est ont des conséquences directes et massives sur nos économies, sur le trafic portuaire, et donc sur nos villes portuaires. A défaut de relire Le devisement du monde de Marco Polo, je suis donc heureux que nous soyons réunis pour réfléchir à ce réajustement des savoirs et des équilibres du monde qui concerne très directement nos villes portuaires.

Je remercie très chaleureusement notre partenaire et adhérent, le « North Adriatic Sea Port Authority » qui s'est mobilisé, à nos côtés, pour que nous puissions organiser cet événement. Je remercie la Ville de Venise et la Navy pour leur accueil au cœur de cet arsenal historique, et je vous remercie, toutes et tous, d'avoir répondu présent pour que nous essayions d'avancer ensemble.

\*

Près de 18 mois après notre conférence de Tanger, **nous vivons un moment qui est caractérisé par un retournement brutal du marché du transport maritime**. Notre environnement maritime a profondément changé parce que notre environnement

international a sensiblement évolué. Or, nous le savons, le transport maritime est hypersensible au contexte géopolitique et économique mondial.

En 18 mois, nous avons donc assisté à un double phénomène. D’abord, après l’épidémie de covid-19, une forte reprise avec d’excellents résultats pour le monde portuaire, d’excellents profits pour les armateurs. Et puis les effets de l’invasion de l’Ukraine par la Russie ont commencé à se faire sentir, et le marché s’est retourné.

L’année 2022 a été marquée par une contraction des échanges mais des taux de fret qui restaient élevés. En 2023, nous avons progressivement assisté à un effondrement des taux de fret, en conséquence d’un taux de remplissage des navires qui diminuait. Alors que les taux de fret avaient atteint près de 8000 \$ en mai 2022, ils ont chuté à moins de 2000 \$ depuis mars 2023, et sont passés sous la barre des 1500 \$ en septembre et en octobre. En 2023, treize des quinze premiers ports européens pour le trafic de conteneur manifestent une contraction d’activité à laquelle seuls ont résisté les ports de transbordement. Le monde portuaire subit donc de plein fouet la réorganisation des flux énergétiques et la baisse de la consommation en Europe et en Chine.

Pour réagir à cette volatilité des taux de fret, qui leur donne peu de visibilité, les grands opérateurs se sont engagés dans une concentration verticale – sans précédent – de leurs activités. Plus que jamais, ils cherchent à retrouver des leviers d’action en maîtrisant la chaîne logistique globale, dans une recherche d’efficacité. Ce contrôle accru sur la chaîne doit leur permettre de gagner en économies d’échelle et en qualité des prestations logistiques. En soi, cette concentration verticale n’est donc pas une mauvaise chose, si ce n’est qu’elle pèse sur l’organisation de nos territoires Ville-Port dont la capacité d’absorption des flux n’est pas infinie. Confrontés à des interlocuteurs hyperpuissants, nos villes portuaires ont donc tout intérêt à porter une voix forte et unie pour défendre leurs intérêts.

C’est le deuxième point que je souhaite souligner. Nous ne vivons pas seulement un moment de retournement du marché du transport maritime. **Nous vivons un moment où notre association doit se mobiliser, non pas seulement pour échanger nos expertises et nos bonnes pratiques en interne, mais pour peser d’une même voix en défendant nos priorités auprès des grands décideurs économiques et des autorités publiques mondiales.**

Peu de villes manifestent une capacité d’adaptation aussi spectaculaire que les villes portuaires. Nous pouvons en être fiers ! Cette capacité d’adaptation est inscrite dans notre ADN, comme l’ouverture sur le monde. Bâtie sur la lagune, en une victoire de la civilisation sur l’eau et la boue, Venise en offre un exemple époustouflant... Mais je pourrais prendre bien d’autres exemples, au sud, de cités portuaires qui choisissent de développer de vastes infrastructures portuaires pour rester connectées aux grands flux internationaux. Ce sont, hier, le Port de Kribi au Cameroun, de Berbera au Somaliland

ou de Nador au Maroc. C'est, aujourd'hui, le nouveau port de Ndayane à Dakar, et bientôt celui du port extérieur à San Antonio au Chili.

