

CONFERENCE DE PRESSE 2 JUILLET 2009

2008



Conférence de presse
Développement du réseau
portuaire du "Grand Paris"

2009

SOMMAIRE

I – Un réseau portuaire en action

Le réseau portuaire francilien assure une couverture de l'ensemble du territoire et permet la distribution intra-régionale des matériaux, l'import-export des marchandises et le développement du transport passager.

1/ Le bilan 2008 du réseau

- > La desserte de l'agglomération parisienne
- > Première couronne : Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne, les principales plateformes d'éclatement
- > Deuxième couronne : Limay, Bruyères-sur-Oise, un fort développement
- > Les ports de l'axe-Seine : création du Conseil de coordination interportuaire de la Seine

2/ Les perspectives 2009

- > Diversification des trafics conteneurisés
- > Résultats du 1^{er} trimestre

II – Un défi à relever : augmenter les performances du réseau portuaire francilien

Aujourd'hui, la compréhension de la Seine comme axe structurant du développement est commune à bien des projets. Le défi pour le Port autonome de Paris est d'anticiper les besoins des entreprises et de la Collectivité et d'augmenter en permanence les performances du réseau.

- > Mise en place du réseau des terminaux à conteneurs
- > Optimisation de l'utilisation des façades fluviales
- > Construction et réhabilitation des ports de demain

Conclusion

- > Intervention de Mme Bacot devant le conseil d'administration du Port autonome de Paris du 1^{er} juillet 2009.

I – Un réseau portuaire en action

En 2008, le réseau portuaire francilien enregistre un recul du trafic fluvial de près de 10 % lié principalement à la baisse d'activité du secteur du BTP et à des relocalisations de carrières productrices de granulats. Les matériaux de construction, qui représentent plus de 60 % des trafics franciliens, sont en effet les plus impactés (- 13,1 %) par le ralentissement de l'activité économique enregistrée sur la fin de l'année.

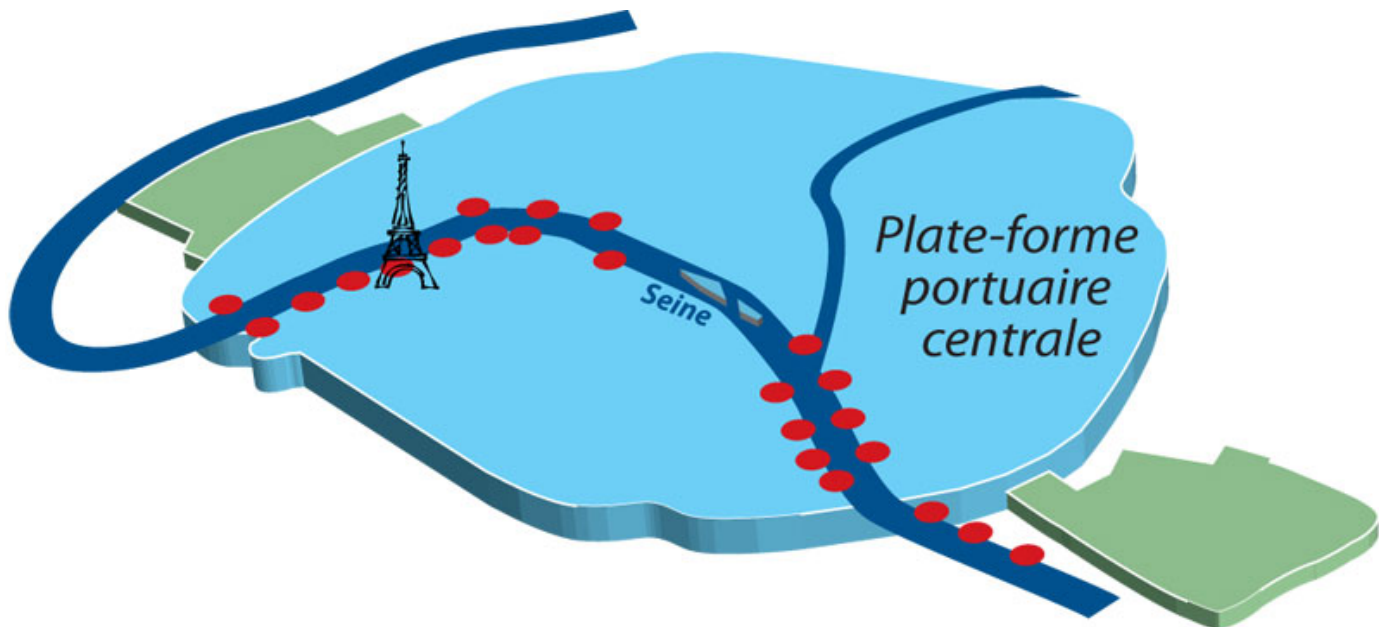
Le trafic conteneurisé (+1,5 %), le trafic de céréales et de charbons résistent mieux.

