



**PROJET GREEN DOCK SUR LE PORT DE GENNEVILLIERS
PORTE PAR LA SOCIETE GOODMAN**

BILAN DE LA CONCERTATION

Décembre 2022

Avant-propos

Après un bref rappel du projet Green Dock, objet de la concertation préalable, ce document revient sur le déroulement de la concertation réglementaire et fait une analyse quantitative des contributions à cette concertation (partie 1).

Pour la bonne information du Conseil Municipal de Gennevilliers, ce document revient ensuite sur le déroulement de la concertation associative volontaire réalisée par Goodman, porteur du projet (partie 2).

Une synthèse thématique des questions et observations exprimées lors des deux concertations est ensuite proposée, accompagnée des réponses de Goodman (partie 3).

Enfin, les enseignements que Goodman tire de ces deux phases de concertation et les engagements qu'il prend au sujet de la suite du projet sont présentés (partie 4).

Sommaire

Avant-propos.....	2
Préambule : rappel du projet objet de la concertation préalable	4
Partie 1 Déroulement de la concertation réglementaire au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme.....	6
Modalités mise en place pour la concertation réglementaire.....	7
Analyse quantitative de la participation	9
Partie 2 Déroulement de la concertation associative menée par Goodman	13
L'organisation de la concertation associative.....	14
Les rencontres	15
Partie 3 Synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation et des réponses apportées par le porteur de projet.....	17
Des avis divergents sur l'opportunité du projet	18
Des craintes exprimées	21
Des attentes ou des exigences formulées	26
Partie 4 Enseignements de la concertation et engagements du porteur de projet.....	32
Les enseignements de la concertation pour le porteur de projet.....	33
Les pistes d'amélioration du projet	34
Les autres engagements pris à l'issue de la concertation.....	36
Annexes	38

Préambule : rappel du projet objet de la concertation préalable

Goodman, maître d'ouvrage du projet Green Dock

Goodman est une société spécialisée dans le développement, la gestion et l'investissement en immobilier logistique. Elle gère plus de 18.5 millions de m² de plateformes logistiques dans le monde et emploie plus de 1 000 personnes répartis dans 14 pays. En France, Goodman gère un patrimoine composé de 18 immeubles totalisant 635 000 m², en majeure partie situé en région Île-de-France.

HAROPA PORT, gestionnaire du port de Gennevilliers

HAROPA PORT est le premier port fluvio-maritime de France, regroupant sous une seule entité administrative les ports du Havre, Rouen et Paris. HAROPA PORT est gestionnaire de l'ensemble des infrastructures portuaires situées en bord de Seine du Havre à Paris, et donc du port de Gennevilliers. Le port de Gennevilliers s'est doté depuis 2012 d'un Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) dans lequel il a défini sa stratégie d'aménagement portuaire, dédiant l'ensemble de ses terrains à différentes activités.

L'emplacement choisi pour le projet Green Dock correspond à un terrain sur lequel le port souhaite restructurer et densifier des activités économiques logistiques. C'est dans ce cadre que HAROPA PORT a lancé un appel à projet sur cette parcelle le 30 juillet 2020, sur la base d'une programmation requérant, entre autres, une densification des activités économiques et un recours à la multimodalité par le lien au fleuve. Le projet Green Dock porté par Goodman a été désigné lauréat de cet appel à projet en mai 2021.