Pour les territoires qui se trouvent contraints par le foncier, l'adaptation peut se traduire par une collaboration interportuaire et même par la fusion, comme l'ont fait Anvers et Zeebrugge. Au-delà d'une recherche d'efficacité, ces décisions manifestent la volonté des Etats de maîtriser plus étroitement les stratégies foncières et les investissements nationaux.

Depuis 2022, la pression sociétale pour réduire les nouvelles emprises foncières dédiées à l'activité humaine ne cesse d'ailleurs d'augmenter. Or, les villes portuaires ont une singularité : elles disposent de réserves foncières et maîtrisent les flux. C'est cette double force qui permet aux ports d'affirmer une vision de long terme pour répondre à des enjeux collectifs d'aménagement et de projet de territoire. Cette stratégie nécessite évidemment de consulter les citoyens et l'ensemble des parties prenantes. C'est un processus complexe, qui demande du temps, de la transparence et un certain courage, mais qui maximise les chances de lisibilité, de pérennité et de réussite d'une stratégie Ville Port.

Un exemple, parmi d'autres : après deux ans d'une consultation qui a associé les citoyens dans un processus intitulé « Dialogo Valparaiso », le Port, la Ville et la Province de Valparaiso ont entériné, le mois dernier et en présence du Président de la République du Chili, une vision collective de l'aménagement de cette magnifique baie classée au patrimoine de l'humanité. C'est une belle source d'inspiration.

Et puis, pour certaines villes portuaires, permettez-moi de rappeler avec beaucoup de gravité que l'adaptation reste une adaptation à la guerre. Je tiens à exprimer toute notre solidarité à notre adhérent ukrainien, la Ville de Marioupol et sa communauté portuaire. L'accélération des tensions internationales nous concerne tous mais certaines villes en payent un prix plus lourd que d'autres et leur reconstruction sera, pour nous tous, une priorité.

Si les tensions internationales s'accroissent c'est enfin parce que nous vivons un moment qui est marqué par une **accélération du dérèglement climatique et une inquiétude croissante sur la capacité de notre communauté internationale à tenir ses engagements environnementaux.**

Les événements climatiques extrêmes se multiplient sur les côtes. Il y a quelques jours, l'ouragan Otis dévastait Acapulco au Mexique, tandis que la tempête Ciaran impactait fortement les villes portuaires ouest-européennes. Au-delà de ses effets ponctuels, qui sont en soi catastrophiques, le dérèglement climatique opère une désorganisation structurelle des échanges maritimes :

Les limitations de trafic sur le Canal de Panama viennent encore d'être accentuées, à cause des faibles niveaux d'eau des lacs qui l'alimentent.

La ville portuaire de Manaus au Brésil est privée de cargos, du fait de la baisse de débit qui frappe le Rio Negro.

A l'été 2023, les villes portuaires du Rhin, cette artère économique majeure en Europe, ont connu un ralentissement de leur activité portuaire à cause des capacités réduites de navigation.

**Les villes portuaires sont les premières à être impactées par le réchauffement climatique mais rappelons-nous qu'elles sont aussi les premières à mettre en œuvre des solutions ponctuelles ou durables.** A Mayotte, la livraison d'eau potable, par voie maritime, permet de répondre à la pire sécheresse (depuis 25 ans !) qui touche ce territoire insulaire. Plus globalement, les villes portuaires sont les premières concernées par l'impératif de réussir la décarbonation du transport maritime et de notre économie globalisée.