Tout au long de l'année, le réseau portuaire a joué son rôle de catalyseur dans le développement à moyen terme du trafic puisque les nouvelles conventions signées en 2008 par les entreprises qui s'implantent (ou accroissent leur implantation) dans le réseau portuaire francilien pourront générer jusqu'à 3,8 M tonnes supplémentaires (soit une croissance potentielle de trafic de 15 %).

1/ Le bilan du réseau

Le réseau portuaire francilien permet dans sa diversité de gérer l'approvisionnement et les exportations par voie d'eau (flux d'entrée 7,5 MT, flux de sortie 3 MT), et la distribution intrarégionale. Il est à noter qu'en 2008, le trafic intrarégional reste élevé avec 9,2 millions de tonnes et représente 47 % du trafic d'Ile-de-France.

> La desserte de l'agglomération parisienne



En 2008, ce sont plus de 3,2 millions de tonnes de marchandises qui transitent par les ports de l'agglomération parisienne (à l'intérieur du bief de Paris) permettant ainsi d'éviter la circulation de plus de 150 000 camions dans les rues de Paris et proche banlieue.

La desserte fluviale de l'agglomération parisienne est majoritairement composée de matériaux de constructions, de déchets (incluant les déblais de chantiers) ainsi que de produits pétroliers utilisés pour le chauffage urbain.

La plate-forme portuaire centrale fonctionne selon des conditions spécifiques adaptées à ces caractéristiques propres :

- Dans l'hyper centre de Paris, les espaces portuaires sont utilisés pour le transport de passagers et, à certaines heures, pour la logistique. Ainsi, tout le périmètre autour des îles de la Cité et Saint Louis est dédié au tourisme avec plus de 7 millions de passagers **(+ 5% en 2008)**, soit 1 touriste sur 4, qui empruntent les bateaux de promenade ou les navettes. Les escales d'embarquement servent également aux échanges de marchandises au plus proche des besoins : il s'agit d'une mixité temporelle.
- Les secteurs limitrophes du centre de Paris sont plutôt mixtes spatialement : ils juxtaposent des activités industrielles, de transformation, de distribution ou d'évacuation de déchets à valoriser ; et des bateaux de croisières, de réception en animation ou d'animation et de loisirs à quai.
- La mutualisation des lieux et cette gestion du temps et de l'espace sont importantes et se développent. Par exemple, le bateau de la société Cyclocity (Velib')* utilise les mêmes escales que les passagers mais à des horaires différents.

* où sont réparés les vélos et qui les achemine vers leurs points d'ancrage

> Première couronne : Gennevilliers et Bonneuil, principales plateformes d'éclatement



Les trois départements (Hauts-de-Seine, Seine Saint-Denis et Val-de-Marne) de la première couronne représentent 7,3 Mt en 2008 soit environ 37 % du trafic francilien total.

La présence des deux principales plates-formes multimodales d'Ile-de-France structurent fortement ce territoire mais ne doit pas occulter le rôle joué par certains ports urbains sur lesquels se développent notamment les projets d'évacuation de déchets du Sycotom à Saint-Denis et Saint-Ouen en Seine-Saint-Denis.

Gennevilliers : le hub de l'Ile-de-France

La plate-forme multimodale de Gennevilliers, située dans les Hauts-de-Seine, est, avec 400 hectares et 20 millions de tonnes de trafic, la plus importante d'Ile-de-France. Routes, fluvial, maritime, ferroviaire, oléoduc ou aérien, elle offre la combinaison de 5 modes de transport pour une efficace fiabilité logistique.

Cette plate-forme compte plus de 270 entreprises soit 8 000 emplois directs principalement dans les domaines du bâtiment et des travaux publics, de la logistique et de la distribution. Le port du Havre est à 30 heures du port de Gennevilliers, celui de Rouen à 20 heures.

