

Compte-rendu – Atelier n°1 – Flux

Mercredi 8 juin 2022 – 18h-21h – Port de Gennevilliers

Avant que l'atelier ne débute une démonstration de la barge ZULU 03 est réalisée par la société SOGESTRAN. Les participants sont ensuite conviés en salle.

Romain Moreau, directeur de l'agence de concertation Traitclair, ouvre l'atelier et remercie les participants de leur présence. Un tour de table est proposé afin que la trentaine de participants, membres d'associations, se présente.

Commune d'Epina-sur-Seine

- Eugénie Ponthier, adjointe au Maire en charge de l'écologie à la mairie d'Epina-sur-Seine

Associations environnementales et autres

- Virginie Codina, Co-présidente d'Environnement 92
- Francis Redon, Président d'Environnement 93 et représentant FNE IDF
- Antoine Gaudin, Président association de Protection berges de Seine, avec Christos Papagiannopoulos, Vice-président Protection berges de Seine, et d'autres membres de l'association
- Tanguy Lhomme, de l'Île Flottante, membre de l'association des pénichards du petit bras de Seine
- Marie Jo Creusy, de l'Île Vivante, avec Delphine Sénéchal
- Jacques Pigeon, Président du club de kayak, avec Jean-Luc Fournier, ancien président, et d'autres membres

Associations économiques

- Virginie Delestre, Terminal Manager DHL
- Julien Mandelides, Responsable logistique fluviale région Nord CEMEX
- Gildas Monjoin, Directeur communauté portuaire Seine Aval
- Fatim Oukacha, représentante Engie
- Jimmy Levasseur, Représentant de la société Asten, conducteur de travaux

Haropa Port

- Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour Haropa Port
- Caroline Valette, chargée de politique RSE pour Haropa Port

Voies Navigables de France

- François Houix, chargé de mission à la direction territoriale du Bassin de la Seine à Voies Navigables de France (VNF)

Goodman

- Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman
- Aurelien Noël, en charge de la gestion des actifs pour Goodman
- Nicolas Otal, en charge du développement technique pour Goodman

Traitclair

- Romain Moreau, directeur de l'agence de concertation
- Marine Prioton, chargée de concertation, en charge du compte rendu de la séance.

Romain Moreau rappelle que l'atelier s'insère dans une série d'autres rencontres dédiées à la concertation du projet. L'atelier d'aujourd'hui a pour thématique les flux liés au projet, qu'ils soient fluviaux ou routiers. Il est rappelé qu'un premier tableau de questions transmises par les participants en amont de l'atelier ou durant les séances a été mis en place. Il est proposé de démarrer la séance par un échange autour de questions complémentaires. Cet échange sera ensuite suivi par un temps de présentation des flux fluviaux et routiers, entrecoupés par des temps de questions-réponses.

Nous avons appris que la mairie de Gennevilliers lançait une concertation publique sur son territoire à partir du 13 juin. Le seul document transmis aux habitants est votre document sur Green Dock, qui ne mentionne ni les dimensions, ni les flux du projet. Quelle part Goodman ou le port a dans ce processus de concertation ? Quelle est la relation entre la concertation qu'on a ici et la concertation qui va se faire en parallèle à Gennevilliers ?

Réponse de Thibault Vanhaezebrouck, chargé de développement pour Goodman : La mairie de Gennevilliers a pris cette initiative qui vient en complément de ce que Goodman met en place en termes de concertation. Pour la concertation de la ville de Gennevilliers, il y aura une réunion publique, sûrement en septembre, qui sera à destination des habitants et un registre en ligne. Goodman transmettra les supports de présentation des ateliers pour alimenter le site internet et nous répondrons aux sollicitations de la ville si besoin.

Et nos supports, est-ce qu'on pourra les transmettre à la Ville ?

Vous pouvez contacter la Ville.

Est-ce qu'il serait possible de recevoir les supports de présentation des ateliers en avance ? Ce serait notamment utile pour poser des questions plus pertinentes.

On peut essayer de vous transmettre les supports en amont. Nous dépendons des informations transmises par les bureaux d'études avec des emplois du temps serrés, mais si nous sommes en capacité de le faire, on le fera.

Veille ou avant-veille ce serait possible ?

Autant que possible nous les diffuserons 24 ou 48h en amont.

Une présentation de rappel est faite sur le projet. Le bâtiment est atypique : il densifie le foncier et est l'un des premiers à réaliser du transbordement fluvial grâce au ponton situé sur la partie Nord à l'arrière du bâtiment. La barge qui sera utilisée présente deux types de technologie : Un petit bras mécanique pour transporter de petits conteneurs et la possibilité de charger directement au niveau de la barge des petits véhicules chargés (solution *Roll on / Roll off*) qui vont décharger à différents endroits pour de la distribution urbaine.

