

Goodman > Projet Green Dock

Réunion publique de synthèse du 12 octobre 2022

Le mercredi 12 octobre 2022, à 18h, à la salle du conseil municipal de Gennevilliers.

Participants : 73

Intervenants :

Patrice LECLERC, maire de Gennevilliers

Philippe ARFI, directeur France, Goodman,

Thibault VANHAEZEBROUCK, Goodman

Nicolas OTAL, Goodman

Jean PLATEAU, directeur du Port de Gennevilliers, HAROPA PORT

Intervenants associatifs :

Antoine GAUDIN, membre du collectif Protection Berges de Seine, au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier.

Francis REDON, président de l'association Environnement 93.

Animateur-Modérateur :

Jean-Baptiste POINCLOU

Introduction de la réunion

M. le maire Patrice LECLERC introduit la réunion en remerciant les participants de leur présence. Il précise que cette réunion de concertation publique volontaire vient clôturer un double cycle de concertation qui s'achève. La mairie a souhaité faire cette concertation, qui n'était pas obligatoire, car le projet interroge, et il est important qu'il y ait un débat en dehors du cadre réglementaire et que les associations puissent s'exprimer. Il ajoute que la réunion de ce soir ne sera pas conclusive, que d'autres phases réglementaires d'études arrivent et que le travail de concertation doit se poursuivre tout au long du projet.

Autour du port, la ville souhaite travailler sur deux objectifs :

- Développer le port de Gennevilliers, en renforçant les activités logistiques de la zone, comme le fait la mairie depuis les années 1980. La ville de Gennevilliers compte aujourd'hui 47 000 habitants pour 41 000 emplois (dont 8 000 sur le port), et il faut conserver des emplois productifs sur le territoire, en combinant logistique et activité industrielle. L'axe Seine est une opportunité de développement de transports plus vertueux que la route et Gennevilliers est particulièrement bien située sur cet axe.
- Densifier les zones d'activités économiques pour ne pas s'attaquer à des terres agricoles, à Gennevilliers ou ailleurs. Ce projet s'inscrit dans l'objectif de ZAN [Zéro Artificialisation Nette] et évite l'étalement logistique.

Enfin, le maire rappelle l'importance de la zone Natura 2000 et des berges naturelles à proximité, et précise qu'il faut continuer le travail et les échanges sur ce projet pour s'assurer qu'il est compatible avec cette zone.

Jean-Baptiste POINCLOU présente la tribune et le déroulé de la réunion :

1. Raisons d'être d'un projet logistique en bord de fleuve (HAROPA)
2. Rappel des étapes passées (Goodman)
3. Enseignements des parties prenantes associatives
4. Enseignements du maître d'ouvrage (Goodman)
5. Propositions d'évolution du projet et engagements pour la suite (Goodman)
6. Échanges avec le public
7. Conclusions

Antoine GAUDIN, intervenant associatif au nom du collectif Berges de Seine, remarque qu'il aurait été plus judicieux que les associations interviennent après les propositions d'évolution de Goodman.

Jean-Baptiste POINCLOU précise que les associations pourront bien entendu reprendre la parole au cours du temps d'échange prévu en fin de réunion pour réagir aux propositions d'évolution de Goodman.

1. Raison d'être d'un projet logistique en bord de fleuve (HAROPA)

Jean PLATEAU remercie M. le maire pour l'accueil et les participants pour leur présence. Il revient sur la raison d'être du projet : le contexte national nécessite une transformation forte et rapide du modèle logistique actuel qui se traduit au niveau national et local par des objectifs forts.

Cf diapositive 8.

Il rappelle que les entrepôts logistiques sont localisés essentiellement à l'est dans des zones éloignées du bassin de consommation et non connectés aux modes massifiés ; un rééquilibrage à l'ouest et le recours à des sites multimodaux à grande proximité des zones de consommation sont nécessaires pour développer une logistique de la métropole décarbonée s'appuyant sur des modes massifiés. Le port de Gennevilliers (plus grande plateforme multimodale d'Île-de-France et premier port fluvial de France) est extrêmement précieux pour répondre à ces enjeux.

Cf. diapositives 9-10.

Le Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD), concerté avec les parties prenantes en 2012 est la feuille de route de l'aménagement du port qui définit la destination des activités et fixe les engagements environnementaux.. La parcelle concernée a été identifiée comme lieu de restructuration et de densification des activités économiques, d'où l'appel à projet lancé par HAROPA PORT.

Cf. diapositive 11.

Le projet Green Dock vient s'installer en lieu et place d'entrepôts datant des années 50 qui ne correspondent plus aux normes et critères actuels (incendie, danger, environnement, conditions de travail). Le choix de HAROPA PORT est de s'orienter vers une construction neuve sur cette emprise. Le programme proposé par Goodman répond à plusieurs critères compris dans l'Appel à Projet : une activité logistique dense et multimodale, un volet environnemental (maîtrise des nuisances, sobriété, qualité environnementale du projet) et un volet économie locale (emploi et synergie au niveau du territoire).

Cf. diapositive 12.

2. Rappel des étapes passées

Philippe ARFI présente les étapes passées et le calendrier prévisionnel du projet. Il rappelle que les études actuelles sont des études avant-projet, et que la phase qui s'amorce pour les 6 prochains mois est une phase projet comprenant des études opérationnelles complètes, nécessaires aux demandes d'autorisation environnementales et urbanistiques.

Cf. diapositive 15

Il rappelle ensuite les étapes de concertation passées en deux séquences volontaires : une concertation avec les associations sur la base des pré-études, et une concertation au titre du code de l'urbanisme à l'initiative de la mairie.

Cf. diapositive 16

3. Enseignements des parties prenantes associatives

Antoine GAUDIN prend la parole au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier (Halage, L'Essoreuse, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante, Protection Berges de Seine, etc.). *L'intégralité de cette intervention est à retrouver ci-après :*

Je vous remercie pour ce temps de parole, que je prends au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier (Halage, L'Essoreuse, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante,

Protection Berges de Seine, etc.). Je vous donnerai la version écrite de cette intervention, nul besoin de la prendre en note, donc.

Ceci [image PowerPoint] est une capture d'écran d'une vidéo diffusée au grand public intitulée « Biodiversité en Seine ». On voit que près de Gennevilliers, comme espèces d'oiseaux de grand intérêt, il y a le Martin-Pêcheur d'Europe et le Grand Cormoran. La vidéo nous rappelle que le but est « d'améliorer la connaissance des milieux et préserver les habitats ». Or, qui produit ces vidéos de sensibilisation à la beauté de l'avifaune d'Île-de-France ? Haropa Port.

Haropa Port, qui, dans le même temps, prétend mettre en chantier, juste en face d'une réserve ornithologique protégée, un entrepôt géant haut comme un immeuble de 12 étages (coupant donc les trajectoires de vol des oiseaux), long de 600 mètres (deux fois le Stade de France), en verre, avec une rampe à poids lourds verticale haute de 25 mètres, tout cela fonctionnant 24h/24, avec pollution atmosphérique et lumineuse permanente et nuisances sonores au-delà des normes admises, tout cela, donc longeant sur 400 mètres en vis-à-vis direct cette zone Natura 2000, où nichent des espèces protégées (comme le Martin-Pêcheur d'Europe et la Sterne Pierregarin) dont la directive Oiseaux de l'Union Européenne stipule qu'elles « ne doivent pas être perturbées », ce qui passe, pour reprendre les termes de l'INPN (Inventaire National du Patrimoine Naturel), par le maintien de la « tranquillité des lieux ».

