

Green Dock
Réunion publique d'information
Compte-rendu
Mairie de Gennevilliers, de 18h à 20h

Nb participants : 33

En présence de :

Ville de Gennevilliers :

- Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers
- Anne Laure Perez, 1^{ère} adjointe
- Chouaki Absi, maire adjoint
- Jean-François Boye, directeur de cabinet
- Philippe Ratio, service urbanisme

Goodman :

- Philippe Arfi, Directeur général France
- Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman
- Nicolas Otaï, en charge du développement technique pour Goodman
- Aurelien Noël, en charge de la gestion des actifs pour Goodman
- Rhoana Zanotelli, en charge du développement technique pour Goodman

Port de Gennevilliers :

- Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour Haropa Port

Traitclair :

- Romain Moreau, directeur d'agence.
- Gwenn Lamandé, chargée de concertation.

Introduction

Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers, introduit la réunion.

L'objectif de cette réunion est de présenter le projet, afin de mener un débat éclairé et d'ainsi recueillir les avis des uns et des autres.

Le projet présente un enjeu environnemental, du fait de sa proximité avec la zone Natura 2000 et devra donc veiller à ne pas nuire à celle-ci, à l'instar du futur projet de base nautique qui devrait bientôt voir le jour.

Le projet Green Dock est intéressant sur trois points :

- Dans un contexte où il faut cesser l'urbanisation sur des terres agricoles, l'implantation de cet entrepôt sur une friche du port permet une densification et de limiter

l'artificialisation des terres, mais aussi de préserver les emplois au sein de la métropole et de mieux travailler sur le dernier kilomètre.

- Ce projet permettra l'augmentation du trafic fluvial, ce qui est une bonne nouvelle. La pollution augmentant à la tonne transportée, la perspective d'avoir des péniches à hydrogène permettra de limiter l'impact environnemental. L'augmentation du prix du gasoil aide certainement les entreprises à faire un choix dans ce sens.

Le maire souhaite entendre tous les points de vue afin d'améliorer le projet, même si le projet ne s'inscrit pas dans le cadre d'une concertation réglementaire.

Philippe Arfi, directeur général France de la société Goodman, prend la parole et remercie le Maire pour l'organisation de cette réunion, ainsi que les participants pour leur présence. Ce projet est la réponse à un appel à projet lancé par Haropa Port pour lequel la société Goodman a été désignée lauréate. Philippe Arfi présente le contexte général de celui-ci :

- Le changement climatique, les accords de Paris qui à l'horizon 2050 fixent un objectif d'un degré et demi supplémentaire ce qui oblige à trouver des solutions pour décarboner nos activités. Le transport et le bâtiment sont les principaux leviers, représentant ensemble 85% des émissions en Ile-de-France.
- La loi zéro artificialisation nette qui définit la trajectoire permettant l'arrêt de la consommation des terres naturelles agricoles en 2050 avec un premier palier en 2030 pour lequel l'artificialisation devra avoir diminué de moitié par rapport à celle constatée entre 2010 et 2020.
- Un 3^{ème} enjeu : la mobilité, en particulier en Île de France et en zone dense pour les personnes et les marchandises. La mobilité des personnes et le retour de capacités productives au sein de la zone dense francilienne, alors qu'elles ont été historiquement relocalisées aux confins du territoire, afin que les salariés aient moins de distances à parcourir pour aller travailler. Deuxième sujet : les flux de marchandises et leur logistique : cette logistique ne fonctionne pas telle qu'elle le devrait du fait d'avoir été excentrée. Afin de décarboner celle-ci, il s'agit de massifier les flux autant que possible et de les reporter modalement quand cela est possible vers des transports plus vertueux. Le transport maritime permet ce report, même s'il comporte sa part de pollution.

Le projet Green Dock répond au cahier des charges d'Haropa Port et de ses objectifs avec : une densification tout en créant des surfaces productives, l'utilisation du fleuve, l'approche environnementale - ou sobriété énergétique (bas carbone) - et la création d'emploi.

Le calendrier prévisionnel

La présentation se poursuit par la présentation du calendrier prévisionnel.

Juin 2021 est la date à laquelle Haropa Port désigne la société Goodman lauréate. Depuis, la société travaille avec les parties prenantes afin d'affiner le projet, traiter des différents enjeux et intégrer les avis de chacun. Les dossiers de demande de permis de construire et de demande d'autorisation environnementale n'ont pas encore été déposés et ne le seront pas avant le deuxième trimestre 2023, la société ayant besoin de temps pour affiner les études nécessaires. Ce temps est mis à profit pour échanger simultanément avec les élus, les habitants et les services de l'Etat afin que les dossiers déposés puissent être le reflet de ces échanges. Il y aura ensuite plus d'un an d'instructions administratives du fait de la dimension innovante du projet puis deux ans de construction, conduisant à une livraison en 2026.

Présentation du contexte et du site existant

Thibault Vanhaezbrouck prend ensuite la parole pour présenter le site.

Le port est situé à l'extrême Nord de la commune de Gennevilliers. Le site fait face à l'Île Saint-Denis dans sa pointe et à Epinay de l'autre côté de la Berge. Dans sa forme actuelle, le site était exploité jusqu'à décembre 2021. Erigé dans les années 1950 et désormais vétuste, le site ne répond plus aux besoins actuels, d'où la proposition de Goodman d'y mettre en place une opération différente.

Densification et sobriété foncière

Le parti pris de Green Dock est de densifier. Le bâtiment proposé aujourd'hui, au lieu d'avoir un seul niveau de stockage comme 99% des entrepôts en France, en a quatre. La société a une position très volontaire sur les hauteurs : le projet est compact afin d'optimiser les surfaces.

La société souligne la volonté d'utiliser la 5^{ème} façade (toiture) pour deux aspects :

- La production d'énergie solaire, permettant notamment d'alimenter les pompes à chaleur du bâtiment, avec l'installation de 11 000 m² de panneaux, soit une des plus grandes centrales photovoltaïques en zone dense. Si le projet le permet, des panneaux solaires seront aussi implantés sur la façade sud, ce point étant encore à l'étude.
- La ferme urbaine, en partenariat avec la société Cultivate, qui produit in situ des légumineux et aromatiques et qui, grâce à cela, raccourcit les circuits de distribution. Cette production est notamment destinée aux supérettes et restaurants franciliens.