En 2008, 3 374 106 tonnes ont été acheminées du ou vers le port de Gennevilliers par voie d'eau, en croissance constante depuis 2002 (+ 38 % en cinq ans).

> Deuxième couronne : un fort développement



Composée des départements des Yvelines, de la Seine-et-Marne, du Val d'Oise et de l'Essonne, la deuxième couronne de l'agglomération parisienne constitue un axe majeur dans la définition du « Grand Paris ». Le long de l'artère principale constituée par la Seine. En 2008, le trafic de 9,2 MT représente 46 % du trafic francilien.

Outre la présence et le fort développement de Limay, 3^{ème} plateforme multimodale et le premier port fluviomaritime de l'Ile-de-France, idéalement situé sur l'axe Seine, cette partie du territoire est marquée par l'émergence de deux pôles portuaires : Bruyères-sur-Oise et Montereau-Fault-Yonne.

Le Port de Bruyères devient la quatrième plate-forme multimodale d'Ile-de-France :

Par son emplacement géographique et son positionnement sur l'axe fluvial Seine-Nord, le port de Bruyères situé à 40 Km à peine de Paris et à proximité de Roissy CDG bénéficie d'un

potentiel de développement fort au cœur d'une zone d'activité économique en pleine expansion (400 000 m² à terme).

Les acquisitions foncières de ces dernières années portent sa superficie à 60 ha et permettront de dégager de nouvelles capacités d'accueil pour les utilisateurs de la voie d'eau.

Enfin, la réalisation d'un terminal à conteneurs, en prise directe avec les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, est en cours sur une superficie de 3 ha.

Le conseil d'administration du 1^{er} juillet 2009 a confirmé ce développement en votant le programme d'aménagement du terrain dit des « Jactret » (25 ha) pour un montant de 15 M€.

Montereau-Fault-Yonne, la desserte du Sud de l'Ile-de-France

A la convergence de trois régions, l'Ile-de-France, la Bourgogne et la Franche-Comté, le port de Montereau-Fault-Yonne, en Seine-et-Marne, offre un potentiel important pour le transport fluvial. Depuis 2008, deux nouvelles entreprises y sont en service : l'usine de préfabrication de parpaings Point P et la société de transport fluvial SAF-STF (objectif : 150 000 tonnes de trafics annuels).

D'ici fin 2012, le port de Montereau s'équiperait en outre d'un nouveau terminal à conteneurs.

Ce projet de terminal nécessite néanmoins des acquisitions foncières et d'importants investissements: réalisation d'ouvrages fluviaux, consolidation de berges, réalisation d'un embranchement ferré...

L'opérateur choisi est constitué d'un groupement de trois entreprises : le groupe Charles André, la CFT et les Terminaux de Normandie.

Ce nouveau terminal devrait permettre d'atteindre une capacité fluviale de 28 000 EVP annuels et confirme, en Seine-Amont, le rôle de tête de pont du port de Montereau.

> Les ports de l'axe Seine : création du Conseil de coordination interportuaire de la Seine

Prévu dans le cadre de la réforme portuaire, le Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine vient d'être créé par un décret publié au Journal Officiel du 21 mai 2009.

Réunissant les trois ports séquanais que sont Le Havre, Rouen et Paris, ce Conseil est composé de 16 membres : 5 représentants des collectivités territoriales, 2 représentants de l'Etat, 3 représentants des ports (Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen et Port autonome de Paris), 2 représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures (RFF et VNF) et 4 personnalités qualifiées.

Le conseil d'administration du 1^{er} juillet a désigné M. Jean-François Dalaise en tant que représentant au Conseil de coordination interportuaire de la Seine.

Selon l'article L.102-7 du Code des Ports Maritimes, le Conseil de Coordination Interportuaire doit « *assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial* ». Pour cela, il « *adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens* ».



Cette coordination se concrétise déjà dans le cadre de la désignation de l'opérateur du terminal à conteneurs du port de Bruyères-sur-Oise. Les responsables des grands ports maritimes du Havre et de Rouen vont participer à l'examen des dossiers des candidats ce qui constitue une traduction concrète de la volonté de ces trois ports, situés sur un même axe fluvial, de travailler ensemble comme le prévoit la réforme portuaire

2/ Les perspectives 2009

- la diversification des trafics conteneurisés

Papiers, céréales, plastiques recyclés... autant d'exemples de la diversification des trafics dans l'activité du fret de conteneurs par voie d'eau.

