Le renouveau de la voie d'eau : l'exemple de Gennevilliers

Olivier Bramaud-Gratteau, directeur du port de Gennevilliers

Le port de Gennevilliers est un espace géré par le port autonome de Paris (PAP), établissement public qui rassemble un peu plus de 200 personnes et qui fait 60 millions d'euros de chiffre d'affaires. Le PAP est le premier port intérieur français, le deuxième en Europe après Duisbourg en Allemagne et un des premiers ports touristiques au monde avec 7 millions de passagers transportés. Il gère 70 sites d'importance très inégale en Île-de-France. Le port de Gennevilliers est la plus grande plate-forme multimodale, avec 400 hectares et 50% du chiffre d'affaires du port de Paris. La deuxième plate-forme est Bonneuil-sur-Marne, au Sud-Est de Paris, qui fait à peu près 140 hectares. La troisième est Limay, près de la centrale thermique de Porcheville. S'y ajoute tout un réseau constitué par sept plates-formes un peu moins importantes et par 60 petits ports urbains, dont l'intérêt va sans doute se développer dans les années à venir.

Le port de Gennevilliers a deux atouts essentiels :

- Le premier est qu'il offre cinq modes de transport interconnectés, soit tous les modes de transport à l'exception de l'aérien : le fluvial, le fluvio-maritime (Gennevilliers pouvant accueillir des navires de mer, venant généralement de la péninsule ibérique ou des îles anglaises et irlandaises), le ferroviaire, le routier et l'oléoduc.
- Son deuxième atout est son emplacement exceptionnel : aux portes de Paris, (au Nord des Hauts-de-Seine) dans une région fortement consommatrice de 11 millions d'habitants, et un des débouchés naturels du port du Havre et du port de Rouen.

Il s'étale sur 400 hectares, avec des surfaces bâties assez importantes : plus de 500 000 m^2, dont le tiers appartient au port, le reste appartenant au privé qui construit sur le domaine public. En 2006, il représente un chiffre d'affaires de 31 millions d'euros de en 2006, avec 300 entreprises clientes et 7 000 emplois directs.

Le trafic global du port est de 22 millions de tonnes et le total des trafics alternatifs s'élève à 6,5 millions de tonnes.

Les différents trafics et la croissance du trafic par containers

Sur ces onze dernières années, les modes de transport alternatifs sont en hausse avec notamment une croissance remarquable du trafic fluvial (48% depuis 2002). À l'échelle de la France, le trafic

fluvial représente 60 millions de tonnes ou 8 milliards de tonnes au kilomètre en 2006, avec une hausse de 40% en 8 ans, moins importante que celle observée à Gennevilliers.

Le premier trafic traité par voie d'eau en région parisienne est celui des matériaux de construction. C'est le cœur de cible du port de Paris et c'est son trafic historique. Il représente 75% du trafic des 70 sites parisiens, 56% du trafic du port de Gennevilliers (pourcentage moindre car Gennevilliers a fortement développé depuis une dizaine d'années le trafic de containers, qui représente 30% des parts de marché depuis deux ans. Deuxième poste : les produits énergétiques, essentiellement le transport de charbon qui, avec les évolutions récentes du prix du pétrole, devrait rester important encore pendant quelques années. Troisième secteur d'activités : les produits métallurgiques. Quatrième secteur : les produits agricoles (céréales et farines).

Comment se transportent ces différents produits ?

Les matériaux de construction sont transportés par des barges, des convois poussés et des péniches. Ce trafic fonctionne bien parce que les carrières sont souvent situées en bord de voie d'eau, avec des postes de chargement facilement accessibles. Ce qui coûte cher dans le transport par voie d'eau n'est pas le transport lui-même, mais les ruptures de charge. Avec des installations proches de l'approvisionnement, un mode de chargement dans la carrière, et proches de l'utilisation, notamment dans les centrales à béton de Paris, on arrive à des coûts extrêmement compétitifs.