Autre fonctionnalité du Projet : le raccordement du site au fleuve. Une démarche volontariste a conduit la société Goodman à demander aux futurs utilisateurs leurs besoins opérationnels pour reporter demain une partie des flux vers le fleuve. La proposition est de connecter physiquement le bâtiment au fleuve afin de pouvoir charger directement des contenants ou des camionnettes sur barge par l'intermédiaire d'un ponton.

Dernier élément : la versatilité du bâtiment. L'idée est de proposer un bâtiment qui peut avoir plusieurs vies. La proposition est d'offrir un bâtiment qui sera modulable facilement. Celui-ci offrira plusieurs niveaux : des volumes hauts de 6 mètres de hauteur libre pour les activités de stockage et 4,5 mètres pour les activités de distribution. Cette variation des hauteurs permet de proposer un bâtiment offrant une meilleure compacité ainsi qu'une meilleure efficacité opérationnelle.

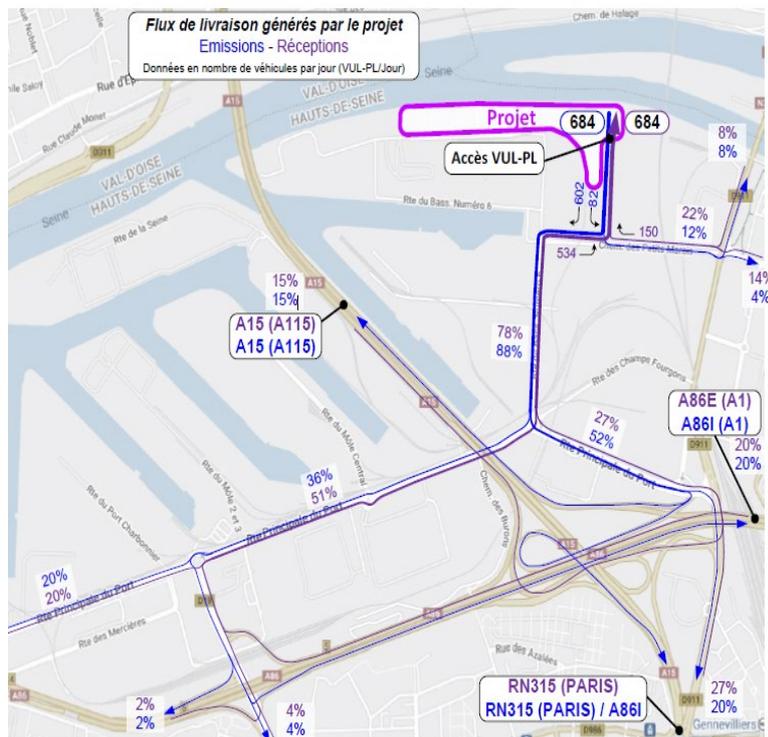
Impact du projet sur le trafic routier

Méthodologie de comptage

Dans un premier temps des comptages ont été effectués sur le port de Gennevilliers permettant d'établir l'état initial. Dans un deuxième temps, les flux générés par le projet ont été établis sur la base des projections suivantes : des véhicules légers pour les employés du site (525 véhicules jour), des véhicules utilitaires (480 véhicules jours) et des véhicules de type poids lourd (204 véhicules jour).

Synthèse de l'impact sur le projet

Le graphique montre la répartition des véhicules sur le site et sur les infrastructures existantes à proximité du projet.



Hypothèses d'affectation des flux de livraison générés par le projet à la journée

En résulte une situation avant-après permettant d'estimer l'impact du trafic projet sur les infrastructures routières. A titre d'exemple, sur la route départementale 19, qui part de Gennevilliers vers le port, 17 600 véhicules circulent actuellement chaque jour pour 18 100 une fois le projet opérationnel, soit une augmentation estimée de 470 véhicules.

Cette étude permet donc d'estimer l'impact du projet sur l'évolution du trafic. L'image du trafic sur le port de Gennevilliers en situation projet montre que l'impact sera faible - avec certains points d'attention toutefois.

Logistique Fluviale

Il faut distinguer deux types de logistique fluviale :

- La logistique amont, soit les flux entre le Havre et Gennevilliers. Il s'agit d'approvisionner le bâtiment avec l'objectif de faire du report modal sur ce tronçon-là en utilisant le fleuve voire le rail. Le flux est identifié, le travail qui a été effectué avec les clients utilisateurs a été de quantifier ce trafic fluvial, estimé à 2 bateaux par jour (15% de report modal) qui vont s'ajouter au trafic existant de 30 bateaux. Ce trafic là viendra jusqu'au terminal à container, installation portuaire présente sur le port de Gennevilliers. Le but est que ces barges ou trains soient déchargées sur le port puis les containers acheminés jusqu'au site.
- La logistique fluviale aval, entre le site lui-même et la zone dense. Il s'agit principalement du flux de Gennevilliers vers Bonneuil-sur-Marne avec différents arrêts. Pour ce dernier le ponton de transbordement, partie intégrante et innovation majeure du

projet, sera utilisé. Les projections sont de 15 % de report modal soit 8 bateaux par jour. Le flux déjà existant est de 100 bateaux par jour, soit une augmentation relative de 8%.

Nicolas Otal, responsable développement chez Goodman prend la parole pour présenter les aspects architecturaux, paysagers et environnementaux à travers la présentation des autres études en cours.

Volet architectural

Sur le volet architectural, le projet présente une situation particulière avec un territoire au sud du site industriel et portuaire, avec notamment la présence de cuves de stockage d'hydrocarbure. Au nord du site en bord de Seine, le contexte est plus naturel avec la présence de la pointe de l'Île Saint-Denis et de sa zone Natura 2000 ainsi que les berges d'Épinay et d'Argenteuil qui reçoivent plutôt des programmes d'habitation.

D'un point de vue architectural, l'agence a fait le choix d'organiser l'espace de projet en aménageant l'ensemble des voiries de circulation interne du site côté sud, en vis-à-vis de l'infrastructure portuaire. Côté nord prennent place les surfaces tertiaires, tournées vers le milieu naturel.. La mise en œuvre d'une résille autour du projet permet d'alléger le bâtiment et de proposer une architecture moderne, beaucoup plus qualitative que celle d'un bâtiment logistique traditionnel.