Une zone Natura 2000 où, de début octobre à fin mars chaque année, nichent des centaines de Grands Cormorans. Etant donné que l'étude d'impact qui nous a été présentée le 21 juin dans la réunion consacrée au volet « Biodiversité » ne prend pas en compte la zone Natura 2000 (seul le territoire du port a fait l'objet d'un examen), et étant donné que les observations qui ont nourri cette étude ont été réalisées en dehors de la période d'hivernage des Cormorans, je vous mets ici sur l'écran [image PowerPoint] quelques photographies récentes qui nous permettent d'admirer ces majestueux volatiles, en vous demandant d'imaginer dans l'arrière-plan, à la place des entrepôts existants, un entrepôt deux fois et demi plus grand, en verre, avec un fonctionnement 24h/24 et 7j/7 et une circulation incessante de poids-lourds et de véhicules utilitaires.

Je crois que cela permet de prendre conscience de la contradiction inhérente à ce projet qui se prétend écologique, et de l'absurdité qu'il y a à concevoir un bâtiment industriel aussi gigantesque à cet endroit. Et c'est peu dire que le processus de soi-disant « concertation » qui s'achève aujourd'hui n'a pas permis de dissiper cette impression de contradiction et d'absurdité, et n'a pas permis d'éclaircir les nombreuses incertitudes qui entourent le projet : son impact sur le trafic, le paysage, la santé publique, etc.

Commençons toutefois par une note positive. Cette concertation aura été utile pour mettre au jour un élément que la communication médiatique des promoteurs, opportunément axée sur le « fluvial vertueux », avait tendance à recouvrir. Je parle du fait que c'est en fait une petite minorité des marchandises de l'entrepôt, en amont comme en aval, qui transiteront par le fleuve. L'utilisation du fleuve est donc marginale par rapport à l'activité générale de l'entrepôt. « Green Dock », s'il se fait, serait avant tout un gigantesque entrepôt routier, avec tous les impacts négatifs que cela entraîne, du point de vue écologie, transports, etc.

Nous avons donc compris qu'à part un effet d'aubaine lié à la libération de la parcelle, qui arrange le commanditaire et le promoteur, rien ne justifie de placer un entrepôt aussi démesuré à cet endroit. Or, cette démesure, ce gigantisme, est la source de tous les problèmes et on nous l'a présentée d'emblée comme un « invariant » du projet. Dès lors, si tout ce qui pose problème est présenté comme un « invariant », sur quoi peut-on vraiment parler de « concertation » ?

Je liste à présent nos principaux motifs d'insatisfaction sur le déroulement du processus.

Sur l'initiative de la « concertation », d'abord. Par voie de presse, les représentants de Goodman et du port s'enorgueillissent d'avoir pris cette initiative de leur propre chef. C'est faux. Ce sont les citoyens qui ont découvert le projet par hasard, un projet pour lequel aucune annonce n'avait été faite envers les habitants des villes alentour, qui ont alerté leurs élus, et ce sont ces derniers qui ont insisté auprès du port et de Goodman pour obtenir cette concertation.

Sur la forme des réunions, ensuite. Sur les deux premières réunions (16 février et 10 mai), le format choisi consistait à dérouler sur plusieurs dizaines de minutes une présentation flatteuse du projet (la même présentation, d'ailleurs, lors des deux réunions, d'où un effet de répétition dommageable). Ce format n'a pas été propice à accueillir comme il l'aurait fallu les questions des associations et des citoyens. Des questions auxquelles il ne fut d'ailleurs apportée quasiment aucune réponse satisfaisante, la plupart pouvant se résumer à « On vous le dira plus tard », ou encore « On vous communiquera les études » (ces études ne nous ont jamais communiquées).

Lorsque l'ambition de baser les réunions sur nos questions est apparue, notamment pour les réunions du 8 juin (sur les flux) et du 21 juin (sur la biodiversité), sa mise en œuvre fut problématique. A votre demande, nous avons en effet concentré nos questions, et nous les avons regroupées par thématique, ce qui les rendait faciles à lire et à traiter. Vous avez intégralement bouleversé leur ordre, vous n'avez pas pris en compte certaines de nos modifications, et vous avez indûment affiché un « Répondu » devant des questions auxquelles aucune véritable réponse n'avait été apportée. Cela a abouti à un document illisible et inexploitable, un document que nous contestons, comme nous contestons le fait que « les thématiques des réunions ont été agréées par toutes les parties prenantes », comme vient de le déclarer M. Philippe Arfi.

Ce problème de communication a renforcé notre impression que ces réunions servaient surtout à permettre le déroulé de vos présentations, peut-être, comme l'indique un responsable d'Haropa Port dans l'article des *Echos* daté du 29 août 2022, afin « d'expliquer et de rassurer », ou encore, comme l'indiquait votre propre document de lancement du processus de concertation, de faire de la « pédagogie ». Alors que nous avons des questions précises et concrètes, auxquelles nous souhaitons des réponses du même ordre, et pas besoin qu'on nous « rassure » ou qu'on fasse avec nous « de la pédagogie ».

Venons-en au contenu des échanges lui-même. Durant ce cycle de réunions de soi-disant "concertation", vous nous avez présenté à plusieurs reprises des résultats d'études problématiques :

- des études trafic avec des véhicules partant quasiment plein (alors que ce n'est quasiment jamais le cas dans les entrepôts du dernier kilomètre) ;
- des études sur la perte d'ensoleillement en hiver pour la berge Nord et la zone Natura 2000 avec une mesure d'inclinaison du soleil douteuse ;
- une étude luminosité nocturne réalisée dans des conditions discutables, puisqu'elle oublie de prendre en compte les phares des camions et qu'elle conclut à une faible augmentation de la pollution lumineuse par rapport à l'existant, en omettant de mentionner que l'existant, c'est une situation anormale où la parcelle voisine produit une lumière puissante et perturbante toute la nuit sur les berges nord de Seine et la zone Natura 2000 ;
- un plan de coupe des bâtiments existants, des bâtiments que nous avons mesurés entre 11 et 15 mètres, où tout est haussé à 18 mètres, et auquel on adjoint une opportune perspective afin de les faire paraître plus imposant ; une perspective dont est opportunément dénuée le futur bâtiment

« Green Dock », quant à lui agrémenté de petits bosquets à son pied afin de le faire paraître plus mesuré [image PowerPoint du document fourni par Goodman].

- des visualisations du futur entrepôt dans lesquelles sa hauteur est, à l'image, quasiment la même que celle des bâtiments existants, alors que dans les faits il sera au moins deux fois plus haut [image PowerPoint du document fourni par Goodman] ;

- et je ne reviens pas sur les résultats des études biodiversité, qui présentaient également de nombreux problèmes.