La présentation sera transmise après ?

Oui.

François Houix présente ensuite Voies Navigable de France, opérateur de l'Etat, et ses 3 principales missions :

- 1^{ère} mission : gestion hydraulique, maintien de la ligne d'eau sur le bassin pour la navigation en eau et l'approvisionnement en eau des agglomérations.
- 2^e mission : logistique, objectif est de faire du report modal, du transport de marchandises des camions vers la voie d'eau.
- 3^{ème} mission : aménagement du territoire, tourisme

François Houix rappelle le cadre du trafic fluvial sur la Seine. Il est réalisé en moyenne par an 22 à 25 millions de tonnes de trafic sur l'axe Paris-le Havre. En ordre de grandeur, cela représente 1 million de poids lourds évités sur la route. A motorisation constante le transport fluvial est plus vertueux, il y a donc un impact environnemental intéressant.

Vous dites que le bateau permet de transporter avec la même énergie 400 tonnes, alors que le camion avec la même énergie ne prend que 40 tonnes ?

C'est l'idée. Si on résonne en tonne-kilomètre avec une motorisation de norme Euro 6 par exemple, le fluvial est 4 à 5 fois moins émissif.

Ce n'est le cas que sur les nouveaux bateaux non ?

Non, c'est à échelle nationale. Cela a été établi avec l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie).

Par rapport au transport routier et la mobilité du quotidien, le transport fluvial n'a pas d'émission polluante lors des déplacements. Les voitures, même électriques, rien qu'avec le freinage, sont polluantes. C'est un avantage que le transport fluvial conservera toujours à motorisation constante.

Quid de la pollution fluviale ? Quel impact sur la qualité de l'eau ? de l'avifaune ? sur les berges ?

Pour le batillage, la référence souvent donnée est la suivante : les rivières canalisées comme la Seine ont des barrages de navigation qui limitent les phénomènes de marnage et finalement présentent une certaine protection des berges.

A Epinay, on voit des berges qui s'effondrent au fil des années à cause du batillage.

Je n'ai pas toutes les réponses sur ces aspects-là. Ce que je note c'est que si la Seine n'était pas canalisée, les berges seraient plus en péril.

Sur les 22 millions de tonnes, 1/3 se fait sur le secteur Saint Denis/Gennevilliers, soit 6 à 8 millions de tonnes par an. En termes de matériaux, cela représente 70% pour de la construction, le bâtiment, des déblais. La 2^{ème} filière qu'on réalise c'est le transport de céréales, d'engrais, tout ce qui est lié à l'industrie agro-alimentaire. La 3^{ème} filière est pour la métallurgie, la chimie.

Pour le secteur de Gennevilliers, une étude de comptage a été faite sur l'Ile-St-Denis. On compte une centaine de passages tout confondus dans les deux sens par jour, 50 dans le sens Gennevilliers-Paris / 50 Paris-Gennevilliers. Cela comprend le fret, les bateaux à passagers... Les convois vont de 35 jusqu'à 180 mètres. Cette étude a été faite durant l'été 2019, dans le cadre de l'aménagement du bras secondaire pour les Jeux Olympiques 2024.

Cette étude pourra être consultée ?

Oui, on peut vous la communiquer.

Dans le sens Paris-Gennevilliers, le trafic se fait forcément par le bras principal. Dans le sens montant, les bateaux se répartissent entre le bras principal et le bras secondaire. Les bateaux qui vont du Havre, Rouen, Gennevilliers jusqu'à Paris, se répartissent à 75% par le bras principal et 25% par le bras secondaire.

Est-ce que vous pouvez nous donner une idée de l'intérêt de garder ce bras secondaire ouvert à la navigation commerciale ?

Aujourd'hui, il y a 65 bateaux logements qui sont là, 3 chantiers navals, avec des zones de chargement/déchargement. Il y a des fonctions qui concourent directement à l'économie du fleuve. Il est nécessaire d'avoir des accès pour les chantiers.

Mais dans les bateaux évoqués, tous ne s'arrêtent.

Dans les 25%, il y a un mix de bateaux de transit et de chantiers.

Ils choisissent par où ils passent ?

Oui, c'est tout à fait libre. Il y a juste une interdiction pour les bateaux qui vont de Paris – Gennevilliers, sens aval : ils doivent passer par le bras principal.