Du fait de la configuration topographique de l'environnement, et notamment de la présence de bâtiments qui surplombent le projet, la toiture du projet sera aménagée pour développer la production d'énergie renouvelable d'une part mais également pour renforcer, à travers l'implantation de la ferme urbaine, l'intégration paysagère du bâtiment ainsi que le potentiel d'accueil de la biodiversité du site.

Projet paysager

Les grands axes qui ont été développés dans le projet sont multiples :

- Renaturer les berges de Seine et revégétaliser ces dernières. Aujourd'hui la parcelle est quasi intégralement minéralisée. Une des intentions du projet est de traiter végétalement la strate basse des berges et le perré afin de renaturer le site, notamment pour sa partie au droit de la zone Natura 2000.
- Végétaliser la façade afin qu'elle puisse jouer un rôle dans l'interaction avec l'environnement.
- Planter une ferme urbaine qui serve à l'intégration architecturale et paysagère du bâtiment et concoure à la préservation et au développement de la biodiversité au droit du site.

Qualité de l'air

Dans le cadre des études environnementales qui constitueront l'étude d'impact du projet, quatre études ont déjà été réalisées, reflétant à ce stade les principaux impacts du projet sur son environnement.

Dans le cadre de l'étude sur la qualité de l'air des capteurs ont été installés dans les environs du projet puis les données ont été agrégées avec celles d'Air Paris. A partir de là une cartographie

de la qualité de l'air dans la zone a été établie. Au même titre que les études de trafic ou les études acoustiques, les projections du projet comparées à l'état initial ont permis de mesurer les impacts de celui-ci et de s'assurer notamment du respect de la réglementation en vigueur.

Méthodologie et bilan – qualité de l'air

Un suivi par type de polluant est réalisé, confronté par la suite à la réglementation. Les premières conclusions des études sur la qualité de l'air montrent que le projet a un impact jugé peu significatif sur la qualité de l'air et qu'il n'y a pas de risques sanitaires associés.

Il y a lieu de mettre en perspective le résultat des études avec l'évolution des motorisations des flottes de véhicules vers du zéro-émissions – partie intégrante des plans de développement des clients utilisateurs qui travaillent sur le projet. Pour autant, les modélisations actuelles ne tiennent pas compte de cela et sont maximalistes.

Études de luminosité

Des mesures in situ de la luminosité ont été réalisées autour de la zone Natura 2000, sur le chemin de halage et au niveau de la berge d'Epinais-sur-Seine qui fait face au projet. Une modélisation en 3 dimensions du projet, dans son environnement, a ensuite permis de développer deux thématiques : l'ombre portée du bâtiment d'une part, son éclairage (intérieur et extérieur) d'autre part.

La projection du bâtiment à différentes périodes de l'année et à différents moments de la journée montre que le projet génère une ombre portée jugée faiblement impactante. Sur la zone Natura 2000, le projet a un impact faible voir négligeable, avec 55 heures de soleil par an sur la partie basse de la berge qui seraient neutralisées par le projet. Sur les habitations qui bordent le chemin de halage, l'impact est encore plus négligeable avec une suppression de 22 h d'ensoleillement par an au niveau de leurs jardins.

Impact de l'éclairage

Au même titre que l'ombre portée, des études sur l'éclairage ont été conduites. L'éclairage extérieur du bâtiment sera un éclairage moderne qui suivra les réglementations imposées. Il est toutefois souligné un point d'amélioration au niveau de l'éclairage des bureaux, nécessitant des systèmes occultants permettant de limiter l'impact de l'éclairage sur l'environnement.

Études acoustiques

Sur le même modèle que précédemment il a été procédé à un ensemble d'analyses, en plaçant des capteurs tout autour du bâtiment et dans les zones environnantes permettant d'enregistrer sur des périodes longues les niveaux de bruit constatés à aujourd'hui. Sur la méthodologie, les émergences maximales du projet sont modélisées afin d'analyser la compatibilité de celui-ci avec la réglementation, en limite de propriété mais également vis-à-vis des habitations voisines.

Les conclusions de l'étude acoustique montrent qu'en période diurne, sur les différents points récepteurs, le projet est conforme. En période nocturne de 5h à 7h, pour laquelle les seuils réglementaires sont moins élevés, sont constatées 2 non-conformités vis-à-vis des habitations qui font face au projet.

Pour la période nocturne de 1h à 3 h, des non-conformités sont également constatées vis-à-vis des habitations qui font face au projet. Au même titre que la luminosité, le projet devra être

adapté et traiter ces non-conformités. Il est d'ores et déjà prévu de faire évoluer la façade nord, plus particulièrement les cours camion et rampes d'accès aux différents niveaux.

Enjeux de biodiversité

L'un des enjeux identifié et des plus substantiel est la biodiversité, avec notamment la présence d'une zone Natura 2000 à proximité immédiate du site et plus largement également l'insertion du projet en bord de Seine, à la croisée des trames verte et bleue.

Accompagné par le bureau d'étude Biotope et en collaboration avec les gestionnaires de la zone Natura 2000, il a été procédé à un inventaire permettant de caractériser le milieu, à partir de données bibliographiques et de visites de site, sur les différents types de faune et de flore présents sur le site et ses alentours. Le principal enjeu identifié est l'avifaune, matérialisé par la présence de deux espèces d'oiseaux (Serin cini et Bergeronnette grise). Dans ce cadre et en accord avec la méthodologie ERC (Eviter, réduire, compenser), des mesures d'évitement et de réduction sont proposées, à la fois durant la phase chantier et en exploitation.

L'ambition du projet demeure de conférer au site un potentiel écologique supérieur à l'actuel, notamment du fait de la revégétalisation, de la déminéralisation des sols, de la renaturation des berges, de l'implantation de la ferme urbaine en toiture mais aussi de l'intégration dans l'évolution à venir de la façade sud de nichoirs.

Fin de la présentation

TEMPS DES QUESTIONS RÉPONSES

Il est précisé qu'à ce stade du projet, toute question ne trouvera pas nécessairement de réponse étant donnée la complexité et la technicité du projet. L'équipe projet a besoin de temps pour faire évoluer celui-ci mais les questions laissées sans réponses pourront être traitées lors de la prochaine réunion.

Question : pourquoi une dérogation sur la hauteur par rapport au PLU et pourquoi Mr le maire, l'avez-vous accordé ?