Le projet en bref

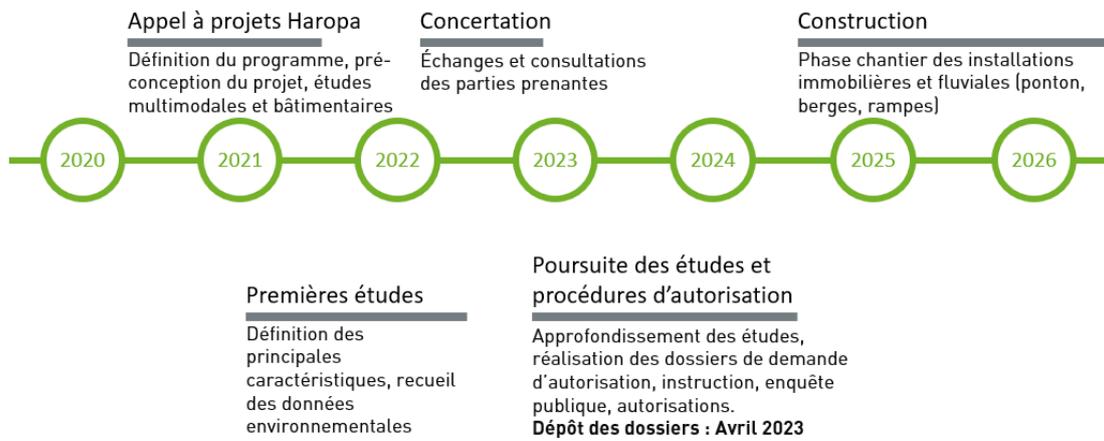
Green Dock est un projet de plateforme multimodale de logistique urbaine comprenant 80 000 m² de surfaces modulables et polyvalentes, 27 000 m² de toiture verte et solaire et 10 000 m² de locaux tertiaires, situé dans la partie Nord du Port de Gennevilliers, en bordure de Seine, sur un terrain de 6,3 hectares. Il s'agit d'un projet combinant routier et fluvial, dédié à la logistique du dernier kilomètre en zone dense.

Sur six niveaux, ce nouvel espace logistique multimodal permettra une grande variété et modularité des activités logistiques. La réalisation d'un ponton flottant au sein même du projet permettra d'apporter une solution fluviale pour la logistique du dernier kilomètre vers le cœur de la métropole sans rupture de charge : des véhicules chargés dans l'entrepôt et transportés par bateau directement au plus près des lieux de livraison. En toiture, 17 000 m² de ferme urbaine et une centrale photovoltaïque de 10 000 m² viendront compléter l'ensemble.

Sur une friche industrielle, aujourd'hui occupée par d'anciens entrepôts à l'abandon, le projet s'inscrit dans les objectifs de densification des activités de logistique sur un foncier existant, rapprochant ces activités des centres urbains pour limiter les transports et évitant l'artificialisation des terres agricoles, dans la lignée de l'objectif de Zéro Artificialisation Nette inscrit dans la Stratégie Nationale Bas Carbone.

Le coût et le calendrier

Le coût du projet, de sa phase d'étude à sa réalisation, est estimé à 150 millions d'euros.



Partie 1

Déroulement de la concertation
réglementaire au titre de l'article L.103-2 du
code de l'urbanisme

Modalités mise en place pour la concertation réglementaire

Le cadre réglementaire de la concertation menée au titre du code de l'urbanisme

La ville de Gennevilliers a souhaité que le projet fasse l'objet d'une concertation au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, le projet pouvant entrer dans la catégorie définie au 3° soit « *les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat* ». Dans la partie réglementaire du code de l'urbanisme (R.103-1), la liste des projets relevant du L.103-2 3° inclut en effet notamment « *6° Les travaux de construction ou d'extension d'infrastructures portuaires des ports fluviaux ou du secteur fluvial d'un grand port fluvio-maritime situés dans une partie urbanisée d'une commune, lorsque le montant de ces travaux dépasse 1 900 000 euros* ».

Des modalités adoptées par délibération du conseil municipal de la ville de Gennevilliers

Les modalités de la concertation ont été adoptées par délibération unanime du conseil municipal de Gennevilliers le mercredi 25 mai 2022. Cette délibération décidait de l'engagement du processus de concertation, et fixait le cadre des modalités de la concertation, indiquant que celles-ci comprenaient :

- « *Réunions publiques (présentiel et/ou distanciel)*
- *Mise à disposition d'un registre en ligne et en Mairie de Gennevilliers destiné à recueillir les observations du public*
- *Informations dans la presse, sur le site internet de la ville de Gennevilliers* »¹

La délibération précisait par ailleurs que « *la concertation [durerait] au minimum un mois et que la date du lancement effectif de la concertation [serait] communiquée ultérieurement* »².