L'interdiction de navigation sur le bras principal dans le cadre des Jeux-Olympiques va-t-elle rester dans le futur ?

Il n'y a pas de raison que ce soit modifié de manière permanente. De façon transitoire le temps des Jeux Olympiques, la navigation sera interdite dans le bras principal donc pendant 2 mois il y aura une navigation dans le bras secondaire avec un alternat et sûrement avec un trafic réduit.

Il y a un écart de vitesse entre le petit et le grand bras ?

La vitesse maximale autorisée est de 18 km/h sur le fleuve. La vitesse constatée est de 10,5km/h en moyenne, c'est une vitesse assez réduite. Sur le batillage l'impact des vagues est surtout lié à la vitesse du bateau, les activités les plus concernées sont la brigade fluviale ou le ski nautique.

VNF a une politique forte de verdissement des bateaux avec un plan d'aide à l'innovation. Une logique de réemploi est utilisée : plutôt que d'en construire de nouveaux avec de l'acier, un matériau fortement émissif, la vie des bateaux est prolongée en les remotorisant avec des motorisations électriques, full électrique ou hybride comme le ZULU 4 ou hydrogène comme le ZULU 6.

Sur les 50 bateaux par jour, quel % est électrique aujourd'hui ?

Aujourd'hui, la part est encore très faible. On est dans un démarrage.

J'ai lu dans un article indiquant que c'était si cher de remotoriser & que ce n'était pas pour demain.

On a une aide de l'Etat justement avec des taux de subvention qui vont jusqu'à 50% et avec les Jeux Olympiques ça va aussi jouer sur les bateaux à passagers.

Sur le petit bras, il y a des remontées de barges, un ponton du club d'aviron, avec deux projets de base nautique, une pour Ile Saint Denis et une départementale vers le pont d'Epinay. Est-ce que vous avez des notions sur les équipements qu'acceptera VNF en termes de ponton et s'il y a des règles en termes de trafic fluvial ?

On est en contact avec Plaine Commune Développement, on est au courant du projet de base nautique. C'est compatible avec la navigation commerciale. Tout ça se travaille. Il y a une notion de cohabitation importante, on interviendra pour rendre ça compatible.

Notre inquiétude est de ne plus avoir un espace de vie, que cette activité commerciale empêche toute autre activité.

Aujourd'hui il y a 100 passages par jour. On est loin d'être dans un réseau saturé. Et la croissance liée au trafic de Green Dock ne va pas beaucoup modifier cette situation.

Vous n'avez pas encore connaissance du trafic généré par le projet ? VNF sait-elle où est situé le projet ? Des bateaux vont devoir manœuvrer au milieu du flux de la Seine.

VNF est au courant des volumes envisagés. Concernant le demi-tour des barges, au port de Grenelle des bateaux font également ce type de demi-tour par exemple.

Un point sur le demi-tour des bateaux au niveau du futur embarcadère du projet fait l'objet d'un débat. François Houix clarifie que les bateaux de croisières (125m de long maximum) n'ont pas à faire de demi-tour à cet endroit car la tête de ligne est Paris-Le Havre. Les participants expliquent que c'est pourtant le cas. François Houix propose aux participants de lui transmettre les noms des bateaux qui réalisent ce type de manœuvre.

Francis Redon, président d'Environnement 93, apporte en complément des échanges un éclaircissement sur la pollution de la Seine. Les facteurs principaux sont la pollution des sols, le lessivage avec les orages, les réseaux obsolètes d'assainissement notamment, et dans une bien moindre mesure les bateaux.

Une question est posée sur le petit bras, le projet de dragage avec les Jeux Olympiques à venir et l'enquête publique. Il est rappelé que l'atelier du jour concerne le projet Greendock.

Est-ce que fermer le petit bras à la navigation paraît un jour envisageable ?

C'est une politique de l'Etat de définir ce qu'on fait ou pas d'un bras secondaire. Pour le moment, rien n'est communiqué sur cette politique. VNF promeut la cohabitation des usages : une fermeture temporaire plutôt qu'une fermeture totale serait envisageable.

L'étude du projet avec le chiffrage des flux amène à faire des prévisions de trafic sur le bras principal et secondaire. Est-ce qu'il n'y aurait pas du sens à inclure un chiffrage des autres usages de la Seine, notamment sportifs, pour évaluer un taux de saturation ou d'utilisation total ?

François Houix donne des exemples pour répondre : à Courbevoie, il existe une cohabitation avec les usages sportifs, et notamment de compétition. Peu d'inquiétudes sont à avoir sur le risque de saturation. Cela s'anticipe par des mesures d'exploitation, un travail avec les clubs présents.