Réponse du responsable du service d'urbanisme de la ville de Gennevilliers : sur la règle des hauteurs, il y a une dérogation qui n'est pas cadrée, qui n'est pas chiffrée. Aujourd'hui le projet Green Dock est conforme au PLU. Pour autant, comme cette règle de dérogation n'est pas cadrée, on va avoir d'autres projets sur d'autres parcelles du port qui dépassent le plafond des hauteurs mais avec une dérogation des hauteurs qui n'est pas chiffrée. Aujourd'hui on va proposer une dérogation qui sera cadrée, chiffrée, en fonction de la surface du terrain et donc ce sera un plafond pour cette dérogation. La modification du PLU n'est pas pour rendre conforme le projet Green Dock, il l'est déjà : c'est un élément de cadrage qui semble important à la ville d'apporter compte tenu de la rédaction de la dérogation actuelle.

Une dame demande des précisions sur la réponse et s'interroge sur la modification du PLU en préalable à ce projet de Green Dock.

Or, le PLU n'a pas été modifié dans ce sens. Mr le maire précise que la dérogation n'a rien à voir avec l'ensemble du projet : c'est une volonté de la ville de réglementer, sur l'ensemble du port, les dérogations qui pourraient être émises pour éviter les abus.

Question sur les hauteurs : C'est 30 mètres serres comprises ? J'ai l'impression qu'il y a un flou sur la hauteur réelle du bâtiment.

La hauteur de 30 mètres est comprise sans serres. Ces serres s'inscrivent dans la réglementation du PLU et montent à 35 mètres.

Question : qui a réalisé l'étude trafic ? On a les modalités de calcul ?

Un bureau d'études spécialisé, CDVIA, s'en est chargé des études de trafic qui seront versées au dossier de demande des autorisations. Les modalités de calcul seront également versées au dossier : il y a le relevé sur le port, itéré avec la base de données de la DIRIF qui nous donne les chiffres de la situation initiale, auxquels on vient ajouter les flux du projet pour quantifier la situation en phase projet.

Est-ce que les études ont été faites par ceux qui ont réalisé les études environnementales de la zone Natura 2000 ? Parce que si ce sont les mêmes on a des doutes.

Les études environnementales ont été, à ce stade de l'avancement du projet, réalisées par le bureau d'étude BIOTOPE, une des références en la matière en France.

L'ombre portée est calculée sur 30 ou 35 mètres ? Parce qu'à chaque fois vous annoncez 30 mètres + 5 mètres de bonus.

L'ombre portée en 3 dimensions est sur le bâtiment tel qu'il est conçu aujourd'hui, soit 30 mètres plus 5 mètres de serres pour la ferme urbaine.

Est-ce que ces études ont été faites par les mêmes personnes qui ont fait les perspectives ? Les perspectives qui vous nous avez présenté représente la moitié de la hauteur réelle, c'est-à-dire d'à peu près 18 mètres alors que la hauteur est de 35 mètres.

Non, les calculs d'ombres portées ont été réalisés par le bureau d'étude INGELUX. Sur les discussions que l'on a pu avoir précédemment, il y a un certain nombre d'éléments que l'on vous doit, y compris ces perspectives. Cela sera le cas pour la réunion du 12 octobre où l'on vous montrera les perspectives à différents endroits, avec l'avant-après, réalisées par l'architecte du projet.

Seulement ce qui est présenté aujourd'hui, c'est quand même avec des perspectives qui sont faussées.

Non, il y a des différences fondamentales entre des modélisations 3D dans des logiciels spécialisés qui sont utilisés par les bureaux d'étude luminosité et dans les logiciels qui permettent aux architectes de réaliser des perspectives.

Les perspectives que vous nous avez montré sur l'insertion paysagère, ce sont des perspectives d'architectes ?

Ce sont les perspectives qui ont été remises dans le cadre du concours et qui ne sont pas non plus les images qui vous ont été présentées précédemment pour montrer les hauteurs du bâtiment. On présentera les images retravaillées pour objectiver la hauteur du projet par rapport aux bâtiments existants lors du 2^{ème} temps de concertation le 12 octobre.

Dans le même ordre d'idée, le fait de montrer le bâtiment en plongé, ça minimise l'impact visuel aussi. Si vous le présentiez en contre plongé, au secours. Il faut avoir plusieurs vues.

C'est pour cela que dans les perspectives que l'on va présenter, on aura plusieurs vues avec des perspectives à vue d'homme.

Remarque : vous savez qu'à côté il y a le pont de l'autoroute, sur le chemin de halage, et sa hauteur est de 35 mètres, la même que la hauteur du projet.

Question : Est-ce que vous avez pris en compte la résonance de l'autoroute occasionnée par la hauteur du bâtiment ?

Le bâtiment est modélisé en 3 dimensions dans son environnement par rapport aux sources de bruit, dans le cadre de ces études.

Est-ce que l'organisme qui a déposé le permis de construire sera le même organisme que celui qui va gérer le cahier des charges et le fonctionnement de cet équipement structurant ? C'est à dire que : comment se fait le passage de relai sur l'engagement qu'on prend sur le fonctionnement ?

L'organisme dont vous parlez c'est Goodman. Nous sommes promoteur du projet mais pas seulement, nous sommes également investisseurs et conserverons ce site dans notre patrimoine pour le gérer nous-mêmes avec nos équipes internes.

Parce que dans certains cas de figures il y a transfert de propriété et il y a un dérapage extraordinaire.

Ce que je peux vous dire c'est que nous sommes investisseurs, nous détenons un portefeuille de bâtiments en France. Nous gérons des entrepôts logistiques dont nous sommes propriétaires, et bien évidemment, un projet comme celui-là est amené à rester longtemps dans notre patrimoine. Donc les engagements qui sont pris là sont des engagements dont notre responsable patrimoine sera le garant.

Si je peux ajouter un élément de réponse : vous parlez de permis de construire, on a un permis de construire qui régit la compatibilité du bâtiment avec les règles d'urbanisme, mais on a aussi et surtout une autorisation environnementale qui a pour but de décrire la façon dont le bâtiment sera utilisé.

Et quelle valeur juridique elle a ?