Le calendrier de la concertation réglementaire

La concertation réglementaire s'est tenue du 13 juin au 14 octobre 2022 inclus.

Durant cette période, un registre électronique et un registre papier en mairie de Gennevilliers permettaient aux participants de déposer leurs questions et contributions. Deux rencontres ont également été organisées dans le cadre de la concertation : des réunions publiques se sont tenues le 14 septembre et le 12 octobre.

Le dispositif d'annonce de la concertation

La concertation, ses modalités et les dates de rencontres publiques ont été annoncées dans le magazine municipal de Gennevilliers de septembre, en page 11.

¹ Délibération du Conseil Municipal de la Ville de Gennevilliers du 25 mai 2022 relative à la Définition des modalités de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine sur un terrain sis 28 route du bassin N°6 – Article 4

² Délibération du Conseil Municipal de la Ville de Gennevilliers du 25 mai 2022 relative à la Définition des modalités de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine sur un terrain sis 28 route du bassin N°6 – Article 5

Transport fluvial



Des éléments de présentation sont en ligne sur ville-genevilliers.fr et un registre électronique est disponible sur mairie-genevilliers.concertationpublique.net. Un registre papier est accessible en mairie, au 15^e étage.

Une plateforme multimodale de logistique urbaine, Green dock, sortira de terre au port de Gennevilliers à l'horizon 2026. Elle comprendra 80 000 m² de surfaces modulables et polyvalentes sur six niveaux, 27 000 m² de toiture verte et solaire, et 10 000 m² de locaux tertiaires. Le projet, qui contribuera à apporter une solution fluviale au transport de marchandises jusqu'au cœur de la métropole, fait actuellement l'objet d'une consultation publique, et ce jusqu'au 14 octobre.

➡ Réunions publiques mercredis 14 septembre et 12 octobre, dans la salle du conseil municipal.

Le dispositif d'information

L'espace dédié au projet et à la concertation sur le site de la ville de Gennevilliers

Un espace dédié au projet et à la concertation sur le site internet de la ville de Gennevilliers a été **mis en ligne le 23 mai 2022** : <https://www.ville-genevilliers.fr/10-3257/les-actualites/fiche/concertation-publique-prealable-a-la-construction-d-une-plateforme-multimodale.htm>

Il comportait une brève présentation du projet, des informations sur les modalités de dialogue et les documents de la concertation :

- Un document de présentation générale du projet
- Des documents thématiques sur plusieurs aspects du projet :
 - Evolution des flux (trafic routier et fluvial)
 - Biodiversité
 - Intégration architecturale, paysagère et environnementale
 - Impacts sociaux et économiques

Ces documents ont été complétés par des documents complémentaires au cours de la concertation :

- La présentation diffusée lors de la réunion publique du 14 septembre
- Le compte rendu de cette réunion
- L'avis critique d'un collectif d'associations locales engagées dans la protection de l'environnement et la préservation de la qualité de vie des habitants de la boucle Nord de Seine et du nord de Paris.

Enfin, la vidéo de présentation du projet Green Dock était également disponible sur cette page.

Une plateforme contributive dédiée à la concertation

En complément de la page dédiée sur le site de la ville, une plateforme contributive dédiée à la concertation a été **mise en ligne le 13 juin 2022**, à l'ouverture de la concertation :

<http://mairie-genevilliers.concertationpublique.net>

Entre sa mise en ligne et le 14 octobre 2022, date de synthèse de la concertation, 459 connexions ont été décomptées. Des pics d'utilisation ont été notés dans le dernier mois de la concertation, entre la réunion publique du 14 septembre et la clôture de la concertation le 14 octobre..

Les rencontres publiques

La réunion publique d'ouverture

La réunion publique d'ouverture s'est tenue le 14 septembre 2022 en salle du conseil municipal de Gennevilliers. Elle a réuni 33 personnes.

Après un mot d'introduction de M. le Maire, les représentants de la société Goodman ont présenté le contexte du projet puis ses ambitions et caractéristiques principales, en s'appuyant sur les résultats des pré-études déjà réalisées.