Quelle est le rapport de VNF à la biodiversité et la nécessité de protéger les berges naturelles ?

François Houix explique ne pas avoir toutes les clés pour répondre. L'impact environnemental du transport fluvial est moindre que d'autres types de transport, comme les mobilités routières du quotidien par exemple.

Thibault Vanhaezebrouck explique qu'une partie des réponses aux questions posées durant ces échanges pourront être apportées avec la présentation. La présentation reprend donc.

Le flux fluvial induit entre Le Havre et Gennevilliers est amené à venir par la Seine jusqu'au terminal à conteneur, puis jusqu'à l'entrepôt Greendock par traction routière. Trois clients avec qui Goodman a répondu à l'appel à projet (STEF, SCHENKER, CEVA) ont chiffré la part de trafic éligible au report modal sur l'axe Le Havre – Gennevilliers les concernant. Pour SCHENKER et STEF, entre 45 000 et 50 000 tonnes de marchandises par an transiteront entre Le Havre et Gennevilliers, marchandises qui sera éligible au report modal.. En phase opérationnelle, ces 2 entreprises auront un bateau tous les deux jours sur ce trajet le Havre – Gennevilliers, soit ensemble l'équivalent d'un bateau par jour.

Les 45 000 tonnes par an, elles correspondent à leur utilisation de l'entrepôt ?

Elles correspondent à la marchandise qui aura besoin de transiter entre Le Havre et l'entrepôt Green Dock.

Donc pour les tonnages il faut additionner 45 000 + 48 000 + les 50% qui manque ?

Exactement. Pour les flux de SCHENKER et STEF, la somme des deux correspond à un bateau par jour. Mais effectivement il reste CEVA qui s'est positionné sur une partie du bâtiment. On serait à l'équivalent de deux bateaux par jour entre Le Havre et Gennevilliers.

C'est ce qui va être débarqué à Gennevilliers au terminal conteneur, mais quelle partie va venir à Green dock ?

SCHENKER et STEF vont opérer depuis Green Dock, une partie du flux de marchandise est entre Le Havre et Gennevilliers, qu'ils projettent de faire en report modal par la voie fluviale. Cela correspond à un bateau tous les deux jours par opérateur, soit deux bateaux par jour.

Il y a des marchandises qui arrivent par voie fluviale jusqu'ici, ensuite amenée à Green Dock par camion. Est-ce qu'il y a des marchandises qui arrivent par camions et qui viennent d'ailleurs ? Si oui, dans quelle proportion ?

Oui. La majeure partie du trafic qui arrive en approvisionnement est par voie routière.

Il y a un chiffrage du nombre de camions ?

Oui. Ils sont présentés par la suite.

Sur 100 items dans Green Dock de marchandises, combien sont arrivés par camions, combien par le fleuve, jusqu'à Gennevilliers ?

Nicolas Otal répond qu'environ 15% de toute la marchandise amont qui sera dans le bâtiment aura transité par voie fluviale.

Un bateau représente combien de bateaux ?

Un camion charge 20 à 22 tonnes environ, un bateau c'est l'équivalent de 15 camions. Si on prend deux bateaux jour, ça fait 30 camions évités.

Donc le « tout camion » représente 85% du flux en amont ?

Oui, « tout camion » depuis le point d'origine.

Le ferroviaire, c'est 0% ?

Il n'y a pas pour l'instant de ferroviaire induit par le projet. Peut-être qu'il y aura des initiateurs qui se projettent avec des tractions ferroviaires jusqu'au port. En tout cas aujourd'hui ils ne l'ont pas imaginé aujourd'hui.

Romain Moreau continue la présentation et aborde le fonctionnement du ponton. Il y a deux parties : la solution Ro/Ro (*Roll on / Roll off*) avec des camions montés sur la barge, ou la solution en caisses, avec des conteneurs de livraison urbaine. Thibault Vanhaezebrouck complète en ajoutant que tous les flux qui sortent du bâtiment ne sont pas éligibles au report modal. Cela dépend de la destination des marchandises. La part éligible selon les utilisateurs est entre 10 et 30% (30% horizon 2025 pour STEF).

Sur l'intégralité de la circulation des marchandises qui transitent par Green Dock : il y a 15% par voie fluviale en aval, 15% par voie fluviale en amont ? Le reste, ce sont des camions ?

Oui, à peu près.

C'est de la création nette de trafic ?

Sur la distribution oui. Sur le flux amont entre Le Havre et Gennevilliers, c'est quelque chose qui est déjà existant.