Michel Savy : Pour information, tous modes de transport confondus, les matériaux de construction représentent à peu près la moitié des tonnages transportés en France, autour de 47-48%. On parle souvent d'une économie qui se dématérialise, mais quand on regarde ces flux, on s'aperçoit qu'ils sont considérables et qu'ils ne sont pas près de disparaître. Pour le transport de matériaux de construction, la voie d'eau joue un rôle spécifique et plus fort que pour d'autres produits. Heureusement que la Seine traverse Paris, ce qui évite d'avoir à mettre sur la route tous les sables et les cailloux qui vont dans les centrales à béton.

OB-G : Pour les matériaux énergétiques, le charbon n'est pas extrait en France. Celui que nous transportons transite par le Havre en provenance d'Afrique du Sud. La manutention étant simple, avec des pelles, on peut faire du transbordement de barge à barge assez facilement. Pour les produits métallurgiques, nous savons tout transporter (produits longs, produits plats, fil machine). Les céréales sont un secteur intéressant. Il y a des chargements en vrac et, à l'export, on assiste depuis trois ou quatre ans à un changement dans la logistique aval. Auparavant, environ 70% des céréales étaient chargées sur des barges, le reste dans des containers. Depuis l'année dernière, à Gennevilliers, les proportions se sont inversées : 70% partent dans des containers. Les véhicules, enfin, se transportent facilement.

Le transport par containers s'est beaucoup développé ces dernières années. Ceux d'entre vous qui ont participé au voyage d'études en Belgique ont eu l'occasion de voir le port d'Anvers, qui est un port international qui fonctionne à une toute autre échelle que Gennevilliers, qui est un terminal intérieur des grands ports maritimes. Le container se développe parce que c'est une logistique extrêmement simple : on déplace la boîte et le transporteur est indifférent à ce qu'elle contient : textile, chaînes hi-fi, voitures, farines, documents… L'interopérabilité de ces containers est très facile et il s'agit d'un outil complètement standardisé. On peut mettre un container sur un navire de mer,

par exemple les gros navires qui viennent de Chine, sur des barges, sur un train ou sur un camion. C'est donc un outil qui se développe de plus en plus. On assiste aujourd'hui au même taux de croissance dans le transport fluvial que celui auquel on a pu assister dans le transport maritime.

Nous faisons également du transport de déchets, que je n'ai pas indiqué lors de la segmentation des trafics car Voies navigables de France, qui nous fournit les statistiques, ne les identifie pas. Ils sont de plusieurs types : les déchets du BTP, les déchets métallurgiques ou les déchets transportés en containers. Sur le terrain, nous voyons les différentes implantations avec des logistiques innovantes, et nous constatons que c'est le deuxième secteur qui se développe de manière quasi exponentielle.

Le port du Havre est le deuxième port français tous modes de trafic confondus, mais le premier port en ce qui concerne les containers. Le trafic de containers sur la Seine n'est pas très récent puisqu'il a presque quinze ans, mais il a été constamment amélioré techniquement, notamment avec la mise en service de nouvelles barges. Avant, on savait transporter une centaine de containers par convoi, on en transporte maintenant 350. Quand on prend en considération les coûts fixes liés à la rupture de charge et à la manutention, on voit qu'on gagne de l'argent sur la distance à partir du moment où on arrive à diviser les coûts en massifiant les transports. En outre, le service rendu aux clients s'est amélioré. Logiseine, l'opérateur historique sur la Seine, a conclu des accords, en particulier avec les douanes, qui ont permis de compenser le surplus du temps de transport fluvial, qui n'est plus discriminant par rapport au temps de transport routier.

Au début, le port de Gennevilliers était assez populaire parmi les chargeurs et logisticiens parce que le port est situé aux confluents de l'A 86 et de l'A 15. Le port avait donc un intérêt routier relativement important. Depuis quelques années, les logisticiens se tournent de plus en plus vers la voie d'eau. Schenker, grande entreprise de logistique filiale de la Deutsche Bahn, en est un des emilleurs exemples. Sa première implantation sur le port de Gennevilliers était une installation de 500 m^2 qui ne faisait que de la logistique routière. Aujourd'hui, l'entreprise a plus de 20 000 m^2 d'entrepôts sur le port et elle est le premier client du terminal de confluence du port. Le port de Gennevilliers a de nombreux clients : des groupes de BTP comme Vinci et Lafarge, les grandes entreprises de logistique et de messagerie, des entreprises de combustibles solides et liquides, des céréaliers et des entreprises de traitement des déchets.