A chaque fois, nous avons demandé en réunion à ce que les études elles-mêmes nous soient communiquées, afin de pouvoir en vérifier la méthodologie et les résultats. A chaque fois (sauf pour la biodiversité), vous avez déclaré que vous nous les communiqueriez avant la fin du processus de "concertation" (cela est écrit noir sur blanc dans les comptes rendus des réunions). Or, à ce jour, aucun de ces documents ne nous a été envoyé, malgré nos demandes réitérées (voir notamment mes mails officiels de relance à ce sujet datés du 13 juillet, du 3 août et du 27 septembre, auxquels aucune réponse n'a été apportée).

Pourtant, dans l'article du Parisien daté du 27 juillet, M. Philippe Arfi, directeur de Goodman France, déclare : « Nous jouons la carte de la transparence avec les habitants et les associations. » Ces paroles ne sont hélas pas en accord avec les faits. Il ne nous a pas été permis de vérifier les résultats avancés lorsqu'ils paraissaient contestables ou peu crédibles, et devant cette opacité nous restons donc avec nos questionnements et nos inquiétudes.

Par ailleurs, à chaque réunion, nous avons demandé aux représentants de Goodman et du port de Gennevilliers de communiquer avec nous plus ouvertement et de façon plus anticipée sur les opérations en cours. A chaque réunion, vous avez promis de tenir compte de cette requête. Pourtant, à peine trois semaines après notre première réunion, il y eut la destruction des bâtiments en bordure de Seine qui eut lieu par surprise, en mars, en pleine période d'hivernage des Cormorans, ce qui a causé chez ces oiseaux une agitation anormale que nous avons documentée. Comment imaginer dès lors que vous tiendrez compte de la période d'hivernage des Grands Cormorans au moment des travaux de construction ? En tout cas, vous ne nous avez pas informés de cette opération.

Même chose pour le lancement de la concertation publique préalable de la mairie de Gennevilliers, qui s'est tenue essentiellement pendant l'été, et dans laquelle, pendant longtemps, n'ont figuré, à titre d'information pour les citoyens intéressés, que les présentations promotionnelles de l'entrepôt fournies par Goodman.

Au cours de ces réunions, certains échanges nous ont déconcertés. Par exemple, lors de la réunion du 8 juin sur les flux, nous avons fait observer que les bateaux de croisière faisaient régulièrement demi-tour à l'endroit où vous projetez de situer le ponton de "Green Dock" (qui serait alors en incompatibilité avec cette manœuvre). Le directeur du port et le représentant de VNF nous ont dit que ce n'était pas possible que les bateaux fassent demi-tour à cet endroit. Or, voici ce qui se passe quotidiennement l'été, et ponctuellement durant le reste de l'année : [image PowerPoint d'un bateau faisant demi-tour].

Ou encore, lors de la réunion du 21 juin sur la biodiversité, l'un de vous a prétendu que la LPO était favorable au projet. Quelqu'un dans l'assistance a réagi en disant que le président de la LPO avait émis un avis très négatif à son sujet. Contactée par mes soins, la LPO nous écrit le 18 juillet que la position de la LPO n'avait pas encore été communiquée et que, je cite, « de nombreuses questions

restent sans réponse : éclairage du bâtiment et des serres, surfaces vitrés, itinéraire et zones de manœuvre des péniches (dérangement du reposoir de cormorans, des sternes), impact sur les berges et sur le Martin-Pêcheur, augmentation du trafic sur la seine et de la circulation, l'impact du bâtiment (sa longueur et sa hauteur) sur la circulation de la biodiversité) ».

« De nombreuses questions restent sans réponse... » C'est aussi notre impression à l'issue de ce processus de soi-disant « concertation », où les arguments sur la soi-disant nécessité d'une structure aussi gigantesque, en termes de « besoin » d'un surplus de marchandises (dans la vision d'un cycle de surproduction et de surconsommation un peu en décalage avec l'air du temps et les injonctions du président Macron à la « sobriété »), ou en terme de « création » (en fait de relocalisation) d'emplois, ont eux aussi échoué à convaincre.

Cela ressemblait plus à des formules toutes faites de communicant, soumises à une idéologie, celle de l'industrialisme, qui consiste à dire que tout ce qui va dans le sens du développement industriel est bon par nature. Des formules dénuées de toute implantation concrète dans la vie du territoire, donc. Cela a renforcé notre vision de « Green Dock » comme un projet hors-sol, dont le gigantisme est totalement inadapté au site et à son environnement.

Nous sommes également déçus de l'attitude du port de Gennevilliers, qui nous semble partir sur une logique de surindustrialisation autarcique, sans prise en compte suffisante de son impact sur le voisinage. Le port a tout à fait le droit de se développer, bien sûr. Mais, autour il y a des villes avec des habitants, il y a des zones naturelles avec des promeneurs et des espèces protégées, il y a des routes avec un trafic déjà complètement saturé.

Le port se conduit actuellement comme ce que l'on appelle un « mauvais voisin », quelqu'un qui fait ce qu'il veut sur sa parcelle en détournant les termes du PLU (qui dans le cas qui nous occupe recommande une insertion paysagère harmonieuse des constructions en bord de Seine, or comment imaginer que cette gigantesque « barre d'immeuble » s'insère harmonieusement). Cela entre en contradiction avec la volonté affichée de s'inscrire dans le cadre des ports « nouvelle génération », soucieux de leur inscription harmonieuse dans leur territoire. Là encore, il y a contradiction.

Enfin, au cours de ce processus, toutes nos tentatives de discuter sur d'autres solutions possibles et potentiellement plus vertueuses pour le transit des marchandises en région parisienne (entrepôt à taille plus raisonnable correspondant vraiment à la part fluviale du trafic des marchandises, utilisation préalable des dizaines de milliers de m² de surfaces d'entrepôts vides sur Gennevilliers et les alentours, développer le fluvial et les livraisons vertes à partir d'une série de petits entrepôts sur la Seine au lieu de redispacher une flotte entière de véhicules utilitaires dans un rayon de plusieurs dizaines de kilomètres à partir d'un point fixe, etc.) ont été balayées d'un revers de main, ce qui nous indique qu'elles n'ont jamais été sérieusement considérées par la tutelle Haropa Port.

Dans ce processus de soi-disant « concertation », nous avons eu l'impression qu'on cherchait surtout à nous convaincre du caractère « presque parfait hormis quelques détails » du projet, sans laisser aucune marge de manœuvre à un véritable échange sur ce qui entraîne tous les problèmes, à savoir les dimensions pharaoniques du bâtiment. Nous avons compris que le but était de maximiser au plus haut point tout ce qui peut être fait à l'intérieur des limites légales, avec quelques touches de greenwashing purement cosmétiques (une ferme urbaine sur le toit d'un entrepôt routier géant, vraiment ?).

Alors que ce qu'on vous demande, ce n'est pas juste de ne pas être « illégal », c'est d'être un peu « vertueux » - c'est-à-dire humble et respectueux dans votre approche de l'environnement voisin de

la construction. On ne peut pas faire n'importe quoi n'importe où, et si vous foncez tête baissée avec ce projet hors-sol, nous devons le contester par tous les recours possibles.