La réunion s'est ensuite poursuivie par un temps d'échange de 45 min, au cours duquel une trentaine de participants ont pu énoncer leurs questions et remarques.

La réunion publique de synthèse

La réunion publique de synthèse s'est tenue le 12 octobre 2022 en salle du conseil municipal de Gennevilliers. Elle a réuni 73 personnes.

Après des mots d'introduction de M. le Maire, M. Jean Plateau, représentant d'HAROPA PORT, a rappelé les raisons d'être d'un projet en bord de fleuve, M. Philippe Arfi, représentant de Goodman, a fait un rapide retour sur les étapes passées.

Les représentants des associations, contactés en amont pour préparer une prise de parole spécifique en début de réunion, ont ensuite pu indiquer leurs enseignements des deux étapes de concertation passées (la concertation réglementaire dont il est question ici et la concertation associative volontaire détaillées en Partie 2 du présent document). Deux représentants associatifs se sont exprimés à cette occasion : M. Antoine Gaudin au nom du collectif Protection Berges de Seine, regroupant plusieurs associations locales, et M. Francis Redon au nom de l'association Environnement 93. Le porteur de projet a ensuite présenté ses propres enseignements de ces deux concertations et ses engagements et propositions d'évolution du projet.

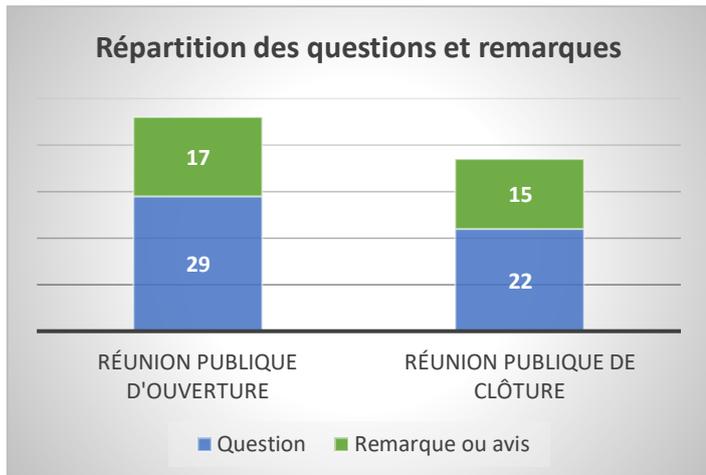
Enfin, la réunion s'est poursuivie par un temps d'échange de près d'1h30, au cours duquel 22 participants ont pu prendre la parole pour poser des questions ou exposer leur avis à la tribune.