Quand on regarde l'évolution des activités du port, on voit que la croissance du trafic est diversement partagée. Les matériaux de construction sont soumis à des cycles. Dans les années à venir, compte tenu des objectifs du Sdrif en termes de construction et d'habitat en Île-de-France, on peut prévoir que la progression des matériaux de construction se poursuivra. Le charbon doit se maintenir encore quelques années. C'est une source d'énergie qui revient à la mode et qui est maintenant considérée comme propre (j'ai quelques doutes sur ce point). Comme je l'ai indiqué, le trafic de containers a fortement augmenté : en partant d'une base 100 en 1999, on arrive à 550 en 2006. Avec l'ouverture de Port 2000 au Havre en avril dernier, nous sommes certains que cette croissance ne va pas se démentir. Nous prévoyons un doublement du trafic dans les quatre ou cinq ans à venir. La Seine a développé tardivement le trafic de containers, et il ne se passait rien jusqu'en 1994. Aujourd'hui, c'est le bassin qui connaît la plus forte croissance, ce qui n'est pas étonnant puisque nous sommes dans une région très consommatrice, avec de plus en plus de flux de marchandises sur les axes Asie–Europe et une congestion des axes routiers. Le port de Gennevilliers, qui est la continuation du port du Havre, s'impose donc assez naturellement comme un point de

passage obligé. Les containers sont gérés sur deux terminaux : Paris–Terminal SA, qui est l'opérateur historique, et REP (routière de l'Est parisien), qui est une filiale du groupe Veolia. Le terminal de la REP faisait historiquement du trafic de déchets. Depuis fin 2004, on y a mis en service un portique à containers et une logistique de transport de déchets en containers s'y est donc développée.

Dans les tendances futures, nous prévoyons la croissance des marchandises finies en entrants, et, dans l'autre sens, un trafic de plus en plus important de déchets de toutes sortes : des DIB (déchets industriels banals), des résidus d'ordures ménagères, des déchets métalliques et des déchets de chantiers. Les implantations récentes sur le port de Gennevilliers sont quasi systématiquement des entreprises qui souhaitent utiliser la voie d'eau notamment pour faire du transport de déchets. Il y a trois ans, les demandes d'implantation n'étaient pas explicitement ciblées vers le trafic fluvial. Nous pouvions louer un terrain à un logisticien qui souhaitait implanter un entrepôt. Aujourd'hui, tous les terrains fluviaux sont systématiquement aménagés pour du transport fluvial.

En 2005, nous sommes devenus la première plate-forme intérieure française à containers. Pour nous adapter à cette évolution, nous avons entrepris la démolition systématique de bâtiments pour dégager de l'espace et rationaliser l'exploitation, et nous avons racheté 13 hectares de terrain pour doubler la capacité du terminal de containers. Début 2006, nous avons fait acter en conseil d'administration le principe des travaux d'extension ainsi que le contrat avec l'opérateur de containers. Sur ce sujet, l'État et les collectivités territoriales, en particulier la Région, ont été très dynamiques. Nous avons bénéficié des participations de l'État et du Conseil régional en un temps record, ce qui nous a permis de faire avancer rapidement les travaux. Nous sommes propriétaires des terrains depuis décembre 2006. Depuis la semaine dernière, cette zone d'extension accueille les premiers containers.