UPM démultiplie sa capacité de transport fluvial entre Rouen et la région parisienne pour les transferts de papiers à recycler et de papier neuf.

- 4 500 poids lourds évités chaque année sur l'A 13,

- un gain de 40 % réalisé sur la consommation d'énergie fossile,

Le trafic fluvial conteneurisé mis en place par UPM entre Chapelle-Darblay et le port de Gennevilliers permet de réduire de 81 % l'émission de CO2 par rapport à une solution 100 % route.

UCAYC (union des coopératives Agralis – Sévépi) vient de se doter d'un poste de chargement de conteneurs sur son site du port de Limay (78). Opérationnel depuis janvier, il permet à

UCAYC de charger et d'expédier de l'orge de brasserie vers la Chine depuis le nouveau terminal à conteneurs du port de Limay, mis en service depuis novembre 2007, en partenariat avec l'opérateur Limay Terminal.

Les taux de fret pratiqués en sortie d'Europe vers l'Asie rendent la conteneurisation très compétitive par rapport au vrac et l'arrivée de l'opérateur du terminal à conteneurs du Port de Limay conforte la pertinence de l'investissement d'UCAYC. Les objectifs de trafic sont de l'ordre de 35 000 tonnes annuelles, soit 1800 EVP acheminés par barge fluviale jusqu'au Grand port Maritime du Havre par transfert sur navire maritime et expédition vers la Chine.

Pour accompagner l'implantation de France Plastiques Recyclage, la Port autonome de Paris a réalisé les équipements structurants suivants pour un montant d'1.5 Million d'euros :

Pour ce trafic, les produits entrants (bouteilles plastiques à recycler) sont conditionnés majoritairement en balles en provenance des points de collecte actuels ou futurs du Syctom (Issy-les-Moulineaux, Ivry-sur-Seine, Bobigny) ou du groupe Sita (plate-formes multimodales de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne). A terme, une partie des flux de bouteilles d'origines plus lointaines et conditionnée en conteneurs pourra transiter par le terminal à conteneurs du port de Limay.

Ces diversifications sont d'autant plus intéressantes que le trafic conteneurisé représente la filière qui connaît la croissance la plus importante : après avoir été multiplié par 10 en 10 ans, elle poursuit sa croissance avec + 3,3 % sur le premier trimestre 2009.

- **1^{er} trimestre 2009 :**

Globalement, sur le 1^{er} trimestre 2009, le trafic fluvial francilien perd plus de 5 %.

Les baisses constatées touchent des secteurs à fort tonnage et tout d'abord celui des matériaux de construction (-9,6 %), du charbon (-23 %), des produits métallurgiques et des ferrailles (respectivement -10,4 % et -11,2 %).

Néanmoins certains signes sont favorables parmi lesquels, outre la progression du trafic conteneurs, le transport fluvial de céréales toujours porté par la bonne campagne céréalière de 2008 (+ 24,9 %) et les produits pétroliers se maintiennent.

Les effets escomptés des plans de relance gouvernementaux pourraient n'être visibles que sur le second semestre 2009 ou même qu'en 2010.

L'essor du transport fluvial n'aura pas été épargné en 2008 par la crise économique qui touche de nombreux secteurs et qui impacte également les entreprises implantées sur les ports. Pour cette raison, le Conseil d'administration du Port autonome a décidé de prévenir les difficultés des entreprises implantées en adoptant une limitation de l'actualisation des redevances pour l'année 2009.

De plus, malgré la conjoncture économique la capacité d'investissement du Port ne sera pas impactée et la modernisation du réseau se poursuit de manière à répondre aux importants enjeux tels que ceux du Grenelle de l'environnement (qui prévoit d'accroître de 25 % les trafics alternatifs), ceux du Canal Seine-Nord Europe et celui, plus spécifique, de l'acceptabilité des ports.

II – Un défi à relever : augmenter les performances du réseau portuaire francilien

Les débats actuels sur le grand Paris sont une opportunité : le fleuve est considéré plus que jamais comme un axe structurant du territoire et les équipements portuaires, un outil pour développer la région et au-delà le bassin parisien de manière plus durable. Le Port se doit de saisir cette opportunité et de relever le défi.