Vous n'avez pas identifié un concurrent dont vous allez récupérer du trafic ? En termes de trafic sur la zone, ma question porte sur la saturation du routier.

Goodman étudie l'impact maximal, notre parti pris est que tout ce qui vient être généré par le projet est en plus. La réalité sera peut-être différente.

Un débat est lancé sur la localisation des entrepôts. Il est rappelé que Goodman s'exprime dans le cadre d'un appel à projet avec un foncier dédié. Jean Plateau, directeur du port, complète : Il était important d'implanter un projet logistique qui intègre du fluvial. Quand on parle d'un projet comme Green Dock, on parle de quantité de marchandises qui passe par voie fluviale et c'est inédit. Très peu d'entreprises choisissent de livrer par voie fluviale. C'est le pari qu'on a fait avec cet entrepôt qui s'engage là-dessus.

Mais ça reste marginal, et comment vous pouvez dépasser les 15% ? Qui plus est ce n'est pas la capacité de l'entrepôt actuel, vous pourriez faire un entrepôt de 15%.

Qu'est-ce qui justifie qu'on ait tout au même endroit et pas une partie 100% routière à proximité de l'autoroute et une partie fluviale proche du fleuve ?

Réponse de Jean Plateau : On cherche à développer le fluvial ici. Et l'enjeu est d'avoir un entrepôt logistique. C'est un centre qui va permettre de démassifier la marchandise pour permettre une remise en livraison, en ville. Plus vous êtes à proximité des bassins de consommation, plus vous limitez la consommation globale de la chaîne logistique.

Est-ce qu'on n'est pas capable de démassifier à deux endroits différents ? Qu'est-ce qui justifie la démassification au même endroit ?

Réponse de Jean Plateau : Parce qu'une entreprise comme SCHENKER ou CEVA récupère des flux qui viennent par la route ou le fluvial, de différents endroits en France ou à l'étranger et livre via le réseau routier ou fluvial. Le camion, le bateau transporte des marchandises qui pour certaines partent par voie d'eau, d'autres par la route. Les 400 ha du port sont aujourd'hui pleins.

La présentation reprend sur le transport fluvial, la barge et ses rotations.

Une question est posée sur le chargement maximal des barges. Il est répondu que pour les barges entre le Havre et Paris la capacité maximale est de 300 tonnes, qui correspond à un chargement de 15 conteneurs de 20 pieds. La quantité maximale admissible sur la barge ZULU montrée en préambule de l'atelier a effectivement une capacité de 300 tonnes pour du vrac mais elle n'ira pas jusqu'à cette charge maximale pour faire Gennevilliers-Paris. (ces chiffres étant atteints dans le cadre de transport de marchandises type matériaux de construction)

Sur les flux aval (Gennevilliers – Paris) éligibles au report modal, on a aujourd'hui entre 152 et 180 tonnes qui transiteront par barge.

Ce transit sera effectué soit au moyen de barges qui sont remplies avec les petits véhicules, soit par des petits conteneurs. Sur les petits véhicules, on est sur du 3,5t, sur les conteneurs, cela est à peu près équivalent.

Pour l'ensemble des opérateurs, ce seront 1 300 tonnes qui transiteront quotidiennement au sortir du bâtiment dans le cadre des activités de distribution urbaine, dont 15% est éligible au report modal. Ces 15% transiteront soit par solution Ro/Ro, soit conteneurs. En fonction de la solution choisie, à horizon 2025, cela représentera 4 à 5 rotations par jour.

Combien de temps prend le chargement d'une barge ? On a vu que cela pouvait prendre plusieurs heures.

L'opération de manutention est simplifiée la solution du ponton de transbordement en Ro/Ro ou en conteneur. Le ponton servira de base avancée et le bras n'aura pas à aller charger à 10-12-15m de distance.

Intervention de Nicolas Otal : Pour le Ro/Ro, le temps de chargement dure 15 à 20 min pour faire monter 25 véhicules de 3,5 tonnes.

Les véhicules de 3,5 tonnes, quelle est leur charge utile ? Et qu'allez-vous faire des chauffeurs ?

Réponse de Nicolas Otal : On est à 1,2 tonnes de charge utile en moyenne et cela peut aller jusqu'à 2 tonnes.

Réponse de Thibault Vanhaezebrouck : La question des chauffeurs est une vraie problématique. Les logisticiens ne vont pas immobiliser ou embarquer les chauffeurs. L'idée est que les chauffeurs soient à destination et puissent faire leur livraison directement. Il y aura donc un opérateur sur place (bâtiment Greendock) qui chargera les véhicules.