Le pacte « Fit for 55 » en Europe et l'« Inflation Reduction Act » aux Etats-Unis constituent des jalons décisifs sur la voie de la transition énergétique, pour libérer notre économie des énergies fossiles. Ces programmes encouragent la relocalisation de certaines productions, pour diversifier les lieux et les sources d'approvisionnement. Il nous revient à tous, en tant que villes portuaires, de considérer cette transition comme une priorité et comme une opportunité pour rester pleinement acteurs de nos territoires. Et il nous revient à tous de prendre nos responsabilités en accompagnant et en accélérant la décarbonation de l'économie maritime, à commencer par celle du shipping.

Après être trop longtemps resté en-dehors des accords internationaux, le transport maritime a enfin pris le virage de la propulsion décarbonée, qu'elle soit basée sur l'hydrogène, l'ammoniac, le bioéthanol, ou qu'elle soit vélique – puisqu'il n'y a rien de plus inépuisable et universel que le vent. Toutes ces solutions décarbonées impliquent que les territoires Ville-Port mettent en place de nouvelles filières énergétiques et offrent des capacités de soutage diversifiées, sans oublier de veiller à l'acceptabilité sociétale de ces nouvelles technologies. L'installation d'une unité de production d'ammoniac, par exemple, demande de faire quelques efforts d'anticipation, de transparence et de pédagogie.

Pour accompagner la décarbonation de l'économie maritime, nous devons donc porter nos idées sans camoufler les difficultés. Tous les secteurs économiques évoquent aujourd'hui l'hydrogène vert comme l'une des grandes sources énergétiques du futur. Pour autant, étant donné les retards accumulés, de plus en plus d'experts nous mettent en garde : les capacités de production ne seront pas au rendez-vous. Sur ce sujet comme sur d'autres, chaque fois qu'un arbitrage aura lieu, il nous reviendra d'agir pour que le transport maritime reste considéré comme un secteur prioritaire.

Pour accompagner la décarbonation, nous devons également modifier notre ingénierie portuaire en nous conseillant et en nous inspirant mutuellement. Je pense, par

exemple, à la construction du Nouveau Port de Dakhla Atlantique, au Maroc, dont la première étape a été la mise en service d'un parc photovoltaïque pour l'alimentation du chantier.

Intégrons enfin l'enjeu de la biodiversité dès la conception de nos infrastructures portuaires, pour en faire des zones-refuges. Nous avons encore beaucoup à faire pour respecter les écosystèmes portuaires qui présentent souvent leur propre originalité naturelle.

L'AIVP est donc déterminée à défendre, auprès des instances internationales, notre volonté de nous imposer comme des territoires exemplaires et innovants en termes de décarbonation et de protection de l'environnement. Nous aurons l'occasion d'évoquer la COP 28 tout à l'heure. L'AIVP portera également la voix des villes portuaires lors de la 3<sup>ème</sup> Conférence des Nations Unies pour les Océans, organisée par le Costa Rica et la France en juin 2025, à Nice.

Je vous remercie, encore une fois, pour votre mobilisation et je remercie tout particulièrement les membres du bureau de l'AIVP : M. Mario Girard, le Président du Port de Québec, M. Mohamed Ouanaya, le Président du Port de Tanger Ville, et M. Alberto Cappato, le directeur de l'innovation de Porto Antico, à Gênes.

Marco Polo resta un certain temps dans une prison de Gênes, ce qui lui permit d'ailleurs de rédiger Le Devisement du monde. La féroce rivalité qui opposa Gênes et Venise a, fort heureusement, laissé place à des liens d'amitié et de saine émulation dont je souhaite qu'ils unissent aujourd'hui toutes nos villes portuaires. Parce que nous partageons les mêmes sources de préoccupation, les mêmes intérêts. Nous sommes soumis aux mêmes menaces, climatiques, économiques et technologiques – je pense notamment à la cyberattaque qui vient de frapper les ports australiens. Et nous partageons le même espoir que les jeunes hommes et femmes qui grandissent dans nos villes portuaires, de Venise à Sydney, retrouvent la confiance et l'envie presque irrésistible d'emprunter les grandes routes maritimes mondiales, comme Marco Polo en son temps.