



Premier ministre

Service Communication

Hôtel de Matignon, le 15 novembre 2018

Discours de M. Édouard PHILIPPE, Premier ministre

Comité interministériel de la Mer

Dunkerque

Jeudi 15 novembre 2018

Seul le prononcé fait foi

Mesdames et Messieurs les ministres,
Mesdames et Messieurs les parlementaires,
Mesdames et Messieurs.

Il y a un an, nous étions à Brest, et j'animais le premier comité interministériel de la mer, que ce Gouvernement tenait, puis quelques jours après j'annonçais, aux Assises de la mer au Havre, ce qui devait devenir les lignes directrices de notre politique maritime pour les 5 ans à venir.

Durant un an nous avons travaillé, nous avons instruit un certain nombre de décisions, nous avons fait quelques annonces, et le comité interministériel de la mer, que j'ai présidé aujourd'hui, a permis de faire le point avec une dizaine de ministres, ceux qui sont les plus concernés par les sujets maritimes, et de tracer quelques perspectives pour l'année qui vient.

Un mot, rapide peut-être, d'abord pour évoquer le choix de Dunkerque pour l'organisation de ce comité interministériel de la mer. C'est évidemment un choix qui n'est pas dû au hasard, il est motivé par trois raisons, peut-être même quatre. La première étant accessoire, c'est le fait que j'aime bien Dunkerque. La deuxième est liée au choix que nous avons fait, dès le début, d'essayer de faire en sorte de favoriser l'association des régions à l'élaboration de notre politique maritime nationale. A Brest j'avais proposé au président du Conseil régional de Bretagne de venir travailler avec nous et présenter les enjeux pour son territoire d'une politique maritime nationale. Ici, à Dunkerque, j'ai proposé à Xavier BERTRAND, qui l'a accepté, de venir nous indiquer quel était, dans les Hauts-de-France, l'enjeu d'une politique maritime réussie, surtout dans la période particulière que nous vivons. La troisième raison de notre choix, ici pour Dunkerque, c'est le fait que nous sommes en pleine actualité avec les questions relatives au Brexit.

Vous le savez, les Anglais ont, souverainement, pris la décision de quitter l'Union européenne, et les conditions de ce départ font, aujourd'hui encore, l'objet d'une discussion

très intense. Je dirais même que, lorsque nous avons fixé la date et le lieu du Brexit nous ne savions pas que nous serions à ce point dans l'actualité la plus intense s'agissant de ce dossier.

Mais indépendamment de l'intérêt national pour ce dossier, il y a ici des questions locales, à portée nationale, qui se posent, et qui se posent de façon très rapide. Les questions qui sont posées par la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, s'inscrivent ici dans des questions d'investissements, dans des questions d'organisation, dans des questions d'affectation de moyens, dans des questions de travaux même, dont certains peuvent commencer à se voir, sur le domaine portuaire. Et puis la dernière raison, c'est que Dunkerque c'est le grand port d'État de l'axe Nord, sur lequel j'avais appelé il y a un an à une meilleure coordination entre les différents ports, et sur lequel nous avons beaucoup travaillé depuis lors.

Alors, quelques mots d'abord sur le Brexit. Pour aller dans le vif du sujet, le Gouvernement britannique a, hier, endossé le projet d'accord conclu entre Michel BARNIER et le négociateur britannique. C'est évidemment un grand pas, mais je veux dire à tous ceux qui suivent avec intérêt, et parfois avec inquiétude ce dossier, que rien ne nous permet, à ce stade, de savoir si l'accord, qui a été trouvé entre les négociateurs, sera au final adopté. Ce projet de loi doit, en effet, obtenir l'aval des 27 États membres. Les Parlements britannique et européen devront ensuite le ratifier avant le 29 mars 2019. Il n'a échappé à personne que l'actualité politique britannique pouvait nourrir un certain nombre de questionnements et d'inquiétudes sur la possibilité effective d'une ratification de cet accord.

Nous devons donc nous préparer à l'hypothèse, qui est toujours sur la table, que nous ne souhaitons pas, je le dis très clairement, d'une sortie sans accord. S'il devait y avoir sortie sans accord, nous devrions rétablir des formalités de contrôle sur les marchandises, sur les passagers, à destination et en provenance du Royaume-Uni, et nous devrions équiper nos ports et le tunnel sous la Manche, en conséquence.