C'est un arrêté préfectoral qui s'impose au propriétaire de l'immeuble, et nous avons l'obligation de le faire respecter aux occupants. C'est donc notre responsabilité qui est engagée en cas de non-respect de l'arrêté préfectoral.

Question : Je souhaiterais avoir quelques précisions par rapport au permis de construire qui est déposé. Vu l'importance des m2, il y a une obligation d'étude d'impact et d'après ce que j'ai compris, la mairie n'est pas complètement satisfaite de l'étude d'impact et demande des compléments puisque l'on parle de dérogation. Ce n'est pas une dérogation,

c'est un complément d'information qui est demandé. Ces compléments demandés par l'étude d'impact sont réalisés par ceux qui déposent le permis de construire, or il faudrait qu'ils soient faits par un bureau d'étude indépendant.

L'état d'avancement dans lequel nous sommes sur le projet n'est pas celui que vous décrivez en ce sens que ni la mairie n'a reçu de demande de permis de construire de notre part, ni la préfecture n'a reçu de demande d'autorisation environnementale - qui comprend entre autres l'étude d'impact. L'étude d'impact est en cours de préparation, et ce qui est présenté aujourd'hui ce sont les premières composantes de cette dernière. L'étude d'impact est une des pièces constitutives des dossiers de demande en mairie et préfecture, prévisionnellement déposés en 2023. Le travail effectué aujourd'hui est d'affiner le projet à travers la réalisation des études et d'échanger avec les parties prenantes, afin que les dossiers déposés soient le plus explicites possible sur les sujets qui concernent le projet.

Question (à propos des modifications effectuées sur le bâtiment pour qu'il réponde aux seuils de bruit réglementaires) : Cela veut dire que les deux rampes de chaque côté du bâtiment, seront comme le préconisait l'organisme qui a fait l'étude sonore, close ou cela n'est pas encore décidé ?

C'est effectivement la piste qui va être suivie, avec la nuance que nous allons rentrer dans un travail de dimensionnement acoustique avec des degrés de fermeture, donc ce ne sera pas nécessairement totalement fermé.

Question : Je souhaiterais revenir sur la présentation d'introduction. Il y a un projet qui est préexistant au projet de Green Dock, que vous appelez la base nautique. Ce qui veut dire donner aux habitants des hauts de seine et de la Seine Saint-Denis la possibilité d'avoir une vie autour de la biodiversité, de la nature et de la préservation de l'environnement. Ce projet concerne les communes de l'Île Saint-Denis, la commune de Gennevilliers et de Villeneuve la Garenne. Où est placé ce projet au niveau de Gennevilliers ? Il y a eu une présentation du projet de la ville de Gennevilliers à la ville de l'Île Saint-Denis en mairie par Mr le maire et les services d'urbanisme.

C'est un projet porté par le département. Ce sera juste après le pont d'Epinay, il y a un chemin de halage. Le département a prévu de casser cette surélévation en béton du ponton pour faire plutôt un accès doux à la seine.

C'est un pont, vous pouvez préciser ?

Ce n'est pas un projet que je porte. Epinay souhaite permettre à ses habitants d'accéder à l'Île Saint-Denis. La commune a demandé à l'île Saint-Denis et au conseil départemental de la Seine-Saint-Denis de construire un pont pour permettre aux habitants d'Epinay d'accéder directement à cette pointe.

Ce sera un pont piéton ou routier ?

Un pont piéton.

Question : Sur les flux routiers que vous avez présenté il y a des éléments qui sont contradictoires : sur la RD19 on passe de 17 600 aujourd'hui à 18 100 avec le projet, ce qui fait une augmentation de 500 véhicules. Quand on regarde ce qui se passe en haut dans la phase de projet on est à + 1 310. Je ne vois pas pourquoi vous minimisez les chiffres

en disant qu'il y aura 500 véhicules alors qu'en fait il y en aura 1310 supplémentaires. Vous nous avez cité d'un côté les véhicules légers et de l'autre les utilitaires, avec 525 véhicules légers employés. Ce n'est pas terrible lorsque l'on parle de bilan carbone, les ¾ des employés viennent en véhicule.

Autre problème qui concerne plutôt Mr le maire : le cumul des projets sur Gennevilliers. On a d'un côté le projet envisagé quasiment sur le même espace que Green Dock pour lequel il y aura un cumul de circulation lié à ce projet. Il faudrait élargir la zone pour savoir ce qui se passe un petit peu ailleurs et en particulier mesurer l'impact de la ZAC des Chanteraines. Il va y avoir 1500 logements et de l'ordre de 4 500 nouveaux habitants, ce qui n'est pas négligeable. Les congestions qui sont déjà bien identifiées aujourd'hui et qui vont être amplifiées par la ZAC des Chanteraines, font que votre schéma de comptage n'est pas au point. Il ne mesure pas l'impact réel qu'aura ce projet quand tous les autres projets seront réalisés.

Autre point lié au transport modal : on a sur ce site une voie ferrée. On nous a dit qu'il n'est pas possible de l'utiliser. C'est regrettable. On se rend compte que ce qui est proposé sur la voie fluvial c'est « peanuts ». Si on pouvait améliorer ce point pour faire réellement du transport modal, on pourrait exploiter cette voie ferrée. C'est un élément pas terrible pour un projet qu'on présente comme vertueux. Par ailleurs, vous nous nous avez parlé du bilan carbone, ce serait intéressant que l'on sache également comment le projet peut avoir un impact sur le bilan carbone du premier coup de pioche jusqu'à la phase d'exploitation.

Dernier point : vous nous avez parlé de mesure ERC. Notre association environnementale milite pour l'évitement, de temps en temps pour la réduction et rarement pour la compensation. Vous avez parlé de la phase travaux, qui je pense sera plus impactante sur la biodiversité que la phase d'exploitation, donc il faut vraiment s'en occuper en évitant par exemple les travaux d'avril à mai pour limiter l'impact sur la faune du corridor, à proximité du site.

Un mot sur les voies ferrées. Ce bâtiment va accueillir les flux amont et les distribuer vers l'aval. Sa conception multimodale est surtout tournée vers les flux aval de livraison. Sur ces flux de livraison, il est difficile d'imaginer aujourd'hui dans le contexte actuel de la région parisienne, où les voies ferrées sont très occupées par du transport pour voyageurs, d'insérer des frets pour livrer à l'intérieur de la zone dense.