Une fois que les véhicules ont livré, ils reviennent comment ?

Soit retour par la route, soit par voie fluviale, tout en sachant qu'idéalement par voie fluviale on a un trafic qui permet des croisements. On aura une barge qui vient amener des véhicules et quand elle revient, elle vient récupérer les véhicules ayant déjà fait leur livraison. Il y a une logistique à mettre en place. On est sur un marché qui est en train de structurer. L'idée est qu'il n'y ait aucun de voyage à vide bien qu'ils puissent y en avoir au démarrage.

Comment les camions montent sur la barge ?

Il y aura une rampe sur le côté. La barge ne sera pas chargée dans le sens du bateau mais en transversal.

Une rotation représente une trentaine de tonnes ?

Oui à peu près, pour la distribution.

Ça fait représente un gros porteur ?

Il n'y a pas de gros porteur sur la barge. Le tronçon par voie fluviale permet d'éviter le passage par la route. On a un tronçon qui est évité : la partie Gennevilliers-Paris. Après ce sont des petits véhicules qui prendront la suite.

Intervention de François Houix : il faut raisonner en nombre de véhicules évités mais aussi en termes de pollution, de sécurité sur la route.

Dans la slide précédente, il y avait 62 tonnes consacrées aux « autres », comment est fait ce calcul ? Vous avez expliqué qu'il y avait 17 000m² qui correspondaient au reste du bâtiment, ça fait 20% du bâtiment environ et cela ne correspond pas aux 62 tonnes.

Il y a des cellules à usage de stockage et de distribution. Les différences résident principalement dans la hauteur libre et la capacité d'envoi depuis cellules. C'est pour ça que vous ne pouvez pas faire le prorata de surface et de quantité marchandises dans le cadre des activités de distribution. Les activités ne sont pas les mêmes selon les opérateurs. Le R+3 est dédié aux activités de stockage. Les opérateurs se sont positionnés en premier sur le RDC + R+1 et R+2. Le R+3 n'est pas encore commercialisé. La commercialisation se fera en phase de construction.

On ne connaît donc pas encore les clients de cette partie « Autres » ?

Non. En Ile-de-France, pour la majorité des projets, les promoteurs logistiques portent leur projet sans même avoir de clients et commercialisent seulement en phase construction. Ici, la particularité est que 65% des surfaces est déjà commercialisée.

Donc Amazon pourrait s'implanter ici, comme ils ont tendance à le faire aujourd'hui en utilisant des sociétés cachées ?

Non, Amazon ne veut pas de ce type d'espace. Les cellules à usage de stockage ne correspondent pas aux besoins d'Amazon dans ce type de localisation. La distribution pourrait les intéresser, mais elle est déjà prise.

SHENCKER, opère déjà sur le port. Est-ce que le bâtiment SHENCKER va se fermer et se positionner là, ou est-ce que c'est du plus ?

Réponse de Jean Plateau : On ne connaît pas leurs intentions.

Réponse d'Aurélien Noel, en charge du portefeuille de Goodman : *A priori*, un report depuis ce bâtiment vers Green Dock va se faire. L'ancien bâtiment ne sera pas gardé vide.

Sur la sécurité, les petits camions qui montent sur les barges, il n'y a rien qui les protège ? Qu'est-ce que vous avez comme type de sécurité ?

Pour les opérations Ro/Ro, les mesures de sécurité on ne les connaît pas encore exactement. Cependant il y a fort à parier qu'il y aura des rambardes. On pourra poser la question à SOGESTRAN qui va réaliser ces opérations.

Thibault Vanhaezebrouck remercie François Houix de sa participation à l'atelier. Il poursuit la présentation avec le nombre de rotations pour les flux routiers. En fonction des activités, il est possible de quantifier le nombre de rotation, c'est-à-dire le flux des différents types de véhicules par porte à quais présent. Pour les activités de distribution, il y aura 4 vagues par jour de véhicules qui

partiront. Le trafic généré en termes de poids lourds sur l'immeuble Green Dock c'est 204 par jour. Et pour les VUL (Véhicules utilitaires légers) c'est 480. Il faut également prendre en compte les véhicules légers des 700 employés. Il est estimé que 25% des employés viendront en transport en commun.

Ils arriveront où ?

Au niveau du RER, des navettes pourront être mises en place.

Et quelles sont les horaires du bâtiment ?