L'évolution du trafic fluvial

Jusqu'en 2003, Logiseine, qui est un opérateur de transport parapublic, était le seul opérateur pour le trafic fluvial. Depuis 2004, toutes les compagnies maritimes sont entrées dans le jeu. Nous avions constaté à Anvers une tendance à la prise de contrôle des compagnies maritimes (Maersk, MSC, CMA-CGM, qui sont les trois premiers armateurs mondiaux) sur l'intégralité de la chaîne logistique. L'engagement du secteur privé valide notre modèle et nous encourage à croire que les investissements que nous avons faits sur les terminaux sont utiles. On observe la même tendance sur le fret ferroviaire, puisque CMA-CGM s'est associé avec Veolia.

Michel Savy : Pourquoi l'entreprise Logiseine a-t-elle régressé ?

OB-G: C'était un des opérateurs qui transportait les boîtes de CMA-CGM et celles de MSC. Lorsque ces entreprises ont ouvert leurs propres services, elles ont récupéré ce trafic.

Malgré l'évolution des dernières années, la France a encore un fort retard. À Anvers et à Rotterdam, la part de la voie d'eau dans les évacuations de containers est supérieure à 30%, alors que le port du Havre n'en est qu'à 5,7%. Il reste donc beaucoup de progrès à faire, même si on sait qu'on ne pourra atteindre 30% parce que le réseau fluvial est différent et parce que la navigation sur la Seine présente un certain nombre de contraintes.

D'autres pistes de développement existent pour le transport en zone urbaine, telles que, par exemple, comme à Amsterdam, les petites livraisons urbaines avec barges auto-déchargeantes qui nécessitent très peu d'infrastructures.

Le transport fluvial présente plusieurs atouts qui pourraient favoriser son développement :

- on fait cinq fois plus de distance par bateau que par camion ;
- l'encombrement est plus faible : un convoi fluvial de 4 400 ou 5 000 tonnes peut remplacer 250 camions, soit plusieurs kilomètres de bouchon.
- les coûts externes (pollution atmosphérique, accidents, nuisances sonores) du transport routier sont dix fois plus élevés que ceux du transport par voie d'eau (chiffres de 1996).

Q : Avez-vous des comparatifs de temps de transport ?

OB-G : Si on raisonne uniquement en temps, le transport fluvial n'est pas compétitif. En revanche, si le chargeur s'organise un minimum, le fleuve est avantageux. Si des containers viennent de Chine pour être livrés à Paris, les trente heures supplémentaires entre Le Havre et Gennevilliers sont marginales.

Q : Comment se fait-il que vous ayez Chronopost parmi vos clients ?

OB-G : C'est un client du port. Il trouve là un intérêt de logistique urbaine. À Rotterdam, DHL fait de la logistique urbaine fluviale. Il faut garder en tête qu'avec les embouteillages, on ne va pas plus vite en voiture qu'en bateau pour livrer dans Paris intra-muros. La voie d'eau a vraiment son rôle à jouer dans ce domaine. Des logistiques se mettent en place, avec notamment des petits points de livraison situés sur la Seine et, pour les dernières centaines de mètres avant la livraison finale, des véhicules légers de type scooter.

La situation de Gennevilliers par rapport au Havre et à Rouen pose quand même un problème. L'an dernier, une écluse du Havre a subi une avarie et nous avons été coupés du reste du monde. Gennevilliers reste un port européen. Actuellement, le canal du Nord est un canal à petit gabarit. Mais nous fondons de grands espoirs sur le projet de canal Seine–Nord Europe, que nous espérons voir déboucher à l'horizon 2013. Il va nous ouvrir sur les grands ports européens comme Rotterdam, Anvers, Zeebrugge et, à une moindre échelle, Dunkerque. C'est un projet qui aura une incidence majeure sur la desserte de Paris. Mais nous sommes incapables de dire quelles seront ses implications sur le port de Gennevilliers. À Anvers, nous avons vu que ce sont les compagnies maritimes qui font la loi dans les ports, mais ce sont aussi elles qui font la loi au port de Paris. Nous avons lancé un appel d'offres sur la création de nouveaux terminaux à containers, dont un à Bruyères-sur-Oise, un à Limay et un à Montereau. Dans l'optique du canal Seine-Nord, il n'est pas exclu que les compagnies maritimes choisissent de privilégier Bruyères-sur-Oise, qui sera idéalement situé à la confluence entre la Seine et l'Oise et donc desservi par le Havre et par les ports du Nord. Nous sommes donc relativement prudents sur les investissements que nous réalisons à Gennevilliers. Nous doublons notre capacité et nous nous en tiendrons là à l'échéance de quatre ou cinq ans tout en nous réservant la possibilité de créer de nouveaux terminaux à containers puisque nous gardons la maîtrise de notre foncier (nos clients ne bénéficient que de conventions d'occupation temporaires et, sur 400 hectares, nous avons toujours un jeu de roulement qui nous permet de récupérer quelques terrains).