Et lorsque ça coince vraiment, et que vous êtes obligé de le reconnaître, par exemple pour les études d'impact acoustique nocturne, qui excèdent les limites autorisées, qu'est-ce qui est proposé ? Une diminution du trafic ? Moins de poids-lourds ? Des horaires de fonctionnement modifiés ? Non, ce qui est proposé, c'est un gigantesque « rideau anti-bruit » devant la façade, ce qui devrait encore augmenter la hauteur du bâtiment (déjà délirante au niveau de sa trace paysagère, et dangereuse pour les oiseaux) de plusieurs mètres.

Est-ce là ce que l'on entend par « concertation » ? Vous avez fait devant nous votre présentation, flatteuse, du projet « Green Dock ». Vous ne nous avez pas permis d'en vérifier les points problématiques, qui sont nombreux. Nos questions et nos préoccupations à l'égard de ce projet, sont pour la plupart restées sans réponse satisfaisante (c'est-à-dire fiable et étayée).

Dans l'article de France 3 Régions daté du 11 octobre, Anne-Laure Perez, première adjointe au maire de Gennevilliers, déclare : « Nous serons très attentifs à ce que l'entreprise et le port prennent en compte les remarques émises, qu'ils modifient le projet en fonction des attentes de la population. » C'est avec une grande impatience que nous attendons de voir comment la mairie de Gennevilliers va être attentive à cela, comme nous attendons de voir comment elle va intégrer les résultats de la concertation publique qu'elle a elle-même lancée en parallèle, et dans laquelle la quasi-totalité des contributions émettent des avis négatifs avec des arguments posés et rationnels. Quant aux avis positifs, il y en a 4, dont 3 publiés le même jour, anonymes, écrits dans un style très similaire, et disant des choses comme « pourquoi les citoyens s'expriment-ils, laissez faire les spécialistes », ou caricaturant les oppositions comme si ces dernières voulaient « que le port devienne un parc » (ce que personne n'a jamais dit ni laissé entendre), donc pas des contributions très sérieuses, vous en conviendrez.

Je reviens à notre concertation à nous et m'adresse aux promoteurs. Vous n'avez accepté d'intégrer nos remarques que sur des détails insignifiants, puisque le problème majeur, celui dont découle tous les autres problèmes, c'est le gigantisme du bâtiment, un gigantisme que vous avez d'emblée placé comme un « invariant » du projet. Vous n'étiez donc pas vraiment prêts à discuter de votre projet, ni à le « modifier en fonction des attentes de la population », pour reprendre les termes de Mme Perez.

Alors oui, nous les associations avons eu avec vous les promoteurs des rendez-vous et des échanges verbaux, mais nous n'avons pas eu une véritable concertation.

Et comme les seules retouches que vous acceptez de prendre en compte concernent le « look » du bâtiment, je conclus en disant que pour nous, ce fut plutôt une concertation... « de façade ».

Francis REDON comprend l'argument de la densification sur du foncier existant dans un objectif de ZAN, énoncé par M. PLATEAU. Pourtant, note-t-il, Goodman ne développe pas en Ile-de-France que des projets compacts localisés en zone dense.

Sur la multimodalité, M. REDON regrette que l'opportunité du rail ne soit pas plus exploitée, la voie ferrée étant juste à proximité et d'autant que HAROPA PORT a lancé un appel à manifestation d'intérêt sur l'usage du réseau ferrée sur le port. De plus, si la part de fluvial atteint 20% du trafic maximum sur le projet Green Dock, cela représentera environ 5% des flux pour l'ensemble du port, ce qui reste dérisoire. Sur cette intermodalité, il estime enfin qu'il est de la responsabilité d'HAROPA PORT de développer plus avant les alternatives à la route.

Au niveau de l'emploi, afin d'identifier le bénéfice réel, M. REDON souhaite que soit identifiée la part de transfert d'emploi et la part de création parmi les 700 emplois à venir de Green Dock, Enfin, sur l'insertion urbaine et paysagère, il note qu'il y a de nombreux espaces disponibles dans le port et que l'emplacement choisi semble le moins adapté. Il faut renaturer cette zone, il faut adapter les berges de Seine, et installer le projet Green Dock à l'intérieur du port. Le SODD définit la façade Seine du port ainsi : « quotidiennement perçue par des centaines de milliers de franciliens [...] représentent la façade paysagère du port de Gennevilliers et participent activement à son image », et précise qui est nécessaire que « l'ensemble des riverains situés en périphérie soient protégés par une surface "tampon" constituée soit d'espaces naturels, soit de bâtiment logistique de qualité architecturale ». Le projet Green Dock ne répond pas à cet objectif d'intégrer le port dans son environnement urbain mais plutôt de cloisonnement du port.

Natura 2000 ? études ?

Il conclut son intervention en estimant que le projet ne peut pas être accepté en l'état.

4. Enseignements de la concertation pour Goodman

Thibault VANHAEZEBROUCK présente les enseignements pour Goodman des deux séquences de concertation. Il souligne la nécessité et l'utilité de la concertation pour ouvrir le dialogue sur le projet et en identifier plus avant les enjeux, les questionnements sur l'opportunité du projet, les craintes exprimées, et enfin les exigences et les attentes du public vis-à-vis du projet.

Cf. diapositives 22 à 25.

5. Propositions d'évolution du projet et engagements pour la suite

Nicolas OTAL présente les évolutions proposées au niveau de la toiture et de la façade nord du bâtiment, pour répondre aux enjeux de biodiversité et d'insertion paysagère du projet évoquées au cours de la concertation.

Cf. diapositive 28 à 31.

Thibault VANHAEZEBROUCK présente les évolutions au niveau du ponton, qui est doublé, et en termes de mobilité et d'énergie. Il présente également les engagements de Goodman pour la suite des études et pour l'organisation du chantier.

Cf. diapositives 32-35.

6. Echanges avec le public

Un riverain, membre de l'association Protection Berges de Seine évoque le visuel présenté et remis en cause lors de la réunion précédente, qui illustre la différence entre l'état actuel et le nouveau bâtiment. Il demande si de nouveaux visuels vont être présentés aujourd'hui ou ultérieurement. Il souligne l'importance de connaître les détails techniques des prises de vue, en estimant que l'usage du grand angle fait paraître les bâtiments plus lointains et plus petits. Il remercie pour les nouvelles propositions en regrettant cependant qu'elles ne changent rien sur le gigantisme et la hauteur du projet.

Une participante, membre de l'association Protection Berges de Seine constate sur la carte des entrepôts d'Île-de-France (cf. diapositive 9) qu'il n'y a aucun entrepôt du côté d'Issy-les-Moulineaux,

Neuilly-sur-Seine ou encore Clichy. Elle demande ce qui justifie cet emplacement, d'autant qu'il y a 40 000 m² d'entrepôts vides à louer seulement dans la ville de Gennevilliers. Elle constate également qu'il n'est pas évoqué dans le projet le travail dans les anciens entrepôts et que si ceux-ci sont encore utilisés, le trafic deviendra insupportable. Enfin, elle demande quelle seront les nouvelles dimensions (hauteur, largeur et surface totale) du nouveau bâtiment.