Mise en place du réseau des terminaux à conteneurs

Pour répondre à la hausse de trafic fluvial conteneurs estimés à 300 % à l'horizon 2020 sur la Seine, le Port autonome de Paris déploie un maillage de terminaux à conteneurs en Ile-de-France.

Dès 2012 le Port de Paris aura porté la capacité de réceptions/expéditions fluviales de conteneurs à 340 000 unités. C'est nettement plus que le trafic prévu à cette date, cela représente en effet les trois quarts du besoin maximum chiffré pour 2020 en additionnant à cette échéance les ambitions du Port du Havre, avec le développement de Port 2000, et celles de VNF qui avait intégré dans la projection utilisée ici l'ouverture du canal à grand gabarit Seine Nord en 2012 (échéance aujourd'hui reportée à 2015). Il s'agit d'une croissance considérable si l'on songe aux seuls 100 000 EVP (Equivalent Vingt Pieds) fluviaux actuellement manutentionnés de et vers l'Ile de France. Le Port se met ainsi en position d'être raisonnablement en avance sur le besoin exprimé. Le développement du terminal de Gennevilliers, les terminaux existants de Bonneuil et Limay, et les terminaux en cours d'aménagement à Evry (ouverture fin 2009), Montereau (2011) et Bruyères (aménagement en cours) constituent le maillage régional qui nous permettra d'atteindre cet objectif.

Optimisation de l'utilisation des façades fluviales

Pour répondre à cette demande de surfaces bord voie d'eau, dans le cadre contraint de la pression foncière francilienne, le Port cherche à optimiser l'utilisation des façades fluviales des plates-formes multimodales. A Bonneuil, par exemple, le regroupement des activités de BGIE (groupe Vicat) et de Docks de Limeil-Brévannes (groupe Eurovia) dans le cadre d'une nouvelle centrale BPE conçue par l'architecte Elisabeth Veit, permet non seulement de développer des synergies pour proposer aux clients finaux une offre complète de bétons et granulats mais également de mutualiser un terrain bord voie d'eau. Pour permettre ce montage, le Port a réalisé une voirie et un quai spécifiques.

A Gennevilliers, la finalisation de l'opération de réhabilitation des Petits-Marais, qui a mobilisé sur 2008 16 M€, permet de dégager les emprises nécessaires au développement d'une nouvelle filière d'activité sur ce port : les éco-industries utilisant une supply-chain verte. La réalisation d'un quai de 150 mètres linéaires (ml), qui servira à terme de port public et la réhabilitation de 380 ml de berges en Seine complètent le nouveau visage de ce territoire de 30 ha.

Construction et réhabilitation des ports de demain

Dans le réseau portuaire francilien, les ports urbains ont pour vocation d'assurer la desserte terminale des marchandises à proximité des bassins de consommation. Ils sont donc également, par définition, situés en zone urbaine dense et doivent à ce titre assurer leur part

du trafic fluvial en améliorant leur insertion environnementale et urbaine : une double performance !

Après la réhabilitation du port de Tolbiac (Paris 13^{ème}), c'est au tour des ports d'Austerlitz et Victor-Issy-les-Moulineaux de débiter leur réhabilitation. Pour ces deux ports, les travaux débiteront en 2009 ou 2010.

A moyen terme, la création d'un port à Triel-sur-Seine (78) se concrétise grâce à la réalisation des études générales préalables (diagnostic environnemental et diagnostic socio-économique). La création de l'OIN (opération d'intérêt national) de la boucle de Chanteloup renforce l'intérêt local pour ce projet.



Perspectives du port d'Issy-les-Moulineaux

A plus long terme : le port d'Achères

La ville d'Achères est située à l'ouest de Paris, dans les Yvelines, sur l'axe fluvial Paris-Rouen-Le Havre et à la jonction avec l'Oise.

Le Port travaille depuis plusieurs mois au développement d'une nouvelle plateforme multimodale de 120 hectares, pouvant ainsi accueillir harmonieusement les développements attendus de trafic de conteneurs, et ceci dans un souci constant de partenariat et concertation avec les acteurs et élus locaux.