Pour prendre un exemple, ici, à Dunkerque, je parle sous le contrôle à la fois de Monsieur le maire, du président du port, de tous ceux qui se connaissent et s'investissent dans cet instrument majeur du développement économique local et national, c'est 3 millions de passagers et 700.000 camions à destination du Royaume-Uni qui transitent chaque année. Il faudra évidemment, dans l'hypothèse d'une sortie sans accord, construire des installations pour la police aux frontières, faire en sorte que les douaniers soient au rendez-vous, présents, et puissent travailler dans de bonnes conditions, des zones de stationnement de taille conséquente, des renforts en matière de contrôles phytosanitaires. En somme, prendre les décisions indispensables. Les travaux ont ici déjà commencé, s'agissant d'un certain nombre d'entre eux, et je veux dire que la France sera prête.

Depuis avril dernier le Gouvernement a mis en place un dispositif complet de préparation à une éventuelle sortie sans accord du Royaume-Uni. Les ministres, qui ont été appelés à s'interroger sur ce qu'impliquait une sortie sans accord, ont identifié 200 mesures à prendre d'ici le 29 mars. Elles sont évidemment très variées, je ne peux pas en faire la liste entière. Nous avons commencé à recruter des douaniers, et des contrôleurs vétérinaires, car nous savons que ce sujet sera au cœur de la bonne marche des affaires et du bon respect de la sécurité de nos concitoyens dans le cadre d'un Brexit sans accord.

D'autres mesures pourront être prises dans le cadre d'une ordonnance, dite ordonnance Brexit, que nous prendrons d'ici la fin de l'année. Il est paru essentiel de permettre, avec l'habilitation du Parlement, au Gouvernement de prendre les mesures qu'impose la perspective d'une sortie sans accord du Royaume-Uni de l'Union européenne. Cela nous permettra très rapidement de prendre des mesures législatives et réglementaires qui viendront corriger l'absence de normes applicables entre le Royaume-Uni et la France, ou entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, dans l'hypothèse d'une sortie sans accord.

Le Sénat a examiné ce projet de loi d'habilitation, l'Assemblée nationale l'examinera au début du mois de décembre, et nous pourrons donc prendre les mesures qui s'imposent grâce à ce mécanisme de l'ordonnance. Elle aura pour but de faciliter le travail de ceux qui subiraient le plus vivement les conséquences d'un non accord.

Ça nous permettra quoi ? Ça nous permettra d'accélérer les procédures pour la construction des infrastructures nécessaires aux contrôles à la frontière. Ça nous permettra de mettre à disposition les mesures destinées à fluidifier les contrôles sanitaires et phytosanitaires. Ça nous permettra de prendre des dispositions administratives qui faciliteront le transport routier de marchandises ou de personnes entre la France et le Royaume-Uni, et aussi de prendre des dispositions spécifiques au tunnel sous la Manche permettant aux conducteurs de train de continuer demain à travailler dans les deux pays. Car, nous le savons bien, une sortie sans accord poserait, localement, mais en vérité nationalement, une myriade de problèmes très pointus, très techniques, pas toujours très visibles, mais dont les conséquences, s'ils n'étaient pas réglés, seraient considérables. C'est donc un travail d'orfèvre, avec une véritable course contre la montre, que nous devons réaliser dans l'hypothèse, encore une fois, que je ne souhaite pas, mais qui peut arriver, d'une sortie sans accord.

La Commission européenne travaille en lien étroit avec nous, sur des mesures de contingence et de préparation, pour les sujets qui relèvent non pas de la compétence de la France mais de celle de l'Union européenne. Des contacts bilatéraux ont été établis avec l'Irlande, avec la Belgique, avec les Pays-Bas, avec l'Allemagne, avec lesquels nous coordonnons notre préparation. Je veux vous dire, Mesdames et Messieurs, que tant que cette incertitude demeurera sur la manière dont le Royaume-Uni sortira de l'Union européenne le 29 mars prochain, le Gouvernement maintiendra ses efforts de préparation.

Deuxième grand sujet qui a été évoqué à l'occasion de ce comité interministériel, la réforme des ports. Il y a un an, j'avais décrit des difficultés qui pèsent sur le modèle économique des grands ports et j'avais appelé à des réformes pour rendre ce modèle économique plus robuste. J'avais également demandé des propositions pour renforcer les systèmes portuaires de l'axe Nord, de l'axe Seine et de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône.