Une habitante de Gennevilliers demande ce que le projet va apporter à la ville de Gennevilliers. Elle reconnaît le rôle du port pour la métropole mais demeure inquiète sur la circulation de véhicules que ce projet va engendrer, les autoroutes A15 et A86 étant déjà surchargées. Elle suggère que HAROPA PORT et Goodman aident la municipalité à avoir de meilleures entrées et sorties d'autoroutes (plus belles, mieux entretenues, verdoyantes, mieux adaptées au trafic) et à améliorer les circulations douces (la voie vélo Paris-Londres passe sur le port de Gennevilliers mais aujourd'hui aucune indication n'est présente sur cette route). Elle conclut en espérant que la ville des Genevillois sera améliorée par le projet.

Philippe ARFI rappelle que les pré-études actuelles sont au stade avant-projet, elles sont donc par nature incomplètes ? imparfaites. Les échanges tenus lors de la concertation cadrent les enjeux du projet et permettent de travailler sur des études préalables à l'enquête publique. Ainsi, le travail d'insertion sera fait, en collaboration avec les architectes-conseil des mairies, et des visuels seront communiqués quand ils seront un peu plus avancés. Les surfaces d'ensemble du projet n'ont pas évolué et le bâtiment mesure toujours 30m de haut. Les serres de la ferme urbaine sont déplacées sur la droite du projet.

Jean PLATEAU indique que la carte présentée en diapositive 9 provient d'une étude très récente de L'Agence d'urbanisme d'Île-de-France et s'appuie sur des données INSEE. Il y a en effet un déséquilibre dans la présence d'entrepôts au niveau des territoires qu'il faut travailler, et l'ouest de l'Île de France compte peu de surfaces d'entrepôt à l'échelle de la Métropole. Concernant des entrepôts vides à Gennevilliers : à l'échéance des contrats de location, les sites sont remis en concurrence. Cependant, ce n'est pas parce que le site est mis en publicité que l'utilisateur présent souhaite le quitter, ni qu'il n'y a pas de demande sur ces entrepôts, bien au contraire.

Aujourd'hui, au regard de la création de la ZFE, les entreprises souhaitent se rapprocher du bassin de consommation, et la demande augmente fortement sur le port avec de nombreuses candidatures à chaque mise en publicité. Ainsi, tous les entrepôts du port sont occupés, à l'exception de ceux qui font l'objet de gros travaux de réhabilitation.

Par ailleurs l'évolution de la logistique conduit plutôt à augmenter le nombre d'emploi dans les entrepôts du port ce qui est favorable pour les commune et habitants riverains. Ces emplois sont par ailleurs de plus en plus qualifiés. Le redéveloppement d'entrepôts neufs et de nouvelle génération permet de créer des bâtiments qui apportent des conditions de travail bien meilleures.

Concernant la circulation, la logistique génère de nombreuses opérations de transport dont les nuisances ont vocation à être autant que faire se peut limitées. En implantant un entrepôt sur le port de Gennevilliers, une plateforme multimodale située dans la Métropole et dimensionnée pour ces activités :

- le recours au transport fluvial (et au transport ferroviaire) en alternative à la route est possible ;

- le nombre de véh/km nécessaire pour les opérations logistiques est minimisé par sa proximité aux zones de livraison ;
- les trafic routier sur les réseaux communaux et départementaux sont limités aux seuls trafics de dessertes, du fait du raccordement du port au réseau autoroutier francilien (A86 / A15).
- Enfin, concernant les réseaux cyclables et les interfaces avec les échangeurs autoroutiers, des projets ont été engagés avec le Département et la Ville, cofinancés par HAROPA PORT.

Une habitante de L'Île-Saint-Denis, membre de l'association l'Île Vivante remercie le maître d'ouvrage pour l'avancement et les changements apportés au projet mais estime que ce n'est pas encore satisfaisant. Elle considère que la situation en bord de Seine n'est pas satisfaisante. Elle indique que la trame bleue de la Seine est un lieu de vie, avec une biodiversité importante, et estime que le projet Green Dock prône un bassin de consommation qui s'oppose complètement à un bassin de vie ; que le projet va à l'encontre de la vie. Elle ajoute que le port est grand, qu'il y a des entrepôts vides ailleurs et des endroits plus proches de Paris disponibles, et qu'il n'y a donc aucune raison de construire à cet endroit. Elle conclut en demandant le coût exact du projet et la proportion des emplois entre création et déplacement dans le cadre du projet ?

M. Dubois, vice-président de l'association Berges de Seine, demande sur quelles études de faisabilité Goodman se base pour le doublement de la capacité fluviale du projet pour les livraisons vers Paris. Il demande également si les péniches venant du Havre viendront décharger sur les nouveaux pontons ou bien si, comme aujourd'hui, elles déchargeront à 5 km en aval pour finir en camion. Il estime également que le site n'est pas fait pour cela, puisque la biodiversité sera encore condamnée en cas d'ajout d'un ponton supplémentaire. Il conclut en précisant qu'il ne conteste pas le besoin logistique sur lequel s'appuie de projet, mais l'emplacement choisi.

Une habitante d'un bateau logement à proximité demande sur quel bras de Seine sont censés naviguer les bateaux.

Un riverain estime que le projet ne présente pas de véritable évolution, au-delà du cosmétique. Il demande à M. PLATEAU en quoi le projet Green Dock s'inscrit dans le cadre de la stratégie du port, qui est de limiter les nuisances et la qualité environnementale. Alors que le projet est supposé partir de l'existant, il constate que les bâtiments existants sont petits et entrecoupés d'espaces vides tandis que le nouveau projet prévoit un bâtiment unique de 600 m de long. Enfin, il dénonce une partie de « greenwashing » sur le fluvial, car les entrées et les sorties sont mélangées : le projet actuel ne présente aucune part de fluvial en entrée, les 15% annoncés ne comptent que de la sortie. Ainsi, ce recours au fluvial lui semble trop faible pour justifier de la présence de Green Dock sur les berges de Seine plutôt qu'à l'intérieur du port, où il pourrait utiliser les rails.

Une participante indique que les sociétés implantées dans le projet sont déjà présentes dans le 95, le 93 et sur site. Elle note que les perspectives de ces entreprises sont dans le développement du e-commerce et de l'automatisation, et qu'elles vont donc très vite cesser d'embaucher, pour remplacer par la robotisation. Elle se demande donc si c'est un secteur qui va véritablement développer de l'emploi. Enfin, elle évoque le rapport surface/emploi, 700 personnes pour 90.000 m² représentant beaucoup d'espace par individu, et estime que cet espace pourrait servir à l'humain plutôt qu'à un espace de stockage dédié à la consommation.

Une participante estime que le budget de 150M d'€ semble peu important pour l'ensemble du projet, en incluant la déconstruction et la dépollution. Elle demande donc si l'ensemble de ces travaux sont compris dans cette enveloppe et si le projet bénéficie de subventions d'État.