Véritable porte d'entrée sur le territoire francilien, l'emplacement et les infrastructures de cette plateforme à Achères répondront ainsi parfaitement aux potentialités identifiées dans le cadre de l'ouverture du canal à grand gabarit Seine Nord en 2015 et du développement du Grand Port du Havre.

Pourquoi le projet sur Achères est un atout majeur pour le projet Grand Paris

- Dans le cadre des développements futurs du projet du Grand Paris, le port d'Achères deviendrait un emplacement incontournable pour accueillir et organiser, en complément des autres ports existants, la hausse du trafic sur la Seine.

Le Port, dans le cadre de ses missions d'aménageur et de développeur, étudie également la faisabilité de la réalisation d'une plateforme portuaire de plus grande envergure (500

hectares), au service de l'aménagement francilien. Et ceci dans le respect de l'environnement local et de la biodiversité, et en concertation avec l'ensemble des acteurs et décideurs impliqués.

Conclusion – intervention de M.A Bacot au conseil d'administration du 1^{er} juillet

Mesdames et Messieurs les administrateurs,

Ceci est mon dernier conseil d'administration au Port autonome de Paris ; je voudrais donc dire quelques mots en forme de bilan pour rappeler quelles ont été mes grandes lignes de conduite à la tête de cet établissement.

J'ai pris mes fonctions début mai 2003, Dominique Bussereau qui était alors déjà Secrétaire d'Etat aux transports m'avait donné une feuille de route claire : développer le trafic fluvial.

Cela a donc été ma préoccupation constante. J'avais d'ailleurs en tête pour l'avoir constaté dans un poste précédent, que le Port, confronté aux longues années de repli du transport fluvial, s'était naturellement tourné vers des activités larges de développement économique. Les démarches stratégiques lancées à mon arrivée ont été l'occasion de recentrer complètement nos missions sur le développement du transport fluvial.

Bien entendu il n'a jamais été question d'oublier dans l'accomplissement de cette mission la rigueur de gestion. Notre établissement reçoit pour la réalisation de certains de ses aménagements des subventions de la région Ile de France et de l'Europe dans le cadre des politiques que l'une comme l'autre ont mis en place en faveur des transports complémentaires à la route. Mais, la source essentielle dont le Port tire ses moyens d'intervention, provient de la valorisation du domaine qui lui a été remis par l'Etat à l'origine. C'est donc en s'appuyant sur une gestion rigoureuse de son domaine que le Port peut aller de l'avant et remplir sa mission. Nous avons d'ailleurs été les premiers à mettre en place un comité d'audit dont la vigilance nous a été tout à fait précieuse – j'en remercie tout particulièrement son Président Monsieur Boulanger - et nous avons été le premier port français dont les comptes ont été certifiés.

Je crois pouvoir dire que cette rigueur a permis effectivement une politique active de développement fluvial au cours de ces 6 années.

Cette politique a reposé sur quelques axes fondamentaux.

1) J'avais ainsi, dès mon arrivée, mis l'accent sur la nécessité **d'une meilleure écoute des collectivités territoriales sur lesquelles nous sommes implantés et sur l'exigence de qualité environnementale à tous les niveaux, tant lors des travaux de réhabilitation que dans la gestion quotidienne, conditions sine qua non de l'acceptabilité de nos ports et donc du développement du transport fluvial.**

L'exigence environnementale est aujourd'hui une évidence, cela ne l'était pas vraiment à mon arrivée. En l'espace de 6 ans le contexte s'est profondément modifié. Qui aurait pensé lors de la précédente élection présidentielle que tous les candidats à la présidentielle signeraient en 2002 la charte de Nicolas Hulot ?

Ce grand mouvement d'opinion porte le transport fluvial comme un facteur reconnu de maîtrise des gaz à effet de serre dont il faut développer les parts de marché.

Pour autant, le Grenelle de l'Environnement n'a pas fait disparaître les réactions nimby. Par ailleurs je suis convaincue que le lien de légitimité noué entre transport fluvial et environnement conduira certainement de plus en plus à accentuer le niveau d'exigence environnementale sur les sites portuaires.