En revanche, il y a la question de la venue amont des marchandises. Il a y le terminal sur le port de Gennevilliers, qui permet de faire venir des flux, y compris les flux ferroviaires. Au-delà de l'aspect gestion de ces flux, il y a un autre sujet : la capacité de faire venir des trains sur des voies déjà extrêmement occupées par les voyageurs en journée, et la nuit par les travaux nécessaires de maintenance.

Le terminal que vous évoquez : le flux de camion qui va de ce terminal jusqu'à Green Dock est énorme. La RD19 va être occupé la majorité du temps par les camions qui font ce transfert. On n'a pas d'idée du transfert d'activité qui se fera par rapport au projet Green Dock.

Pour préciser, la RD19 n'est pas sur le port. Les flux dont vous parlez passent par la route principale du port, cette route à vocation portuaire et située dans l'enceinte même du port est

pour autant utilisée aujourd'hui à moitié de son trafic par le trafic de contournement de l'A86. Sur le trafic routier du dernier km pour rejoindre Green Dock : sur le terminal de conteneurs on est sur des engins lourds et on ne peut traiter ce type de flux sur le site de Goodman qui a une taille plus petite. Les entrepôts représentent une minorité de l'activité sur le port, il y a aussi et surtout les activités industrielles.

Par rapport à la RD19 - l'axe qui va de Gennevilliers au port de Gennevilliers et qui ne figure pas entièrement sur les schémas ici, par soucis d'alléger les supports - quand nous parlions du passage de 17 000 véhicules jour à 18 100 c'est évidemment la partie de cet axe située sur le port de Gennevilliers. Sur la route principale du port on a 19 000 véhicules jour, dont 30 % de poids lourd. C'est-à-dire qu'on est à plus de 5 000 poids lourds par jour. Le trafic fluvial de Green Dock, qui vient générer du trafic routier entre le terminal portuaire et le site, ne va pas augmenter considérablement ces chiffres pour la simple et bonne raison qu'on a deux bateaux jour en amont. En somme, c'est environ 40 à 60 camions jour, donc rien comparable aux 5 000 existants sur le port de Gennevilliers. L'idée n'est pas de minimiser ces chiffres, on a 204 poids-lourds qui viennent jusqu'au bâtiment, 480 véhicules utilitaires et 525 véhicules légers. Pour les véhicules légers, dans les hypothèses, il n'y a qu'un quart des employés qui seront amenés à venir sur le site en transports en commun. C'est possible que ce soit plus, mais l'idée des hypothèses c'est de quantifier l'impact maximal.

Question : Ce sont ces slides là qui sont présentées sur le site de concertation de la mairie de Gennevilliers ou ce sont les anciennes slides qui ont été présentées dans nos différentes réunion ? J'ai le sentiment que ce sont des nouvelles. Je ne me souviens pas qu'on ait évoqué si souvent la zone Natura 2000. Ce qui m'embête c'est que nous avons travaillé ensemble pour donner des pistes et que nous n'avons malgré tout jamais eu de réponses aux questions posé à plusieurs reprises sur les études faites, le détail de ces études... C'est un projet réalisé sur le 92 en face de la commune du 93. C'est vrai que le cumul des projets sur Epinay et sur L'Île-Saint-Denis, ça va faire beaucoup. Je comprends qu'il va y avoir l'approvisionnement du dernier km de la ville de Paris et qu'encore une fois nous on va se récupérer tout cela. Cela a été évoqué pendant les différents temps de concertation mais malgré tout, toutes les équipes n'ont jamais répondu aux questions et que l'on repart de zéro.

Concernant les slides, ce sont exactement les mêmes que nous avons présenté lors des précédentes réunions.

Les discussions que l'on a pu avoir se sont faites dans le cadre de la concertation associative, dont la restitution se fera en octobre. L'objectif aujourd'hui est d'initier la concertation ville en offrant toute la transparence sur ce projet afin que tout le monde ait tous les éléments et puisse prendre part à la démarche.

Remarque : Si vous remettez les mêmes slides sur le site de Gennevilliers, présentant des perspectives de bâtiment de 18 mètres au lieu de 35, la démarche de concertation est biaisée. Vous annoncez que l'étude d'impact est faite sur Natura 2000 jusqu'au mois de septembre, sans prendre en compte la migration des cormorans qui arrive au mois d'octobre, cette étude est biaisée. La démarche est fourbe. Si vous mettez la même chose sur le site, à quoi sert la concertation ?

Sur ce sujet de désaccord sur les perspectives, on présentera, à l'occasion de la réunion de restitution, les images mises à jour avec l'objectivation des hauteurs du bâtiment et l'insertion paysagère et architecturale.

Question : pourquoi un projet de cette dimension là sur le fleuve ? Ce projet qui est gigantesque est sur le fleuve alors que c'est un naturel commun qui est là pour les habitants de différentes communes, de L'Île-Saint-Denis, de Villeneuve la Garenne, de Gennevilliers. Je ne comprends pas pourquoi un entrepôt si important vous le placez sur un fleuve qui est bien commun.

Effectivement, le fleuve est un bien commun et a diverses utilisations une utilisation économique, essentielle pour le fonctionnement de la métropole. On peut regretter que sur la logistique il soit peu utilisé. Il est utilisé par contre au quotidien pour la filière de la construction. Aujourd'hui il y transite chaque année des barges équivalentes à 250 000 camions.

Remarque : la Seine n'est pas un fleuve sauvage, c'est un fleuve qui a toujours eu une utilisation commerciale mais dans une certaine mesure c'est un petit fleuve en comparaison au Rhin. On est tous pour débloquer le fluvial, mais les chiffres sont parlants : il y a 15 % de fluvial : on sait très bien que le projet n'est pas fluvial. Et ce projet fluvial sera de toute manière limitée par la dimension du fleuve. Oui il faut effectivement désimperméabiliser les sols et créer de l'emploi. Mais un projet logistique de cette taille-là, pour parler de gigantisme, je ne suis pas sûre que ce soit, aux vues du contexte environnemental actuel, la meilleure stratégie à avoir. Selon moi c'est de la logique import et ces entrepôts doivent être construits sur les darses et pas sur le fleuve.

