

**Discours de M. Richard Ferrand,  
Président de l'Assemblée nationale**

**Ouverture du Shipping day**

Hôtel de Lassay – Mardi 9 avril 2019 – 14h15

*SEUL LE PRONONCÉ FAIT FOI*

Mesdames et messieurs les parlementaires,

Madame l'ambassadrice auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI), chère Nicole Taillefer,

Monsieur le Secrétaire général à la Mer, monsieur le préfet Denis Robin,

Monsieur le directeur général des Outre-mer, monsieur le préfet Emmanuel Berthier,

Monsieur le président d'Armateurs de France, cher Jean-Marc Roué,

Mesdames et messieurs les armateurs,

Mesdames, messieurs,

C'est avec plaisir que je vous accueille ici, pour ouvrir la deuxième édition du *Shipping day*.

Juste retour des choses, d'un certain point de vue, car si la présidence de l'Assemblée nationale occupe de si beaux locaux, c'est un peu aux armateurs qu'elle le doit.

Le marquis de Lassay en effet, premier bâtisseur de l'hôtel qui porte aujourd'hui son nom, avait fait fortune sous la Régence en spéculant sur les actions de la Compagnie du Mississippi, qui avait pour objet social de développer la Louisiane française...

Celle-ci n'est plus qu'un souvenir historique, mais le commerce transocéanique, lui, n'a fait que s'intensifier depuis, devenant un phénomène si capital qu'il est très utile, une fois dans l'année au moins, de faire un point sur le transport maritime. C'est tout le but de ce *Shipping day*, qui est une excellente initiative.

La France demeure une puissance maritime qui s'ignore. Les Français commencent seulement à prendre conscience que notre pays, avec ses Outre-mer, représente le deuxième domaine maritime mondial, juste après celui des États-Unis. Mais la plupart de nos concitoyens seraient bien en peine de dire ce que nous faisons de cet atout, ni de citer nos premiers opérateurs maritimes.

C'est pourquoi j'estime devoir le faire, chaque fois que j'en ai l'occasion. Je ne me lasse pas de le répéter : à l'heure où 90 % du commerce mondial se fait par la mer, la France dispose d'entreprises performantes et mondialement reconnues, qui jouent un rôle irremplaçable dans notre économie.

Avec ses 22 000 emplois directs, le transport maritime induit environ 80 000 emplois indirects, soit plus de 100 000 postes de travail, à terre et sur mer.

Surtout, nos champions nationaux nous donnent un avantage stratégique dans la globalisation des échanges : le transport maritime est au cœur même de notre économie, puisque c'est lui qui irrigue tout le système productif.

Les tensions géostratégiques qui reviennent, en cette fin des années 2010, nous rappellent d'ailleurs cette dimension du transport maritime. En effet, il n'y a pas que les « bateaux gris » qui soient stratégiques...

Les navires qui constituent notre lien commercial avec le reste du monde le sont tout autant, qu'il s'agisse de nos débouchés comme de notre approvisionnement.

Comment imaginer, demain, une France qui se retrouverait dans l'incapacité de s'approvisionner en énergies, ou en matières premières vitales ? Cette question, je la pose un peu brutalement pour en souligner le caractère crucial ; mais elle doit bien sûr faire l'objet d'une analyse fine.

C'est le sens du travail réalisé par le Gouvernement, et auquel vous participez, sur la définition d'une flotte stratégique française.

À cet égard, il faut se réjouir de la place qu'occupe Bourbon dans l'offshore pétrolier. En France, on n'a pas de pétrole, c'est vrai. Mais nous savons extraire les hydrocarbures, ce qui est un atout décisif !

De même, n'oublions pas que 95 % des flux internet circulent par la mer, *via* des câbles. Là encore, les armateurs français ont su rester au premier rang pour la pose de câbles sous-marins, c'est encore une carte maîtresse de l'avenir, pour notre société numérisée qui brasse et consomme en permanence des milliards de données.

La France a donc un potentiel remarquable en termes stratégiques, mais elle doit en prendre pleinement conscience et se saisir de ce levier qu'elle n'a eu que trop tendance à négliger. La mobilisation d'Armateurs de France, cher Jean-Marc Roué, doit d'ailleurs être saluée, elle témoigne d'une volonté – que je serai toujours prêt à soutenir – de mieux faire connaître cette France maritime à laquelle nous devons tant.

Cette année, la thématique que vous avez retenue est celle de la réduction des émissions, et tout particulièrement des émissions de gaz à effet de serre, de particules, ainsi que d'oxydes de soufre.

L'enjeu environnemental est à l'évidence central dans la problématique du transport maritime.

Certes, celui-ci est dans le détail peu polluant, puisqu'il émet, par tonne transportée et par kilomètre parcouru, cinq fois moins de dioxyde de carbone que le transport routier, et treize fois moins que l'aérien.

En outre, depuis 2011, la mise en place des zones « SECA » a préservé quelque peu les zones les plus peuplées du monde. En Europe, sont concernées les mers situées à plus de 48°N : c'est juste au nord de Brest. Et vous savez que la France milite pour la mise en place d'une telle zone en Méditerranée aussi.