S'agissant de la question du modèle économique des ports, l'objectif, qui est assez largement partagé, est que nous puissions faire passer les grands ports maritimes d'un modèle de ports aménageurs, à un modèle de ports entrepreneurs, qui sont plus tournés vers la préoccupation de conquérir toujours plus de trafic, que vers celle de toujours mieux gérer leur domaine. Je le dis de façon un peu caricaturale, car je sais très bien qu'aucun des grands ports ne serait uniquement dans cette logique d'aménagement, c'est évident, mais, néanmoins, on voit bien qu'il faut développer cette transformation et l'accélérer.

Pour la permettre nous allons d'abord stabiliser le régime fiscal qui s'applique aux grands ports maritimes, lequel a connu des transformations récentes, des déstabilisations récentes, qui ont conduit à des incertitudes et à des déséquilibres. La loi Pacte permettra aux grands ports maritimes, et aux ports autonomes, de travailler leur bilan comptable afin de bien prendre en compte les conséquences de leur soumission à l'impôt sur les sociétés.

D'ici le début de l'année 2019 nous aurons établi une doctrine fiscale claire, et totalement harmonisée au niveau national, pour préciser les biens qui sont, ou non, soumis à la taxe foncière. C'est une question récurrente, difficile, qui est posée partout où il y a des ports. Nous voulons faire en sorte que dès le début de l'année 2019 cette question ait été réglée et définitivement réglée pour l'ensemble des acteurs portuaires.

Partout où cela sera nécessaire, nous allons harmoniser et simplifier la méthodologie de calcul de cette taxe. C'est particulièrement vrai s'agissant de la prise en compte des quais dans le

calcul et la détermination de la taxe foncière, et je sais qu'il y a là une attente considérable de la part des acteurs portuaires, et je peux la comprendre.

Ensuite, l'État va s'engager plus fermement dans le soutien au fonctionnement des ports. En 2016, l'État s'était engagé à compenser la totalité des charges de dragage. C'était un engagement qui avait été pris et dont j'observe qu'il n'avait pas été tenu, jusqu'à présent. En 2019 nous avons donc multiplié quasiment par trois les crédits, par rapport à 2016, pour assurer cette compensation. Les ports sont soumis à des charges de dragage qui relèvent de l'État ainsi qu'à d'autres charges de nature régaliennes, c'est vrai pour les dépenses de police, capitaineries, sûreté, sécurité, et pour les dépenses liées à la gestion des réserves naturelles. L'État a vocation progressivement à compenser intégralement les charges de dragage, je l'ai dit, et à compenser l'ensemble des charges dites régaliennes, sans dépasser un taux global de couverture de 75 %. En contrepartie les ports devront aussi faire des efforts, pour mieux maîtriser leurs dépenses dans les matières régaliennes. Nous pourrions discuter, État et ports, de contrats d'objectifs et de moyens, pour faire en sorte que cette dépense régalienne soit maîtrisée dans le temps et assurée, je l'ai dit, à 100 % s'agissant du dragage, et au global à un plafond de 75 %.

Deuxième point dans le soutien aux ports, la stratégie nationale portuaire. Les capacités d'investissement que les ports gagneront doivent être évidemment utilisées au service d'une stratégie, une stratégie locale, mais aussi une stratégie nationale, cohérente, pour être à la hauteur de la concurrence que nous livrent les ports étrangers. Il se trouve que les ports ont une stratégie, il se trouve même que, parfois, les axes, sur lesquels ils s'inscrivent, ont pu faire l'objet de définition d'une stratégie, mais il n'existe pas en France, alors même que nous sommes un des plus grands pays maritimes de l'Union européenne, de stratégie portuaire. Je l'ai longtemps déploré, et je suis heureux d'indiquer que l'objectif de ce Gouvernement, est de mettre en place une préparation, une conception, dans les six mois qui viennent, d'une véritable stratégie nationale portuaire, pour faire en sorte que les grands ports maritimes, l'ensemble des acteurs portuaires, mais aussi l'ensemble des acteurs qui concourent au développement des grands ports maritimes puissent être consultés et associés à la définition d'une stratégie nationale portuaire. Elle permettra, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, en prenant en compte les choix qui auront été faits par le Parlement, d'orienter les politiques d'investissement et de faire en sorte que nous ne soyons pas laissés sans direction commune dans cette compétition avec d'autres grands ports qui sont redoutablement bien organisés et capables de jouer de l'ensemble de la gamme des instruments publics dans les pays où ils sont situés.