La seine a une vocation économique et d'accueil de biodiversité, mais également une fonction récréative. Si on parle du projet porté par le conseil départemental du 93, nous allons évidemment accompagner les villes et les promoteurs pour le développement d'activités de loisir. Nous promouvons un usage du fleuve à la fois respectueux de la nature, respectueux des usages des populations en termes de loisirs et des usages du fret.

Question : Sur le modèle économique de Goodman : je suppose que celui-ci s'appuie sur les darkstores et comme ceux-ci viennent d'être interdit par plusieurs mairies le projet n'a plus de sens. 2^{ème} question : sur cet entrepôt : en amont il est 100% alimenté par la route. En aval, il est au mieux en trafic fluvial à 7 %. Donc ce qui fait que la plupart du trafic c'est du routier. On peut se poser la question : pourquoi le mettre en bord de seine ? La voie ferrée qui sera certifiée en 2022 semble complètement anachronique. Cet entrepôt serait beaucoup mieux à proximité de l'A86 plutôt que sur le fleuve. 3^{ème} question : si les voies ferroviaires et du RER sont surchargées et pas adaptées, on peut également envisager des livraisons par tramway, les voies arrivant à proximité du port. Dernier point, les éléments présentés par Goodman, sont les mêmes que ceux présentés précédemment, notamment sur la qualité de l'air. On vous a fait des objections mais les sujets ne sont pas bien pris en compte.

Question : je partage les inquiétudes qui ont été exprimées sur l'impact environnementale. Mais je souhaiterais revenir sur la question du projet : il va remplacer quoi ? Il répond à un besoin existant, ou à un besoin imaginé à venir ? Comment fonctionnera cet entrepôt, et qu'est ce qui diminuera ailleurs ?

Fort heureusement, le modèle économique de Green Dock ne repose absolument pas sur les darkstores. Ce n'est pas du tout un secteur que nous connaissons, nous n'en faisons pas. Les gens qui font du quick commerce et du darkstore ne sont pas nos clients. Je ne pense pas que ce soit un modèle économique qui corresponde au modèle de Green Dock. Par contre, la logistique alimentaire francilienne, oui. Il faut livrer les marchés, les magasins... Sur ce que remplace le projet : les objectifs de décarbonation, qui ne sont pas directement les nôtres, parce que nous sommes un acteur immobilier et non un prestataire logistique ou une société de transport. Le secteur de transport est celui qui a fait le moins d'effort de décarbonation ces dernières années. Une des manières de décarboner c'est de bien positionner correctement les plateformes de l'avant dernier km pour pouvoir massifier les flux et faire de la distribution capillaire. Si elles sont positionnées à 100 km elles ont un coût environnemental énorme. Green Dock participe à ça et apporte une solution qui n'existe pas aujourd'hui : il n'existe pas de plateforme qui soit connectée physiquement au fleuve et qui permette de façon opérationnelle de faire un transfert de marchandise sans rupture de charge directement depuis le bâtiment.

Question : je travaille pour la fondation Anaïs, en particulier pour un d'ESAT situé tout près du port, on est un d'ESAT positionné sur la transition écologique et on fait de la logistique. Ma question : avez-vous déjà intégré la question de RSE pour l'intégration de personnes en situation de handicap dans les 700 emplois qui vont être créés. Est-ce que vous avez déjà des processus pour intégrer des structures comme les nôtres -il y a cinq ESAT à Gennevilliers- nous par exemple on a 100 salariés. Est-ce qu'il y a déjà une liste métier sur laquelle on peut se pencher pour envisager les formations à proposer. La deuxième question : en termes de gouvernance du projet, est-ce qu'il y a déjà des éléments de gouvernance pour garantir les engagements notamment écologiques, RSE qui seraient pris ou pour inciter vos locataires à s'engager sur ces points ? Si vous souhaitez faire un projet innovant, quelles sont les garanties sur ce pilotage ?

Question : J'ai une question sur le schéma d'orientation durable qui prévoit que les activités nuisibles ne seront pas implantées au bord du fleuve. Or cet entrepôt est-il considéré comme nuisible ou pas ? La deuxième question c'est que la ville exige 0 m2 d'espaces vert sur les 400 hectares du port, pourquoi ?

Ce n'est pas juste de la poser comme ça, parce que ce n'est que sur une partie du port. La dérogation sur les espaces verts ne porte que sur une petite partie du port, par contre sur le reste du port il y a des exigences.

Le SODD prévoit un développement économique du port qui soit pour autant respectueux du territoire. Dans ce cadre, ce que nous essayons d'arbitrer c'est de choisir des activités - et nous pensons que la logistique dans cette forme en est une - qui limite les nuisances par rapport à des activités de construction ou de recyclage qui sont généralement émissives de poussière ou de bruit, de façon bien plus importante.

Sur l'inclusion : ceux qui travailleront dans cet entrepôt ne seront pas nos salariés mais les salariés de nos futurs clients. Il est un peu tôt pour évoquer les perspectives d'emploi, avec la mairie ou pôle emploi. On est encore sur un horizon de temps qui est de 4 ans. Il y aura une étape intermédiaire qui sera le chantier, mais sur le fonctionnement du bâtiment c'est un peu tôt.

Sur les engagements environnementaux, ce que nous essayons de faire c'est d'en intégrer un maximum dans le projet au travers de ses futures autorisations administratives. Après il y a des engagements externes au bâtiment : mobilité, emploi..., sur lesquels on va travailler tous ensemble. On a déjà trois clients qui nous ont rejoint très tôt dans l'aventure parce qu'ils croient en notre vision, notamment sur l'utilisation du fleuve (CEVA Logistics – filiale de CMA-CGM, DBSCHENKER – filiale logistique et transport de la Deutsche Bahn, équivalent SNCF Allemand, et STEF, spécialiste de la logistique froid).

Question : Je reviens sur les 15 % de trafic fluvial, c'est beaucoup trop peu pour justifier un énorme entrepôt les pieds dans l'eau. Soit il n'existe pas de véritable ambition fluviale, soit il en existe une et on dépasse les 15%. Pourquoi ne pas s'engager sur une part importante qui justifierait ce projet ?

Remarque : j'habite à Argenteuil. C'est quand même extraordinaire que la ville de Gennevilliers qui est vendue comme la ville du circuit court héberge un temple de la surconsommation, avec des milliers de de milliers de kilomètres dont on n'a absolument pas besoin et qui s'oppose complètement au concept de circuit court. Il y a une grosse contradiction.