Malgré tous ces efforts, on ne peut faire l'impasse sur le naufrage, il y a quelques semaines, au large des côtes françaises, du *Grande America*, navire sous pavillon italien, transportant des conteneurs et des camions. Certes – et c'est heureux – nous sommes loin des grandes marées noires des années 70, mais il n'en reste pas moins qu'à l'heure où je vous parle, des nappes d'hydrocarbures dérivent dans l'Atlantique.

Grâce à l'action des navires présents sur place, dont certains relèvent de vos armements, et sous l'autorité du Préfet maritime de l'Atlantique, la pollution est en partie maîtrisée et il faut s'en réjouir. Reste la question de ce navire gisant maintenant au fond de l'océan, par 4 000 mètres de fond, avec toute sa cargaison de véhicules et de produits chimiques...

Quand on est député du Finistère, un département qui a payé un lourd tribut aux catastrophes maritimes, on ne peut oublier le risque environnemental. En mer plus encore qu'à terre, le risque zéro n'existe pas, mais le réduire doit demeurer une priorité.

La réglementation a évolué, des efforts ont été faits et on peut légitimement penser que les contraintes du pavillon français ne sont pas inutiles. De même, le soin que nos armements portent à leurs opérations doit être salué.

Tant mieux, car les enjeux environnementaux sont devenus maintenant une préoccupation constante dans l'opinion française et internationale, y compris chez les plus jeunes qui sont les citoyens de demain.

De fait, le transport maritime est soumis à des réglementations internationales, édictées par l'OMI, mais les États ont un rôle à jouer, qu'ils soient États du pavillon ou États côtiers.

En ce qui concerne la France, le Premier ministre a placé ce sujet au premier plan dans son discours du Havre, aux Assises de l'économie maritime, dès 2017.

Ici, au Palais Bourbon, plusieurs initiatives ont vu le jour depuis le début de cette législature. Je pense à la création du groupe d'étude « Économie maritime », co-présidé par Liliane Tanguy et par David Lorion, comme aux efforts de Sophie Panonacle pour la constitution d'un « Team maritime », sans oublier les députés qui travaillent sur les questions du littoral ou celle, connexe, de la conchyliculture.

Je veux aussi évoquer le rapport sur la mise en œuvre de la loi sur l'économie bleue, dite « loi Leroy », rapport rédigé par les députées Sophie Panonacle et Sophie Auconie.

Et je n'oublie pas cette résolution de juin 2018, relative à la lutte contre la pollution dans le transport maritime et à la promotion des carburants marins alternatifs, suite au rapport du député Saïd Ahamada. Une résolution qui n'est pas restée sans lendemain puisqu'elle a conduit à l'adoption, dans le projet de loi de finances pour 2019, d'une disposition prévoyant le suramortissement des investissements liés au gaz naturel liquéfié (GNL).

Enfin les députés examineront bientôt le projet de loi d'orientation sur les mobilités, dont la mer n'est pas absente. Je sais même qu'un certain nombre de parlementaires peaufinent déjà leurs amendements, pour que le transport maritime soit pleinement pris en compte.

Cette législature, vous le voyez, est déjà fortement tournée vers le grand large. Mais il faut poursuivre nos efforts, et sur les enjeux environnementaux tout particulièrement.

En effet, si le *shipping* est le moyen de transport le moins fauteur de gaz à effet de serre par tonne et par kilomètre, il n'en reste pas moins un gros émetteur global et constitue donc un levier important, au niveau international, pour décarboner notre modèle de développement. J'entends parler, çà et là, d'hydrogène. La France n'a-t-elle pas un rôle à jouer, par exemple en encourageant l'innovation ?

Par ailleurs, les bateaux qui sont à quai dans nos ports sont souvent perçus comme des sources de nuisance : à juste titre, quand on regarde ce qui sort de leurs cheminées. Un effort doit être engagé pour faciliter leur raccordement au courant électrique venant de la ville.

Nous parlons bien des zones portuaires, toutes proches de centres urbains densément peuplés. Et ce que je dis est valable aussi bien pour les paquebots que pour les bateaux de commerce.

La question des particules, elle aussi, doit être abordée. L'Organisation maritime internationale a déjà fixé un certain nombre de contraintes. À terme, on le sait, il nous faudra un transport maritime irréprochable et des zones étendues de faible émission. Préparons-nous à cette évolution, qui est inéluctable.

Ne soyons pas naïfs, en nous imposant des normes qui entraveraient notre compétitivité et qui seraient donc contre-productives ; mais soyons présents là où il le faut, auprès de vous, quand vous aurez des efforts à faire. Je suis déterminé, sachez-le, à rester à votre écoute.

L'Assemblée nationale tout entière sera d'accord pour placer le sujet maritime en haut des priorités de cette législature.

Trop souvent, notre vieux pays de terriens a tourné le dos à la mer. Soyez assurés que les députés veulent changer de point de vue : c'est sans doute pourquoi ils ont élu un collègue du Finistère pour les présider.

En vous accueillant ici, j'ai d'abord voulu vous manifester notre soutien et notre engagement de parlementaires.

Mon très illustre prédécesseur Jacques Chaban-Delmas comparait la présidence à « un tonneau de vigie d'où l'on peut voir se lever la tempête ». Pour filer la métaphore maritime, je dirai qu'elle est aussi un havre, où nos armateurs pourront toujours jeter l'ancre, chaque fois qu'ils voudront évoquer l'avenir de notre commerce interocéanique.

Je vous remercie, et vous souhaite des bons et fructueux travaux.