Aujourd'hui, nous avons plus un souci de pénurie de foncier que de manque de clientèle. Le taux d'occupation du site est élevé : 97% des surfaces d'entrepôts occupées en avril 2007.

Paradoxalement, notre chiffre d'affaires ne suit pas l'évolution du trafic, ce qui est relativement aisé à comprendre quand on connaît le *business model* du port, qui est quasi exclusivement fondé sur les redevances domaniales et peu sur les droits de port, à la différence des ports maritimes.

En ce qui concerne les investissements, en 2003, nous avons créé sur la presqu'île des ouvrages fluviaux pour une plate-forme assez innovante de GSM (filiale du groupe Italcementi) qui se prépare à la pénurie des matériaux alluvionnaires. Cette plate-forme multimodale accueille aujourd'hui des matériaux venant par le fleuve et pourra demain accueillir des matériaux venant par le train et les réexpédier par voie d'eau à destination de petits terminaux urbains.

En 2004, nous avons créé à l'Est du port un quai pour une filiale de Veolia qui fait du trafic de déchets. En 2007, en adéquation avec le développement croissant du trafic fluvial, nous allons construire trois quais. Il ne nous restera ensuite plus beaucoup de place pour en construire de nouveaux.

Il faut cependant modérer le discours optimiste que j'ai tenu jusqu'ici. Nous restons un port en zone urbaine et nous avons un vrai problème d'acceptabilité par les élus. Pour un maire, il est plus valorisant d'avoir des berges bien mises en valeur, une marina, des cheminements piétonniers et un port de plaisance plutôt qu'un port industriel. Gennevilliers n'est pas encore trop soumis à ce problème. Les ports de centre-ville le sont davantage. Mais nous sommes contraints à l'excellence en termes d'intégration urbaine et de qualité. Nous devons en outre gérer la pénurie de foncier après une période, au début de l'existence du port de Paris, où le problème était plutôt de trouver des clients et où ces clients avaient plus une pratique d'occupation extensive de l'espace. Aujourd'hui, nous tentons d'amener nos clients à a occuper des espaces plus petits pour le même trafic et le même niveau de valeur ajoutée et d'emploi. Une partie non négligeable de notre travail aujourd'hui consiste à redécouper les parcelles mises à disposition de nos clients et à les faire déménager.

Discussion :

Alain Garcia : Puisque vous vous interrogez sur les conséquences de la réalisation du canal Seine–Nord, pourquoi n'achetez-vous pas tous les terrains aux confins de l'Oise et de la Seine pour jouer toutes les cartes ?

OB-G : Les terrains potentiellement intéressants dans l'optique du canal Seine–Nord, à savoir Bruyères-sur-Oise et Saint-Ouen–l'Aumône, sont déjà propriété du port. Les plates-formes potentielles qui seront installées le long du futur canal sont bien sûr intéressantes, mais le principe de spécialité géographique nous interdit d'avoir des implantations en dehors de l'Ile-de-France. En revanche, Voies navigables de France a des projets en ce sens.

Michel Savy : Il y a en effet de gros projets de plates-formes le long du futur tracé. Le port du Havre est assez réservé sur ce projet de canal Seine-Nord. Ne risque-t-il pas de contrecarrer la croissance du trafic de containers au Havre et d'élargir encore l'hinterland d'Anvers ?