Question : Si ce projet crée des emplois, on sera tous d'accord pour dire que c'est bien. J'ai cru comprendre que vous ne serez pas les personnes qui créeront des emplois de façon pérenne. J'ai l'impression que vous ne savez pas combien d'emploi il y a exactement sur le port aujourd'hui. Comment on travaille sur les vraies perspectives d'emplois ? La promesse de créer des emplois me paraît hypothétique alors que j'ai l'impression que cet argument là sera pivot pour appuyer ce projet.

Vous aurez remarqué que j'ai peu utilisé cet argument-là durant ma présentation.

Remarque : vous avez un point de vue, nous en avons un différent, ce n'est pas forcément incompatible, il faut juste qu'on discute pour arriver à des choses raisonnables. Le gigantisme du projet est énorme : c'est l'équivalent de deux stades de France côte à côte en bord de Seine. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de le reculer un peu ? J'ai vu que vous aviez des parkings en sous-sol, est-ce que vous ne pouvez pas creuser davantage pour faire des niveaux inférieurs plus bas pour baisser la hauteur des bâtiments. L'autre chose qui me gêne c'est le côté 24h/24h et 7/7 jours, c'est énorme aussi. Est-ce qu'on ne peut pas aller vers un peu plus de raison et de modération. Bien évidemment il y a des besoins économiques dans la région et des besoins logistiques mais est-ce que l'on ne peut pas tendre à quelque chose de plus raisonnable ?

Dernière chose : quel est le nombre de m² à louer sur le port et est-ce qu'on a besoin de quelque chose d'aussi grand ?

Le nombre de m² à louer sur le port est nul. On a deux entrepôts aujourd'hui qui sont vides parce qu'on est en train de les réhabiliter. Aujourd'hui, lorsque vous avez un client qui quitte le port, on a 10 candidatures. La demande est là, d'autant plus dans un contexte de zones à faible émission, de zéro artificialisation nette, nos clients ont besoin de rapprocher leur logistique des zones denses et de stopper la dynamique d'éloignement de la région IDF.

Sur la création d'emploi : Gennevilliers c'est 44 000 emplois, il y en a 8 000 sur le port.

Question : lors de la concertation on nous a présenté des espaces vides, pourquoi c'est saturé aujourd'hui ?

Il n'y a pas d'espace vide au port, le taux d'occupation est de 94 %, les seuls % disponibles sont ceux sur lequel sera implanté les Green Dock puisque le site est actuellement vacant. Ce sont uniquement des terrains qui sont en cours de mutation. Le port a été complètement artificialisé depuis maintenant des années.

Sur la question des emplois : lorsque l'on fait un bâtiment, on a des ratios avec les clients qui l'utilisent. Là en l'occurrence on peut être un peu plus spécifiques, parce que le projet a déjà fait l'objet d'études avec les clients qui souhaitent s'installer sur Green Dock et qui ont travaillé, en fonction de la manière d'exploiter cet immeuble-là, aux besoins en personnels que le site allait générer. On a la chance d'avoir des données plus précises que dans n'importe quel projet de même nature réalisé par un promoteur.

Je ne sais pas si vos impressions sont l'absence de discussions mais ce n'est pas l'intention de l'équipe, sinon nous ne serions pas là. On aurait déposé tout simplement les permis de construire sinon, par contre il faut nous laisser un peu de temps pour faire évoluer le projet : il y a énormément d'éléments à intégrer. Le projet n'est pas figé, on a six mois pour préparer les dossiers qu'on va déposer, donc cela nous laisse du temps pour échanger. Par contre, sur la question de créer des niveaux sous terrain et d'enterrer la logistique, c'est une hérésie. Faire travailler les gens en sous-sol sans lumière naturelle, nous ne le concevons pas. Je comprends que la hauteur soit un sujet, ceci étant le projet tel qu'il est aujourd'hui a la même longueur que les bâtiments existants, même si la hauteur évolue.

Remarque : les entrepôts n'ont généralement pas de fenêtre, le stockage non plus. Quel est l'intérêt d'avoir de la hauteur ?

Les entrepôts sont éclairés naturellement, c'est obligatoire dans la réglementation à la fois en façade et surtout en toiture. Lorsque vous prenez de la hauteur, la lumière vient nécessairement des façades.

Remarque : Il y a eu une alerte, il y a une semaine et demi, sur la baisse du trafic fluvial sur le Rhin, Danube... lié aux hausses de températures. Donc les fleuves qui sont fait pour ça ont du mal, donc nous nous aurons du mal à assurer ce trafic et nous serons tout camion, en plus on a le Bourget à proximité avec tous les avions qui nous passent au-dessus, ça fait un peu beaucoup pour un petit bout d'île.

Question : seriez-vous d'accord Mr Le maire pour mettre les documents de l'association Protection Berges de Seine sur le site de la concertation ?

Il faudrait les voir avant, mais sur le principe oui.

Sur la question du flux fluvial : effectivement 15% c'est peu, mais ce n'est pas rien. Aujourd'hui, il est de 0. Et une partie des flux ne sont pas reportables modalement. Il n'a pas vocation exclusive de desservir l'intramuros parisien. Il a une vocation locale également. Demain si La Poste loue une partie de l'entrepôt, une partie des flux sera reportable modalement via le fleuve parce que les entreprises destinataires seront situées sur les bords de seine, mais si La Poste doit livrer une palette de papier à la mairie de Gennevilliers, elle ne pourra pas. On ne peut pas faire du 100%.

Sur le port il y a un accord pour qu'il y ait un minimum de l'utilisation du fluvial pour pouvoir y rester. A l'inverse, c'est un bon argument le 15%, c'est peu vu la taille de l'entrepôt mais c'est une chance pour développer le fluvial. Cet entrepôt permet d'envisager un développement par la seine et ce seront des véhicules électriques qui pourront assurer cette livraison au dernier km.

Remarque : cette urgence climatique nous pousse à plus d'effort. 15% c'est peu.

Sur l'avenir c'est ce que je souhaite, de la même manière qu'à terme on développe la voie ferrée. Aujourd'hui le problème c'est qu'on utilise la voie du RER C et la SNCF donne la priorité aux passagers. Il faudrait utiliser des voies supplémentaires pour que le port utilise aussi la voie ferrée, ce qui paraît essentiel aussi.