Philippe ARFI indique que le coût du projet de 150 M d'€ n'a pas évolué. Le projet n'est pas subventionné. Bien au contraire, le projet est localisé sur une emprise du domaine public pour laquelle Goodman paiera une redevance d'occupation. A l'inverse, Green Dock payera une taxe d'aménagement pour sa construction puis une taxe foncière pour son fonctionnement. Les entreprises qui sont pressenties comme étant clientes de Green Dock sont déjà présentes en Île-de-France et en France, mais ne sont pas situées sur le port (à l'exception de Schenker, mais qui souhaite rejoindre Green Dock pour développer spécifiquement son activité fluviale). Ces entreprises arrivent sur le port pour bénéficier de l'infrastructure fluviale. Enfin, l'automatisation a commencé et se développe en effet, mais cela dépend du type d'activité. À ce jour, on constate que cela n'a pas de conséquence l'emploi dans le monde de la logistique.

Jean PLATEAU présente les conditions de navigation aujourd'hui sur les bras de Seine : les deux bras sont navigables, le petit bras étant limité à la navigation vers Paris, et l'autre dans les deux sens et navigué par les plus grands bateaux. La navigation liée à cet entrepôt se localisera uniquement sur le grand bras de la Seine.

Thibault VANHAEZEBROUCK précise que l'objectif du projet n'est pas de changer le fonctionnement amont et aval. Le terminal conteneur continuera à fonctionner, et sera connecté à Green Dock par voie routière. Le ponton de Green Dock est dédié au départ des marchandises pour la logistique urbaine en aval vers Paris. Le ponton sera doublé, mais les études doivent encore être faites pour le doublement potentiel du trafic.

Par ailleurs, **Jean PLATEAU** ajoute qu'il faut dissocier les flux qui viennent du Havre de ceux qui repartent vers la Métropole. Ceux qui viennent du Havre nécessitent des infrastructures de grande taille pour être traitées (conteneurs très lourds et volumineux). Ces infrastructures sont déjà fonctionnelles sur le port de Gennevilliers en aval du projet. Enfin, l'emprise au sol des entrepôts actuels est de 30.000m² pour autant de surface bâtie. Le projet Green Dock représente une plus grande compacité au sol, donc une moindre empreinte au niveau foncier pour 90 000 m² de surface de plancher. Cette sobriété foncière permet de désimperméabiliser les sols et de gagner en surface d'espace verts par rapport à la surface actuelle entièrement imperméabilisée entre le bâtiment et ses cours environnantes.

Un membre de l'association Péniche à la Folie regrette que peu de choses changent sur le fond et demande si le maître d'ouvrage a conscience que la zone Natura 2000 en face est condamnée.

Un participant demande comment est prévu l'accès au second ponton, des usagers du port externes à Green Dock. Il estime également que le fonctionnement du ponton pose un problème : des camionnettes seraient chargées sur le bateau transbordeur au départ de Green Dock, mais le retour à vide se ferait par la route et le bateau reviendrait à vide également. Il considère donc que, dans les faits, les 15% de fluvial promis correspondent plutôt à 7,5%, et que le deuxième ponton aggrave le problème.

Enfin, sur le financement et les aspects économiques, il constate que des clauses d'insertion sont prévues pour le chantier, mais demande si le projet prévoit des clauses de civisme social et de civisme fiscal. Par civisme social, il entend le fait que les emplois soient des emplois salariés et non pas des

autoentrepreneurs précaires, et demande si les pouvoirs publics et HAROPA PORT s'y pencheront. Sur le civisme fiscal, il indique que CMA-CGM, l'une des principales entreprises en contrat chez Green Dock, ne paye pas d'impôts en France, et que par le dumping fiscal dont elle bénéficie, l'État subventionne indirectement cette opération ; il demande donc s'il y aura une clause qui l'engagera à payer ses impôts en France.

Un membre de l'association des Berges de Seine demande si Goodman peut détailler les aménagements mis en place au niveau des rampes pour contenir le bruit des camions et la pollution lumineuse des phares. Par ailleurs, il rappelle que des péniches opèrent un demi-tour à cet endroit régulièrement, et demande où elles pourront réaliser leur demi-tour lorsque le ponton sera construit.

M. GAUDIN rappelle que M. PLATEAU disait en atelier qu'il était impossible de développer le fret ferroviaire sur le port. Il demande ce qui a changé depuis les ateliers qui rend désormais possible le développement du fret ferroviaire.

Par ailleurs, il constate que des serres sont encore situées en toiture, alors qu'elles représentent un problème pour la trajectoire de vol des oiseaux. Il demande comment Goodman prend cela en compte et simplement si les serres sont compatibles avec la présence d'oiseaux. Il constate par ailleurs que cette réponse apportée par Goodman ne va pas du tout dans le sens des remarques des associations depuis le début de la concertation.

Il demande également comment Goodman fera respecter vis-à-vis des utilisateurs de Green Dock l'interdiction à la navigation sur le petit bras de la Seine.

Enfin, il demande ce qui garantit que les études finales seront communiquées au public, alors que les pré-études ne l'ont pas été, malgré les demandes des associations et l'engagement de Goodman à les leur communiquer avant la fin de la concertation.

Thibault VANHAEZEBROUCK indique qu'une étude d'incidence du projet sur la zone Natura 2000 va être menée. S'il s'avère que le projet est incompatible avec cette zone, le projet ne se fera pas.

Nicolas OTAL rappelle que ce sont les services instructeurs de l'État, la DRIEAT, qui décide si le projet est compatible ou non avec la zone Natura 2000. Le fonctionnement des études environnementales est le suivant : BIOTOPE, bureau d'études missionné par Goodman, réalise différentes études réglementaires comme l'étude d'incidence sur la zone Natura 2000 ou encore les autres études biodiversité. Toutes ces études sont incluses dans l'étude d'impact. La DRIEAT (service de l'État), mais aussi l'Autorité environnementale, auront à analyser cette étude d'incidence. Cette étude devra être non seulement jugée complète par l'État qui déterminera si l'incidence du projet est compatible avec la présence de cette zone Natura 2000.

Thibault VANHAEZEBROUCK indique que le fonctionnement de l'accès au ponton pour les autres usagers n'est pas encore défini mais qu'il fera l'objet d'un schéma de circulation indépendant. Pour les bateaux qui reviennent à vide, les flux de retour peuvent se faire soit avec les véhicules vides, soit avec d'autres types d'activité, le travail doit être effectué par les transporteurs fluviaux (qui ont tout intérêt à ne pas faire naviguer leurs bateaux à vide) dès lors que les flux seront stabilisés.

Il ajoute que les manœuvres de demi-tour des bateaux ne sont à priori pas à faire ici, l'implantation du projet fait qu'il faudra que ces manœuvres soient faites ailleurs. **Jean PLATEAU** ajoute qu'il vérifiera ce point avec Voies Navigables de France (VNF), en charge de la

circulation sur la Seine, mais que normalement, les bateaux de devraient pas avoir besoin d'opérer un demi-tour ici. Ce point sera à éclaircir avec VNF.

Enfin, **Thibault VANHAEZEBROUCK** ajoute que l'interdiction de la navigation sur le petit bras de Seine sera inscrite contractuellement dans les baux signés avec les entreprises locataires de Green Dock et dans les contrats d'usage pour les usagers hors Green Dock.