Analyse quantitative de la participation

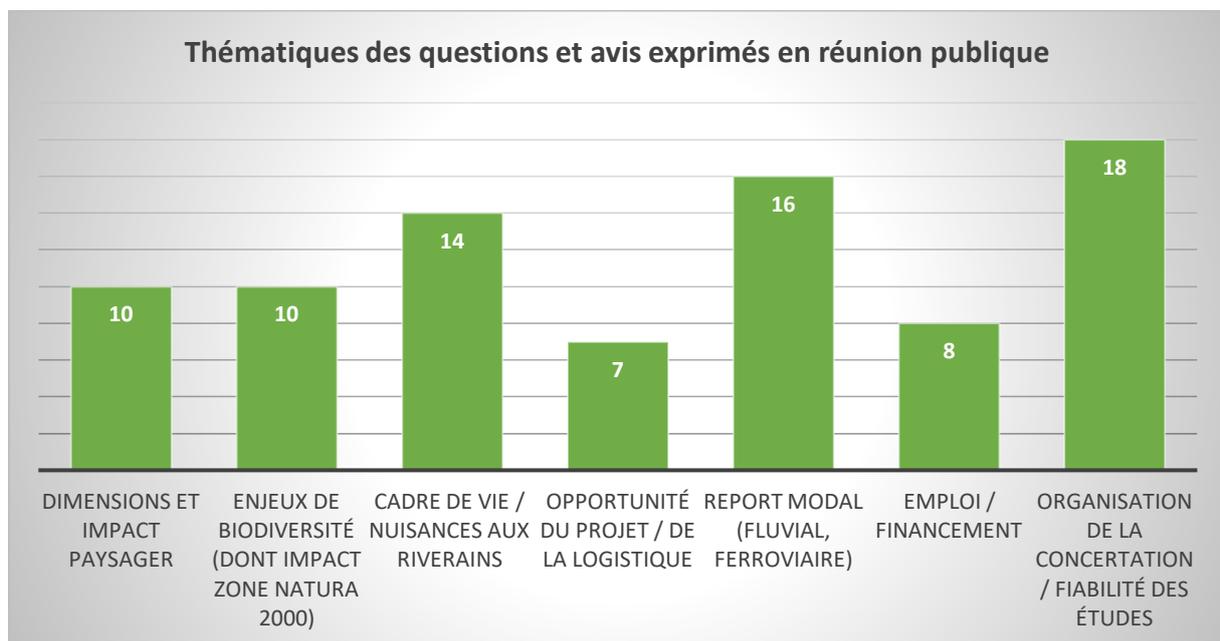
Les rencontres publiques

Les deux réunions publiques ont totalisé 106 participants. Au cours de ces deux réunions, 52 personnes ont pu prendre la parole, pour un total de 51 questions et 32 remarques ou avis exprimés, soit un total de 83 contributions.

NB : Dans ce décompte, nous différencions les prises de paroles des contributions. Une prise de parole peut contenir une ou plusieurs contributions, soit sous la forme de questions, soit sous la forme d'avis ou de remarques.



Ces contributions ont porté sur de nombreuses thématiques, de façon relativement répartie. Les thèmes les plus abordés en réunion ont été l'organisation de la concertation et la méthodologie des pré-études réalisées à ce stade du projet (21%), sur les enjeux liés au transport fluvial et ferroviaire (19%) et sur les enjeux du cadre de vie et les diverses nuisances induites par le projet (17%). L'impact paysager du projet et son dimensionnement et les enjeux de biodiversité, notamment liés à la zone Natura 2000 à proximité du projet, ont été l'objet de 10 contributions chacun (14%). Enfin, l'opportunité du projet et plus largement du modèle de logistique actuel, et les questions liées à l'emploi et au financement du projet ont représenté moins de 10% des contributions.



Les 57 contributions déposées sur la plateforme ou adressées par mail à la ville³

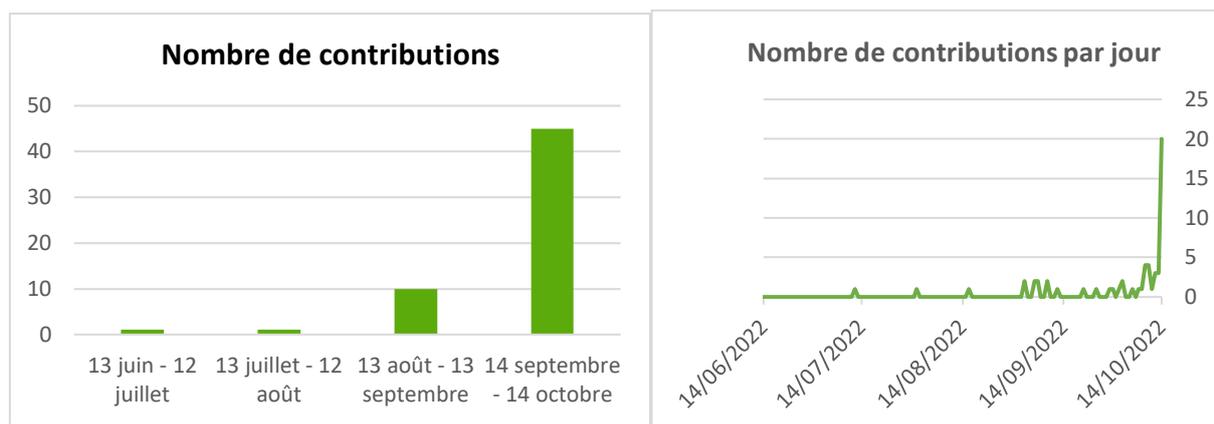
57 contributions ont été déposées par des participants sur la plateforme dédiée au cours de la concertation. Parmi celles-ci, plusieurs contributions ont été déposées au nom d'associations (Environnement 92, Environnement 93, le MNLE, Protection Berges de Seine, Association Halage et