Troisième point, la réforme de la gouvernance des ports. Il y a un an, nous avons lancé trois missions pour renforcer l'intégration des ports de l'axe Seine, de l'axe Méditerranée Rhône Saône et de l'axe Nord, dans le but d'en faire les trois portes d'entrée principale du système portuaire français. Je voudrais prendre quelques minutes pour tirer les conclusions de ces travaux. Le système portuaire des Hauts-de-France, qui constitue l'axe Nord, est le premier point de passage européen entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni.

Des trois axes, c'est celui où la coopération entre les ports est la plus nécessaire et la plus perfectible. Avant la fin de l'année, nous allons donc créer un conseil de coordination interportuaire, qui associera les ports maritimes et les principaux ports intérieurs, ainsi qu'EUROTUNNEL. L'idée étant de disposer d'une instance de dialogue constante entre les ports sur des sujets comme la sécurité ou les systèmes de suivi des marchandises. Les conversations que j'ai eues avec un certain nombre d'élus locaux, avec le Conseil régional me laissent à penser que nous partageons le diagnostic et la nécessité de pouvoir faire en sorte que l'ensemble des structures portuaires, quel que soit leur statut en vérité, travaillent mieux ensemble pour être plus compétitives et plus attractives.

Concernant le système portuaire Méditerranée Rhône Saône, l'enjeu principal est de mieux unifier le front portuaire de la façade méditerranéenne et d'y associer dans toute la mesure du possible le port de Lyon. A la mi-2019, nous proposerons la création d'un groupement d'intérêt économique, qui réunira les ports de Marseille, de Sète, de Toulon, de Port la Nouvelle, de Nice et de Port-Vendres. Lyon y sera associé dans un second temps. Ce GIE devra améliorer la coordination sur les questions d'innovation, de structuration de la réparation navale classique et de grande plaisance, et sur la recherche de nouveaux trafics de marchandises et de conteneurs.

Le système de la vallée de la Seine, pour sa part, est aujourd'hui le plus intégré, puisque les ports du Havre, de Rouen et de Paris coopèrent depuis 2012 au sein d'une structure appelée Haropa. Il est temps de passer à une intégration encore plus poussée, que demandent les utilisateurs du port, pour disposer d'une réelle unité de commandement et de stratégie sur tout le grand bassin parisien et pour créer un ensemble de la taille des autres ports du Range Nord. Le Gouvernement a donc décidé de fusionner les trois ports, du Havre, de Rouen et de Paris, dans un établissement public, qui sera doté de trois implantations territoriales, un établissement public unique avec évidemment des implantations territoriales, qui devra être opérationnel au plus tard le 1^{er} janvier 2021.

Dans les trois mois qui s'ouvrent, j'ai demandé à madame la ministre des Transports de commencer une concertation avec l'ensemble des parties prenantes, les représentants des personnels, des collectivités territoriales, les acteurs économiques, sur les modalités précises de cette fusion, sur les éléments à prendre en compte pour mieux associer les acteurs locaux aux décisions qui peuvent être prises et qui les concernent directement. Nous nommerons un préfigurateur à la fusion qui sera chargé d'ici début 2020 de proposer les règles de fonctionnement du nouvel ensemble, d'ouvrir le chantier de l'harmonisation sociale en veillant bien entendu aux spécificités de chaque implantation territoriale, d'élaborer le projet stratégique du port et de proposer un contrat d'objectifs pluriannuels entre le port et l'État. Le Gouvernement introduira dans la loi d'orientation des mobilités, après que ces concertations auront eu lieu, une habilitation à prendre par ordonnances les dispositions adaptées.