OB-G : Je pense que le Havre a quand même un certain nombre d'avantages. Le port du Havre n'est pas réputé pour avoir les coûts de passage portuaires les moins élevés en Europe. Mais il reste un port très important à l'import et à l'export. On ne peut jamais conserver une relative médiocrité en maintenant des monopoles et en se fermant à la concurrence. Ce que je dis est valable pour le Havre et pour le port de Paris. À partir du moment où les mariniers pourront directement transporter des marchandises sur le réseau Seine–Oise, cela créera un effet d'entraînement.

Michel Savy : Certains estiment qu'en mettant en contact les deux bassins, il pourrait y avoir une meilleure utilisation de la flotte et que cela pourrait contribuer à dynamiser l'ensemble du marché fluvial.

Q : Vous avez parlé d'une décision du conseil d'administration sur l'extension du port de Gennevilliers. S'agit-il du Conseil d'Administration du port de Gennevilliers ou de celui du port autonome de Paris ?

OB-G : Le port de Gennevilliers n'a pas de personnalité juridique. Nous sommes une des implantations locales du port autonome de Paris.

Philippe Moreau : D'un point de vue syndical, les dockers dépendent-ils de sociétés de manutention privées ou sont-ils membres d'une société de dockers comme au Havre ?

OB-G : C'est une différence essentielle que nous avons avec les ports maritimes : il n'y a pas de dockers au port de Paris. Il y en a eu mais ce n'est plus le cas. La manutention est faite soit par auto-assistance par les clients, soit par une des quelques compagnies de manutention qui sont situées sur le port ou à proximité.

Q : Le fait d'être en zone urbanisée vous pose-t-il des problèmes de sécurité ?

OB-G : Nous n'avons pas de problèmes particuliers, mais nous avons beaucoup investi sur la sûreté et la sécurité, sur la sûreté parce que nous sommes un port soumis aux codes ISPS. Ces codes, qui ont été édictés à l'initiative des ports américains à la suite du 11 septembre, visent à certifier les ports qui font du trafic international contre les risques terroristes. C'est plus commercial qu'autre chose, mais un bateau ayant fait escale dans un port non certifié ISPS n'aura ensuite plus le droit de faire escale dans un port américain. On ne peut donc pas s'en passer. En ce qui concerne la sécurité, nous avons fait des investissements en termes de vidéosurveillance et il y a des rondes régulières sur le port. Les derniers rapports fournis par le commissariat de Gennevilliers montrent que nous sommes une des zones les plus sûres de l'Île-de-France.

Michel Savy : Je me souviens qu'il n'y a pas si longtemps, certains pensaient que le trafic par voies d'eau allait baisser et qu'on pourrait faire des marinas et de belles opérations immobilières à Gennevilliers. Or, votre port est saturé. Avez-vous un schéma de port qui réorganiserait des réallocations de site à site, Gennevilliers se spécialisant sur certaines choses en tenant compte des avantages et des inconvénients de sa proximité du cœur de la ville par rapport à d'autres implantations plus lointaines ? Dans cette perspective, quelle serait la spécialisation de Gennevilliers ?

OB-G : Plusieurs points sont importants et, en premier lieu, l'histoire. Il y a deux terminaux à hydrocarbures sur le port. L'un appartient à Total, l'autre à BP. Historiquement, c'étaient des bateaux qui amenaient les hydrocarbures dans ces dépôts jusqu'au jour où le pipe-line a été ouvert. Compte tenu des investissements considérables déjà faits, les terminaux sont restés et je n'imagine pas qu'ils partent. 30% de la consommation en hydrocarbures de l'Île-de-France transite par le port de Gennevilliers. Le deuxième point est l'importance des plates-formes de BTP du port, qui sont un *hub* qui permet d'alimenter l'ensemble des petits ports urbains de la région. Il n'est donc pas non plus question de mettre fin à cette partie de l'activité du port.

Michel Savy : Colas est d'ailleurs présent dans le port de Gennevilliers.