Sur le ferroviaire, **Jean PLATEAU** répond que rien n'a changé : HAROPA PORT est propriétaire des voies sur le Port, qui sont raccordées au réseau ferré national. Le Port porte une ambition de développement des trafics ferroviaire. Dans ce sens, il ne tarifie l'usage des voies ferrées sur le port. Aujourd'hui, le port accueille 5 trains par jour en moyenne, l'objectif est de voir ce nombre augmenter, mais l'obtention de sillons pour la circulation des trains de frets en Ile de France demeure compliqué au vu de la saturation des voies du fait de l'important trafic voyageur. C'est pourquoi, à ce jour, il y a peu de fret ferroviaire en Île-de-France.

Patrice LECLERC ajoute qu'un travail conjoint est en cours entre les maires et les départements d'Île-de-France et de Normandie autour de l'axe Seine pour formuler la demande au niveau de l'État de développer un réseau ferré dédié au fret sur cet axe. Ces projets sont certes sur le long terme mais sont un objectif sur lequel tous les élus locaux sont mobilisés.

Nicolas OTAL indique que les rampes sont retravaillées en façade pour de répondre aux questions de bruit et de luminosité, notamment par la résille et la végétalisation en façade. Le balayement des phares n'éclaire pas le paysage lors des montée/descente grâce à un dispositif d'allège. Enfin, les serres sont sérigraphiées pour limiter l'impact sur les oiseaux et des espaces d'accueil de l'avifaune sont installés en périphérie et au droit du projet.

Philippe ARFI indique que les conditions contractuelles liant Goodman aux entreprises passent par un contrat de location, qui va plus loin que les obligations légales (mise en place d'un document KYC – *Know Your Customer*), mais qui ne permet pas d'imposer aux entreprises, par exemple, de payer leurs impôts en France. Sur les conditions de travail, la logistique proposée dans le projet Green Dock n'est pas la logistique des années 50 ; les conditions de travail se sont nettement améliorées.

Sur les études déjà réalisées, il rappelle que leurs résultats sont des pré-conclusions de pré-études. Celles à qui le public aura accès un mois avant l'enquête publique, ce sont les études complètes déposées auprès des services de l'État. Le dossier de demande d'autorisation environnementale est un dossier reprenant toutes les études pour instruction par l'Autorité Environnementale et la DRIEAT. Goodman considère que les études sont lourdes, et que sur ce projet il est important que le public puisse avoir le temps de les parcourir et de les comprendre. Une fois le dossier déposé et l'avis de l'Autorité Environnementale rendu, l'enquête publique sera lancée et donnera l'occasion d'échanger sur le fond de ces études.

Mme PONTIER, adjointe au maire à Epinay-sur-Seine, rappelle que le port s'était engagé à faire des perspectives selon les points de vue donnés par les élus et les habitants d'Epinay. Ceux-ci ont pris le temps de choisir ces points de vue mais les perspectives ne leurs ont pas été présentées. Elle souhaite savoir quand ces perspectives seront disponibles.

Par ailleurs, elle indique que lors d'une réunion en préfecture tenue la veille, les villes d'Epinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis ont réexprimé leur désaccord sur le projet tel qu'il est aujourd'hui, malgré les améliorations. Elle demande ainsi si les porteurs du projet sont prêts à travailler avec les villes susmentionnées pour améliorer le projet dans un objectif de résilience territoriale, voire en réduire les

dimensions, pour faire un projet qui pourrait également contenter leurs voisins immédiats. Elle précise que sa demande ne concerne pas une légère adaptation mais une véritable reprise du projet, pour revoir le dimensionnement conjointement et pour que le projet puisse correspondre aux aspirations exprimées en réunion publique, et notamment pour les riverains d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis.

Un membre de l'association péniche à la Folie demande pourquoi il y a désormais deux pontons plutôt qu'un.

Une participante, membre de l'association Péniche à la Folie, constate que, bien que le projet n'en soit encore qu'au stade pré-études, il n'y a pas de modifications substantielles : il n'y a pas de modification de la part modale, les clients de Green Dock sont obligés d'avoir des véhicules moins polluants mais cette obligation ne s'étend pas à Goodman. Elle regrette que rien ne change dans le projet.

Elle ajoute que les préoccupations des associations ne sont pas celle d'un voisin qui s'énerve parce que la palissade n'est pas jolie, mais que ce sont des préoccupations bien plus graves. Là où la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) impose des réductions, Goodman propose des créations de flux. Alors même que l'ONU affirme que nous sommes dans une situation de menace existentielle, Goodman semble proposer de continuer de fonctionner de la même façon. Au regard de ces éléments, elle conclut en demandant aux porteurs du projet de réfléchir sérieusement à la modification du projet.

Un habitant d'Épinay-sur-Seine constate que le projet est passé d'un à deux pontons et demande pourquoi il n'évoluerait pas vers trois pontons. Par ailleurs, il demande quelle technique sera utilisée pour décharger les péniches, et s'il y aura des grues sur le ponton. Enfin, il estime que si le travail se fait de jour et de nuit, la nuisance des feux des camions et les nuisances sonores du déchargement des péniches seront importantes.

M. REDON demande ce qui a guidé le choix du déplacement de la ferme urbaine vers l'est. En effet, il lui semble que le choix a été plutôt guidé par la vue des habitants d'en face que par la zone Natura 2000, et que la hauteur de 35 m pour les vitres de la ferme représente toujours un risque important pour les oiseaux.

Il demande également pourquoi la création d'un ponton supplémentaire a été décidée, alors que cela empêche encore plus la renaturation des berges de Seine, qui est pourtant prévue dans le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique).

Au niveau énergétique, il estime qu'il serait préférable (à la ferme urbaine) de faire l'ensemble des toits en photovoltaïque, pour faire face à l'importante demande d'énergie du projet. Bien que l'énergie sur le port soit un problème à gérer par HAROPA PORT et non pas Goodman, l'énergie photovoltaïque et la géothermie, ne suffiront pas à alimenter à ce stade les besoins du projet (et notamment la recharge d'une flotte de véhicules électriques). Il ne comprend pas à quoi sert la ferme urbaine, et considère qu'il s'agit de « greenwashing ».

Au niveau ferroviaire, il considère qu'il serait dommage que le projet détruise l'embranchement ferroviaire qui est à proximité de l'entrepôt et qui permettrait, à terme, de compter sur le ferroviaire sur le port.

Enfin, il demande si des études sur la qualité de l'air dans les entrepôts seront réalisées. En ce qui concerne l'étude d'impact et l'étude d'incidence sur la zone Natura 2000, il considère que si BIOTOPE réalise des études d'une qualité similaire aux pré-études réalisées pour le moment, celles-ci seront refusées par la DRIEAT.

Un participant remarque que le projet prévoit désormais des treillages et des murs anti-bruit au niveau des rampes et signale que le cabinet qui a fait l'étude acoustique avait préconisé leur fermeture complète.