L'heure d'embauche est à 2 moments : 6h-14h et 14h-22h. Il y a aussi du personnel administratif en horaires classiques, sur du 8h-18h. Ces horaires restent toutefois des hypothèses. On arrive à un chiffre de 700 emplois directs, soit l'équivalent de 525 véhicules légers / jour.

Il y a combien de places de parking à usage du personnel ?

Réponse de Nicolas Otal : Il y a entre 400 et 420 places de parking. C'est en cours d'études.

Avez-vous consulté le département sur l'insertion des véhicules ?

Ici, on vous présente des hypothèses sur la base de discussion avec les clients et utilisateurs. On fait également une étude de trafic, avec un bureau d'études spécialisé.

Aucune réglementation ne dit que les camions ne peuvent pas rouler sur la route. Ma question est sur la congestion.

Ces données vont être présentées.

Sur les 1 200 véhicules dans ce flux de trafic, est-ce que ça compte les 85% des véhicules de marchandises arrivant par la route ?

On va vous le présenter. On vient effectivement prendre en compte la quantité de marchandise qui transite entre Gennevilliers et Paris par voie fluviale, . La réalité c'est que dès lors que le ponton sera opérationnel, les chiffres seront moins importants.

Réponse de Nicolas Otal : Dans les 204 poids lourds qui servent en amont du site, on a bien les 85% des flux totalement routiers et également le flux routier depuis le terminal à conteneur.

Les surfaces de bureaux me semblent surdimensionnés (10 000m2), ils sont réservés à l'administration de la distribution et de stockage ? Vous avez parlé de ferme urbaine aussi, ce personnel est compté dans les 700 ? C'est une projection basse ?

Oui, ce personnel est également compté. Ce n'est sûrement pas une projection basse, c'est surtout une projection à horizon 2026. Le jeu de projection d'emplois est délicat à faire, ces 700 emplois peuvent varier.

A quoi servent les 35 000 m² de parking souterrain ? Vu le nombre d'employés que vous avez cela semble disproportionné.

Ils servent pour toutes les activités de logistique et de distribution qui génèrent du trafic routier, donc des véhicules qui ont besoin de stationner. On doit avoir une capacité de stockage *in situ*, y compris pour le stationnement de ces véhicules. C'est une demande du port.

Il n'y aura pas de préparation de colis ici (dans les cellules de distribution ou de stockage) ?

C'est possible mais tout dépend de ce qu'on appelle préparation de colis. Il y aura de l'emballage et du déballage. La vocation du dernier km est de transférer la marchandise arrivée en amont et de la démassifier au sein du bâtiment, pour la reconditionner pour envoi du dernier km. C'est pour ça que vous avez 204 poids lourds qui acheminent la marchandise puis une capacité qui est répartie dans les 480 rotations.

Sur le trafic routier, on a donc 200 rotations par jour, multiplié par 2 (Aller puis retour), sans compter les camions qui viennent en stationnement en attendant d'être chargés ?

Non, le véhicule qui vient sur le site a une capacité d'attente. Il a vocation à repartir, il rentre dans le calcul que vous avez fait.

Ils ont vocation à repartir plein ?

Plein, ça dépendra. Il y a des véhicules qui viendront décharger. 1 véhicule, c'est 1 entrée et 1 sortie donc 2 flux.

Je vois 24h pour les activités de stockage, qu'est-ce que ça veut dire concrètement ? Et la nuit, pour les activités de distribution ?

On a différents types de flux dont les plages horaires de circulation fluctuent en fonction de la typologie d'activités.

Pour les VUL (activités de distribution), on anticipe 4 vagues d'envoi. avec des horaires entre 6h à 21h.

Le bâtiment tournera 24h sur 24h ?

Oui,. Le trafic PL (poids lourds) sera concentré la nuit pour l'approvisionnement des activités de distribution et lissé sur 24h pour les activités liées au stockage.

Vous avez conscience qu'il y a des milliers d'habitants en face et des nuisances provoquées ?

On répond aujourd'hui aux questions sur le trafic. Sur les questions de pollution, de lumière, ou nuisance sonore, on aura des réponses à vous apporter pour le prochain atelier.

La présentation reprend sur la situation routière existante et à venir. Sur la RD 911 (Pont d'Epian-sur-Seine), il est présenté un nombre de véhicules moyens de 21 100 actuellement, avec à venir 350 véhicules dont 4% de poids lourds. Ces 4% représentent 14 poids lourds sur les 400 actuels.

Mais vous ne savez pas exactement où iront les camions ?

Il ne peut pas y avoir de certitudes à ce stade. Leur origine et leur destination varie.

Avez-vous estimé combien de temps les gens vont mettre sur ces routes avec le flux ajouté ?