OB-G : Le troisième secteur important est le terminal containers, qui est validé par les compagnies maritimes comme étant le point central de l'Île-de-France. Mais les compagnies maritimes sont souveraines et peuvent décider du jour au lendemain de déplacer leur activité dans un autre port. Ce serait cependant étonnant, compte tenu de l'activité de Gennevilliers.

Le dernier point est la plate-forme de transit de déchets. Nous avons des discussions intéressantes avec les élus de la boucle Nord des Hauts-de-Seine qui ont tendance à penser facilement que tout ce qui est logistique et entrepôts doit forcément être sur le port de Gennevilliers. Je ne suis pas d'accord avec cela. Autant le centre vital du terminal container doit être sur le port, autant les entrepôts peuvent être dans un petit rayon autour du port. Je suis assez inquiet quand je vois la tournure que prennent les PLU dans la zone, qui prévoient tous du logement et du tertiaire mais aucun entrepôt. Si on continue ainsi, on aura une superbe logistique fluviale entre le Havre et Gennevilliers et pas d'entrepôt près du port, ce qui obligerait à faire 50 kilomètres pour aller dans les grands entrepôts de l'Oise et à livrer la région parisienne à partir de là. Je pense que l'évolution doit se faire à ce niveau : il faut réduire le nombre d'entrepôts sur le port même et augmenter le nombre d'entrepôts à proximité du port.

Pierre Veltz : De ce point de vue, que deviennent les containers qui arrivent à Gennevilliers ? Font-ils essentiellement la desserte consommation de la région parisienne ou bien ont-ils une fonction d'éclatement vers d'autres centres ?

OB-G: Il y a une petite fonction d'éclatement vers Bonneuil, puisque tout ce qui arrive à Bonneuil transite par Gennevilliers. Mais les clients essentiels du terminal à containers sont par exemple Auchan, Carrefour, Monoprix, Conforama. Ces entreprises ont en revanche rarement des entrepôts sur le port, puisque leurs entrepôts font entre 20 000 et 50 000 m^2. Nous n'avons pas de telles surfaces à proposer. Il y a une parfaite transparence des services que nous offrons aux entreprises. Un nombre important de PME implantées sur le port est client du terminal et directement servi par un système de remorques–esclaves où les containers sont pratiquement ouverts devant elles.

Q : Y a-t-il des projets PPP de port privé avec le canal Nord–Seine.

OB-G : Il faut poser la question à Voies navigables de France.

Georges Dubrez : Vous avez acquis des terrains en décembre 2006 et vous êtes en train de réaliser l'extension du port. Ce matin, on a parlé des délais de mise en œuvre des infrastructures et du fait

que la réalisation d'un projet prenait environ vingt ans. Quel est votre mode de dévolution des travaux ? Êtes-vous complètement exemptés de la procédure des marchés publics ?

OB-G : Nous avons une certaine chance par rapport à d'autres établissements publics parce que nous n'avons pas de procédure de prise en considération ministérielle, d'autorisation de programme, puis de mise en place des crédits de paiement. Nous avons cette autonomie parce que nous sommes complètement autofinancés et que nous ne recevons pas d'argent de l'État. En ce qui concerne les travaux en eux-mêmes, nous sommes soumis au code des marchés, mais celui-ci ne nous oblige pas à faire un appel d'offres à chaque opération.

Georges Dubrez : Quand on aménage des bords de fleuve, on modifie l'espace. Ce sont des procédures qui demandent un peu de temps.

OB-G : Oui. Nous avons fait cela en plusieurs phases. Dans la convention que nous avons conclue avec Paris terminal, il y a une mise à disposition en quatre phases. Nous avons achevé un premier terre-plein d'environ 3 hectares pour lequel, compte tenu de la surface et des aménagements, il n'y a pas eu de procédure particulière à suivre. En revanche, la suite du projet est soumise à une enquête loi Bouchardeau. Il s'agit notamment d'un quai de 200 mètres qui nous permettra de disposer d'un terminal export d'un côté et d'un terminal import de l'autre. Avec les procédures, les travaux sur ce quai ne pourront pas commencer avant un an.