Un riverain revient sur l'aspect ferroviaire, en indiquant que le projet détruira définitivement l'embranchement ferroviaire sur le site. Bien qu'HAROPA PORT affirme que la saturation du réseau au niveau du RER C est un obstacle au développement du fret ferroviaire sur le port, ce riverain indique que le faisceau ferroviaire de la gare Saint-Lazare n'est pas loin, et que ce faisceau possède 4 voies qui permettent de se connecter à la grande ceinture ferroviaire dédiée au fret au niveau d'Argenteuil. Il indique qu'une connexion du port à ce réseau existait anciennement, et qu'un nouvel embranchement pourrait être réalisé pour reconnecter le port à un réseau de fret ferroviaire. Il propose également de conserver un embranchement ferroviaire au niveau de Green Dock pour acheminer depuis la plateforme du port container et connecter au faisceau de Saint-Lazare, permettant à terme de faire évoluer le nombre de trains sur le port de 5-6 par jour à 18.

Un riverain remarque que le budget n'a pas changé et reste à 150 M d'€ et demande si le deuxième ponton avait déjà été prévu dans le budget initial.

Une habitante de Gennevilliers rappelle que l'usine de biométhanisation construite à proximité va également amener du trafic, et qu'il faudra prendre en compte le cumul du trafic induit par la coexistence de ces deux projets dans le cadre de l'étude d'impact.

Philippe ARFI précise qu'un comité de pilotage se réunit régulièrement depuis plusieurs mois sous l'égide du préfet avec les élus des communes voisines, et que ce travail concerté doit se continuer dans le temps. Il rappelle que le projet est au stade d'avant-projet, et que Goodman va maintenant prendre le temps de « *retourner à la planche à dessin* », de retravailler les propositions avec les bureaux d'études (notamment en vue de la constitution du dossier de demande d'autorisation environnementale). Ce qui est fait pour le moment sont des propositions, celles-ci vont évoluer, et Goodman reviendra avec des propositions plus précises et plus concrètes prenant en compte les avis exprimés lors de la concertation. La possibilité de clôturer entièrement les rampes va être étudiée dans ce cadre.

Jean PLATEAU entend les demandes sur les perspectives et l'insertion paysagère et indique que Goodman s'est engagé à travailler avec les élus des communes voisines pour travailler finement sur l'insertion paysagère du projet. Au niveau de la hauteur, il note que GOODMAN propose le déplacement des serres pour limiter l'impact visuel du projet et prend note de la demande de passer l'ensemble du toit en photovoltaïque. Le travail conjoint doit continuer pour évaluer précisément les impacts du projet, aussi bien au niveau des nuisances qu'aux enjeux de flux routiers, du paysage ou encore de la biodiversité.

A propos du ferroviaire, HAROPA PORT continue de travailler avec la SNCF pour développer le mode ferroviaire sur le port. Au niveau du projet, les voies longeant la Seine seront déposées. Toutefois, Il ajoute que d'autres voies longent le site Green Dock au niveau de la route coté port ; celle-ci ne seront pas déposées.

Thibault VANHAEZEBROUCK répond que l'objectif du second ponton est d'augmenter la part modale du fluvial. Il n'est pas possible de faire trois pontons à cause de l'interdiction de navigation sur le petit bras de la Seine. Il n'y aura pas de grues sur le ponton : les barges seront chargées soit par des véhicules utilitaires légers (VUL) qui monteront directement sur la barge,

soit par le chargement de petits contenants par des chariots élévateurs. Un travail sera réalisé entre le transporteur fluvial et le constructeur du ponton pour avoir la meilleure jonction possible entre le ponton et la barge et ainsi limiter les nuisances.

Philippe ARFI ajoute qu'une étude sur la qualité de l'air à l'intérieur de l'entrepôt sera menée dans le cadre de l'autorisation environnementale. Il rappelle que l'espace est assez ouvert côté sud, que l'on n'est pas sur un espace confiné.

Conclusions

Philippe ARFI remercie les participants pour les échanges tenus tout au long de la concertation. Malgré l'état d'avancement du projet, qui n'en est qu'à sa phase d'avant-projet, les pré-études, aussi imparfaites incomplètes ? soient-elles, ont permis de tenir des échanges riches et intéressants au cours de ces deux séquences de dialogue. Même si le projet final ne conviendra sans doute pas à tout le monde, Goodman entend les remarques, attentes, revendications exprimées sur le projet, et poursuit son travail de conception à la lumière de ces éléments, parties intégrantes des études à suivre dans l'avancement du projet.

Jean PLATEAU remercie également tous les participants pour cette double séquence et pour la qualité des échanges. Il reste de nombreux sujets de débat, beaucoup de questions, y compris structurelles (opportunité de la logistique et de la densification...) qui continueront d'être discutées. Ce projet porte la création d'un nouvel entrepôt innovant sur le port de Gennevilliers qui participe de façon très concrète à la vie logistique de la métropole. La mission de HAROPA PORT, est de répondre à un certain nombre de politiques publiques d'acheminement des marchandises : Le port assume aujourd'hui d'y répondre notamment par la densification de l'activité sur le port et l'accentuation du recours au transport massifié. Il considère également que la plupart des avis exprimés lors de cette réunion se retrouvent sur cette ambition de favoriser le report modal.

Les échanges riches et nourris de la concertation font émerger un certain nombre de craintes qui ont été entendues. Goodman a pris des engagements. Les évolutions proposées par GOODMAN au projet et l'écoute apportée dans le cadre de cette concertation s'inscrivent bien dans la façon dont HAROPA PORT souhaite conduire l'insertion de nouveaux projets sur le port de Gennevilliers en lien et à l'écoute de ses parties prenantes..

Patrice LECLERC remercie les participants et affirme avoir apprécié les échanges. C'est la première fois que la mairie organise quelque chose de ce type avec un promoteur, ainsi il souhaite aussi remercier Goodman de s'être plié à l'exercice. Il rappelle que c'est essentiellement l'emplacement du programme commandé par HAROPA PORT qui est contesté, plus que le projet Goodman.

La ville est attachée au développement du Port au travers des activités économiques, surtout quand celles-ci correspondent aussi à des enjeux écologiques. Les enjeux de Green Dock sont de cesser de grignoter des terres agricoles en s'éloignant du cœur de la métropole et de créer des conditions d'un développement par le fluvial. On constate qu'il y a aujourd'hui moins de circulation de marchandises sur la Seine que dans les années 60, il faut aujourd'hui réaugmenter ce trafic dans un objectif de développement durable. En effet, même si on baisse la consommation, c'est une nécessité de continuer à alimenter la métropole, et le port de Gennevilliers en est un point d'entrée majeur. Il rappelle enfin que la politique de la Ville de Gennevilliers est de densifier les activités économiques et productive en renforçant la logistique au niveau du port et les activités industrielles productives dans d'autres zones d'activité de Gennevilliers. Le port est un maillon central de la logistique du dernier

kilomètre pour la distribution, mais également de la logistique du premier kilomètre pour la production. La ville de Gennevilliers travaille également à rapprocher la production des centres de consommations, en soutenant ses activités de production.

Pour conclure, il rappelle que s'il était démontré que la zone Natura 2000 était en danger à cause du projet, le projet serait abandonné.