Je suis donc heureuse d'avoir fait entrer au plus haut niveau du Port une nouvelle culture en recrutant à la tête de la direction de l'aménagement et des infrastructures une architecte et urbaniste de l'Etat, heureuse d'avoir créé au Port un service environnement (et d'avoir placé à leur tête des femmes de grande valeur), heureuse que nous ayons pu arrêter un plan environnement, que nous sachions imaginer à Limay des zones de transbordement compatibles avec des berges écologiques, modèle qui pourrait bien trouver demain d'autres développements, que nous ayons pu signer avec nos clients la charte Sable en Seine, que nous fassions des progrès majeurs dans la connaissance et le suivi de l'état écologique de nos ports... ceci pour ne citer que quelques exemples.

Au-delà de ces exemples, quand j'entends les équipes du Grand Paris, je me dis que nous avons eu une vision de précurseur dans la démarche que nous avons initiée pour les aménagements portuaires dans Paris et sa proche couronne. La densification du grand Paris est un thème transversal des équipes. La mixité des usages dans les différentes composantes de la ville (dans les tours par exemple) et la réflexion sur les espaces publics en sont deux éléments forts. Lorsque, il y a quelques années, lors de la révision du PLU, j'ai défendu auprès du Maire de Paris, B. Delanoë, la nécessité de prendre en compte à la fois les demandes récréatives et ludiques des habitants mais aussi les besoins de la logistique notamment du BTP au cœur même de la capitale, il me semble que je positionnais le Port dans une orientation innovante, et en faisait un véritable précurseur d'un élément structurant de la ville moderne de demain, telle que les équipes du Grand Paris la prônent aujourd'hui. Je m'empresse de préciser que le maire de Paris a clairement perçu l'enjeu et en a pleinement tenu compte dans le PLU.

Bien entendu, cela n'est pas sans poser des questions en termes de sécurité d'autant que les outils juridiques qu'offre le code de la route ne sont vraiment pas en avance sur l'évolution des usages... Je n'ai eu de cesse d'inviter à porter une attention particulière à ces questions de sécurité tous les responsables du Port et particulièrement les directeurs d'agence qui, ayant de fait de larges délégations dans l'aménagement et la gestion des sites, sont directement concernés. Il est vrai que les outils juridiques disponibles sont mal adaptés, même si la création récente de zones mixtes est une évolution intéressante. Il faudra certainement que le Port, qui a lancé une étude juridique sur ces points, saisisse le Ministère pour suggérer de compléter la panoplie juridique des zones mixtes. Notre orientation d'un partage spatio-temporel des berges en zone dense, réservées à l'exploitation des installations portuaires aux heures d'ouverture, mais rendues à la circulation des piétons aux heures de fermeture d'exploitation, est une vision moderne de la ville dense de demain ; elle correspond au besoin de mieux utiliser l'espace public tel que l'ont relevé plusieurs cabinets du Grand Paris. En même temps, tout n'est pas possible dans la mixité des usages et les

quais bas, qui sont en général trop étroits dans Paris pour prévoir des pistes dédiées, ne peuvent pas être le lieu des itinéraires de transit pour le vélo.

L'exigence de qualité urbaine, son enjeu dans le cadre du grand Paris font certainement de l'accélération des réhabilitations et des aménagements un superbe grand chantier des prochaines années pour le Port et je crois qu'avec le mouvement engagé dans le 13^{ème} (je pense à la centrale HOLCIM) et dans le secteur Issy-les-Moulineaux Port Victor, nous avons dégagé les lignes de force de cette nouvelle ville.

2) Mais si nous cherchons à nous faire accepter en allant aussi loin que possible dans la prise en compte des autres attentes sociales, c'est pour pouvoir remplir notre mission : **développer le transport fluvial. Il me semble que là encore nous avons tenu une ligne claire, ferme et efficace au cours des dernières années.**

Le point principal est de faire en sorte de disposer en temps et heure de la capacité d'accueil des entreprises qui font le trafic voie d'eau. Conscients que dans une vaste agglomération dans laquelle l'espace est rare, il faut toujours densifier l'usage, nous avons tiré le plus parti des règles de gestion prévues par le droit du domaine public : nous avons éradiqué les friches industrielles qui demeuraient encore à Gennevilliers aux Petits Marais; chaque fin de convention est devenue l'occasion de se reposer systématiquement à travers la publication à l'avance des disponibilités de terrains et entrepôts la question de la meilleure utilisation de l'espace pour le développement du transport fluvial. Tout cela s'est effectivement traduit au fur et à mesure dans une intensification de l'utilisation de l'espace au profit du transport fluvial : rappelez-vous les cartes présentées en séance du CA du 12 septembre 2007. Nous avons eu aussi une politique d'acquisitions foncière active.