. Goodman présente seulement les flux que le projet génère. Le trafic nouveau vient se diluer dans le trafic existant. En relatif, Green Dock vient apporter un certain nombre de véhicules, dans une situation qui n'est pas forcément fluide on en convient. C'est la raison pour laquelle les résultats de l'étude sont montrés.

A partir de la présentation, il est observé un faible impact sur la RD n°911, avec 350 véhicules supplémentaires dont 14 poids lourds. Une question est posée sur l'échelle de valeurs entre « pas d'impact », « faible impact », etc. Il est rappelé que cette échelle est fournie par des bureaux d'études.

Une remarque est faite sur la difficulté des camions à s'insérer dans l'A86 côté Gennevilliers ou Colombes. Ils se retrouvent bloqués dans la bretelle d'insertion. La crainte de générer encore plus d'embouteillage est soulevée.

Jean Plateau, directeur du port, intervient pour évoquer le projet départemental d'aménagement du rond-point sud-est du port. Les travaux devraient démarrer à la rentrée. Ils permettront de fluidifier le trafic et de sécuriser les circulations piétonnes et cyclables.

Il y a des rails dans le port, est-ce qu'il y a des personnes ici qui ont imaginé du transport ferroviaire ?

Réponse de Jean Plateau, directeur du port : La logistique en France est très fortement routière. C'est notre travail de la reporter sur l'eau. Il y a une stratégie nationale d'augmentation du ferroviaire notamment en Ile-de-France. Cependant l'accès au port de Gennevilliers passe par les voies du RER C déjà largement saturées. Il y a travaux en cours mais ils ne sont pas à horizon du projet.

Si demain le 93 passe en zone ZFE : comment vous faites ?

Il faudra que l'ensemble des entreprises se mettent en accord avec la ZFE. La technologie devra s'adapter pour les camions. Le gaz peut être une solution. Une station multi énergie est notamment en développement sur le port.

Est-ce qu'on pourrait avoir accès aux données élémentaires de l'étude d'impact ?

On va vous fournir la présentation. Pour réaliser les chiffres présentés, on a utilisé la précédente étude publique dont le dossier est consultable.

Qu'est-ce qui justifie la nature même du bâtiment du projet ?

Réponse de Jean Plateau : On garde la même filière sur l'emprise foncière. On a fait le choix de maintenir une activité logistique. Avant se trouvait un entrepôt de très vieille génération, avec des standards en termes de sécurité incendie obsolètes par exemple. Le choix de repartir sur des entrepôts de dernière génération a été fait.

Un débat sur le choix de la localisation du site est soulevé. Il est rappelé que les 400 hectares du port sont réservés depuis le 20^{ème} siècle pour l'approvisionnement et la logistique d'Ile-de-France et que des emprises foncières de cette envergure se libèrent rarement.

On a parlé de reconditionnement, pour quels déchets ? Quels risques ? On a vu en Seine et Marne que des entrepôts qui auraient dû l'être et ne sont pas classés SEVESO.

Il n'y aura sur le site aucun produit dangereux, on se situe dans la rubrique « Matière et matériau courant », et les quantités sont largement inférieures à ce qui correspond au classement SEVESO.

Mais il y aura des engins avec des réserves inflammables ?

Les engins de manutention seront à l'électricité, il n'y aura ni stockage de gaz, ni d'hydrogène sur le site.

Alors que la séance approche de sa conclusion, il est proposé aux participants de poser une dernière série de questions.

L'entrepôt sera allumé toute la nuit ?

Au moins une partie.

Pour éclaircir un point de nos précédents échanges, les poids lourds iront jusqu'à quel étage ?

Non, ils iront jusqu'au R+3. Le 4^{ème} étage est la toiture qui n'est pas accessible.

Et cela représente quelle hauteur ?

La hauteur du 3^{ème} étage est à 22, 23 mètres.

La question du bilan carbone du projet est évoquée avec la proposition d'une renaturation de la friche, qui plus est dans le contexte du dérèglement climatique. Une demande est faite sur la possibilité de mesurer ce que donnerait un puit de carbone sur l'espace du projet. Le porteur du projet évoque que cela n'est pas de leur ressort. Nicolas Otal précise toutefois que des analyses de cycle de vie du projet pour estimer le poids carbone (phase construction, démolition) sont menées.

La demande de classer le tableau de suivi des questions avec des thèmes et sous-thèmes est confirmée.

Thibault Vanhaezebrouck remercie les participants de leur présence. Romain Moreau conclue alors la réunion.