³ Une 58^{ème} contribution, déposée le 17 octobre 2022, est la copie conforme de la 52^{ème} contribution déposée le 14 octobre. Cette 58^{ème} contribution n'a donc pas été comptabilisée.

Epinay+Saine), de collectivités territoriales (courrier co-signé des maires de L'Île-Saint-Denis et Épinay-sur-Seine) et de groupes politiques (Les Ecologistes de Saint-Ouen et Gennevilliers Insoumise).

Evolution temporelle du dépôt des contributions

La majorité des contributions (78 %) a été déposée durant le quatrième mois de la concertation, entre le 14 septembre et le 14 octobre. Cette période coïncide avec les dates des réunions publiques. Par ailleurs, 20 contributions, soit 35 % du nombre total, ont été déposées le 14 octobre, date de clôture de la concertation, deux jours après la réunion publique de synthèse.



Positionnement des contributions vis-à-vis du projet

La majorité des avis s'expriment contre le projet, du moins à ce stade du projet. Les raisons de cette opposition sont variées et parfois multiples (enjeux paysagers, écologiques, nuisances environnementales, contestation de l'opportunité du projet...).

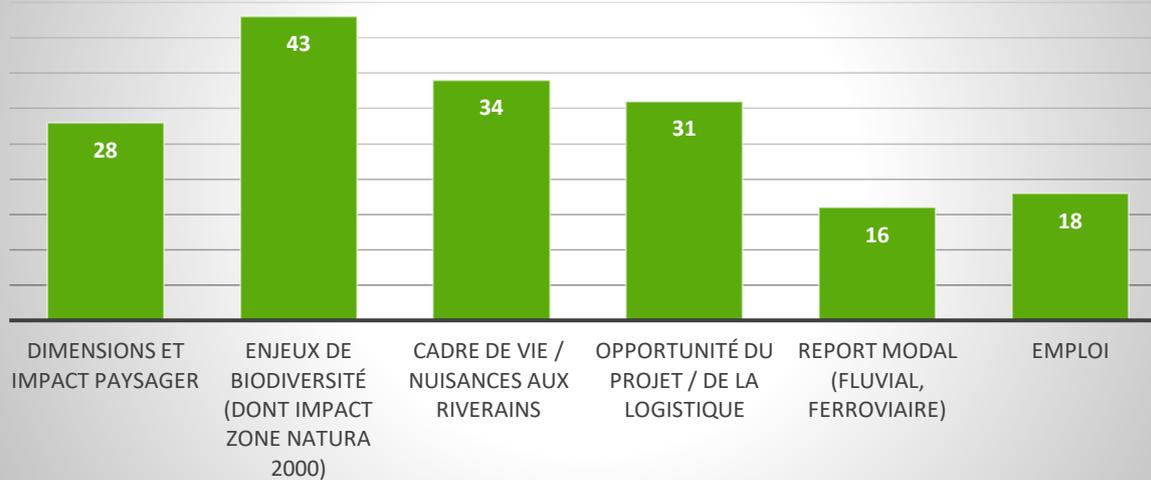
Plusieurs avis s'expriment pour le projet, que ce soit pour ses perspectives en termes d'emploi, ou encore sa réponse à un besoin logistique identifié.

Enfin, certains avis sont neutres, proposant des pistes de réflexion ou des avis mitigés.