Ces différentes actions ont permis d'anticiper les rendez-vous avec les développements de trafic, portés par les trois grands enjeux que nous connaissons bien :

- maintenir pour le BTP et développer pour les céréales, les trafics « classiques »,
- développer les nouveaux trafics dans les filières de valorisation des déchets,
- développer le trafic conteneurs.

Ces dernières semaines, les inaugurations se multiplient à Limay dans le domaine des industries de l'environnement. Et, puisque les circonstances ont fait que je n'ai pas, comme je l'avais envisagé un temps, fêté les 40 ans du Port, (vous m'inviterez l'année prochaine !), je suggérerai à mon successeur d'organiser à la rentrée une grande manifestation avec tous nos partenaires du monde de l'industrie des déchets pour mettre en avant cette autre facette majeure du rôle du Port dans le Grand Paris.

Quant aux conteneurs, dois-je rappeler les évolutions importantes que nous avons conduites au cours des dernières années.

D'abord, le désengagement de notre filiale Paris Terminal du GIE Logiseine. La création il y a près de 15 ans de Logiseine avait été suscitée par le Port de Paris, sous l'impulsion de Jacques TRORIAL, avec d'autres partenaires notamment le port du Havre et de Rouen ; le GIE était le seul opérateur de lignes de conteneurs sur la Seine. Le succès de cet opérateur a fait des émules auprès des grands armateurs maritimes et, nous avons su, de manière réactive

et, je crois, avec une réelle attention pour les acteurs du fluvial, dégager Paris Terminal du GIE, rendre en quelque sorte le GIE au privé afin que, sur ce marché désormais sorti de l'enfance, ce soit une réelle concurrence qui pousse au développement. Les résultats du trafic n'ont pas démenti la justesse de cette approche.

Dans les réflexions sur le Grand Paris, le Président de la République a souligné l'importance d'avoir un port, une façade maritime. C'est évidemment un enjeu majeur. C'est pourquoi, pour faire face aux trafics de conteneurs attendus de Port 2000 et Seine nord, nous sommes en train de mettre en place une capacité d'accueil de 340 000 ETP fluviaux d'ici à 2012 (à comparer aux 100 000 EVP fluviaux réalisés en 2008) avec le doublement du terminal de Gennevilliers, l'ouverture du terminal de Limay et son extension possible, l'ouverture prochaine du terminal d'Evry, suivie rapidement de celle de Bonneuil, puis de Monterault. Ces réalisations qui nous donnent un temps d'avance dans l'anticipation des trafics puisqu'elles sont très en avance par rapport à toutes les prévisions avancées et par le Grand Port Maritime du Havre et par Seine Nord, devront bien sûr être complétées par ce qui est notre grand projet pour les années qui viennent et dont le Président de la République a souligné l'importance dans le cadre du Grand Paris, je veux parler du projet de plate-forme à Achères.

Alors bien sûr, la crise ne nous épargne pas : les trafics qui avaient fait notre fierté en 2007 ont connu une baisse en 2008. Mais l'extraordinaire élan mobilisé avec le Grenelle de l'Environnement pour vaincre les contraintes de Kyoto sont là pour nous soutenir notre optimisme. Je ne doute pas qu'Hervé Martel, dont la nomination devrait intervenir prochainement et que je connais bien relèvera avec vous le défi. Je lui souhaite très sincèrement un plein succès. Je lui souhaite d'ailleurs également le même succès que j'ai eu avec la météo, notamment l'année prochaine grande date anniversaire de la crue centennale, puisque... je suis arrivée à « tenir la pluie en l'air » et n'ai pas connu de crue majeure en 6 ans de fonctions.

Au final, je voudrais vous remercier, vous les administrateurs du Port au premier rang desquels, et très chaleureusement, le Président Dalaise pour la confiance que vous m'avez témoignée au cours de ces 6 ans. Je voudrais enfin dire devant vous plus largement ma reconnaissance pour mes personnels dont l'engagement et la compétence ne m'ont jamais été comptés ; ils ont su user avec finesse de la large délégation que mes triples fonctions rendaient particulièrement nécessaires et sont, je le sais profondément, la principale richesse du Port. Je leur souhaite un bel avenir.