Concernant enfin les grands ports de la façade atlantique, j'ai dit, il y a un an, que le Gouvernement examinerait de manière favorable les demandes des collectivités qui souhaiteraient en reprendre la gestion. Des échanges ont eu lieu depuis lors. Nous allons proposer et demander aux collectivités territoriales compétentes, et notamment aux conseils régionaux, je pense au Conseil régional de Nouvelle Aquitaine, au Conseil régional des Pays de la Loire, de se prononcer officiellement sur la façon dont ils envisagent le fonctionnement de ces installations portuaires. Quant à la question de savoir s'ils veulent en prendre le contrôle ou en assurer le développement, nous ne déciderons rien évidemment sans qu'ils aient pu formuler leurs demandes, et s'ils le souhaitent, nous pourrions discuter des conditions. S'ils ne souhaitent pas les prendre, dans ce cas-là, évidemment, l'État restera à la manœuvre s'agissant de ces grandes installations portuaires.

Je suivrai évidemment personnellement avec Elisabeth BORNE et François de RUGY la mise en œuvre de ces réformes de très grande ampleur dont la France a vraiment besoin et nous pourrions en rendre compte année après année, à l'occasion de chacun des comités interministériels consacrés à la mer.

Un dernier mot sur les énergies marines renouvelables peut-être. Ce matin, monsieur le ministre d'État a formellement approuvé les offres améliorées des six premiers parcs d'éoliens offshore, dont les marchés avaient été attribués entre 2012 et 2014 et que nous avons renégociés avant l'été en partenariat avec les exploitants de ces parcs. Il s'agit de mieux prendre en compte les évolutions technologiques mais aussi l'impératif qui pèse sur les

finances à la fois des Français et les finances publiques, c'est-à-dire, faire en sorte que le prix discuté pour l'achat de l'électricité puisse être revu à la baisse. L'amélioration des offres qui a été obtenue permet de réduire de près de 16 milliards d'euros le coût des soutiens publics aux parcs sur la totalité de leur durée d'exploitation, en tout cas, sur les 20 années de leur exploitation.

Au moment où certains questionnent le niveau d'ambition du Gouvernement pour investir dans la transition écologique, je voudrais souligner, et vous le comprendrez, que l'État investit massivement en faveur de la filière éolienne offshore, investit massivement en matière d'énergies renouvelables, tout en ayant extrêmement présent à l'esprit la nécessité d'utiliser, avec beaucoup de prudence les deniers publics, et de faire en sorte que le développement des énergies renouvelables ne soit pas incompatible avec le pouvoir d'achat futur des Français.

Même après cette renégociation réussie, ces six projets représenteront plus d'un milliard d'euros de dépenses publiques annuelles une fois mis en service. C'est donc plus de 20 milliards d'euros de dépenses publiques sur la durée des contrats. Au-delà de ces premiers projets, j'espère que nous verrons des éoliennes offshores rapidement, parce que ça fait très longtemps qu'on en parle, le gouvernement est mobilisé pour le développement ultérieur de cette filière éolienne offshore en France.

La phase finale de l'appel d'offres de Dunkerque a été lancée aujourd'hui. Je peux désormais vous le confirmer, les candidats déposeront leur offre dans quatre mois, et nous serons en mesure de désigner le lauréat à la mi- 2019. Dans les prochaines semaines, nous présenterons la programmation pluriannuelle de l'énergie qui décrira les volumes d'appels d'offres qui seront engagés dans les prochaines années. C'est la preuve de l'engagement très fort du Gouvernement dans la transition de notre mix énergétique.

Mesdames et Messieurs, ce comité interministériel de la mer a été l'occasion d'acter beaucoup d'autres avancées dans les domaines de la transition écologique, du développement économique et dans les Outre-mer, de la recherche, de l'innovation, de la formation, de l'attractivité des métiers de la mer, de la sécurité et de la sûreté à la fois des installations portuaires, mais plus globalement, des trafics maritimes et portuaires.

Ainsi que j'ai pu le rappeler aux ministres, l'ambition réformatrice de ce Gouvernement continuera d'être très forte en matière maritime, car les opportunités sont innombrables, et car, notre pays, alors même qu'il est très largement tourné vers la mer, a pris probablement trop de retard pour les valoriser.

Ce travail ne peut être fait qu'en très grande collaboration et en très bonne intelligence avec l'ensemble des acteurs, les élus locaux, la communauté maritime, les ONG, les associations dont je sais qu'ils peuvent se retrouver autour d'un consensus pour mieux valoriser ces atouts.

C'est là notre ambition et c'est donc là notre projet.

Je vous remercie.