Thématiques abordées

Les 57 avis déposés sur la plateforme sont complets et abordent de nombreuses thématiques. Parmi eux, les thématiques les plus abordées sont les enjeux de biodiversité (dans trois quarts des avis), notamment liés à la présence de la zone Natura 2000 face au projet, et les enjeux de cadre de vie et de nuisances induites par le projet pour son environnement humain (trafic, pollution atmosphérique et lumineuse, bruit etc...). Les dimensions et l'impact paysager de Green Dock sont interrogés dans plus de 50% des avis, de même que l'opportunité même du projet, de la logistique telle qu'elle fonctionne actuellement ou plus largement du modèle de société dans lequel le projet Green Dock s'inscrit. Enfin, les enjeux de report modal (recours au transport fluvial et ferroviaire) et d'emplois liés au projet apparaissent dans environ un tiers des contributions.

Thématiques abordées dans les contributions



Partie 2

Déroulement de la concertation associative
menée par Goodman
(pour la bonne information du conseil municipal de
Gennevilliers)

L'organisation de la concertation associative

La concertation associative a été organisée volontairement par Goodman, en dehors d'une obligation réglementaire, pour permettre un échange en phase de pré-projet avec les différents acteurs du territoire.

Les associations invitées à la concertation ont été choisies sur la base d'une étude de contexte et des recommandations d'HAROPA PORT, de la mairie d'Epina y et de la mairie de Gennevilliers au cours des différentes réunions de présentation du projet intervenues il y a un an à la suite de la désignation de Goodman en tant que lauréat de l'appel d'offres lancé par HAROPA PORT.

Les invitations ont été adressées par mails aux acteurs associatifs identifiés en amont de la concertation.

Les associations, acteurs économiques et élus ayant participé à la concertation sont les suivants :

Associations environnementales et riverains :

- Protection Berges de Seine
- Environnement 92
- Environnement 93
- France-Nature-Environnement Île-de-France
- L'Île Flottante
- L'Île Vivante
- Péniche à la Folie
- Ensemble pour une Île Vivante
- Halage
- La Fée du Bal
- Club de Kayak

Acteurs économiques :

- DHL
- Cemex
- Communauté Portuaire Seine Aval
- Engie
- Asten

Élus locaux :

- Epina y-sur-Seine

Par ailleurs, dans le cadre des ateliers thématiques, Goodman et HAROPA PORT ont également fait intervenir des partenaires pour présenter certains enjeux spécifiques :

- Voies Navigables de France pour les sujets liés au trafic fluvial
- Biotope pour les questions environnementales et liées à la biodiversité
- A26 Architectes pour les orientations architecturales du projet
- Pôle Emploi, l'EPT Boucle Nord de Seine et les services des villes de Gennevilliers et Argenteuil pour les sujets liés à l'emploi.

Les rencontres

Atelier de travail et visite de site : le 10 mai 2022

Cet atelier de travail d'ouverture, accompagné d'une visite de site, a réuni sur le port de Gennevilliers 18 représentants d'associations environnementales, d'acteurs économiques, d'élus et de riverains, pour une présentation du projet aussi bien par les représentants de Goodman que par les représentants d'HAROPA PORT. Cet atelier a permis d'ouvrir la concertation associative et de favoriser des premiers échanges sur le projet en général et l'organisation de la concertation, pour un total de 40 questions posées au maître d'ouvrage sur ces sujets.

Atelier évolution des flux : le 8 juin 2022

Cet atelier sur l'évolution de flux a réuni sur le port de Gennevilliers 24 représentants d'associations environnementales, d'acteurs économiques, d'élus et de riverains, pour une présentation de l'évolution des flux liée au projet aussi bien par les représentants de Goodman que par les représentants d'HAROPA PORT. Voie Navigable des France (VNF), établissement public en charge de la gestion de la navigation sur la Seine, était également représenté pour permettre de répondre aux questions spécifiques liés aux enjeux fluviaux du projet. Les échanges ont porté sur la part du trafic fluvial dans le projet, les impacts de ce trafic sur l'environnement, ainsi que l'évolution des flux de camions et la possibilité d'un recours au ferroviaire, pour un total de 53 questions.

Atelier biodiversité et environnement : le 21 juin 2022

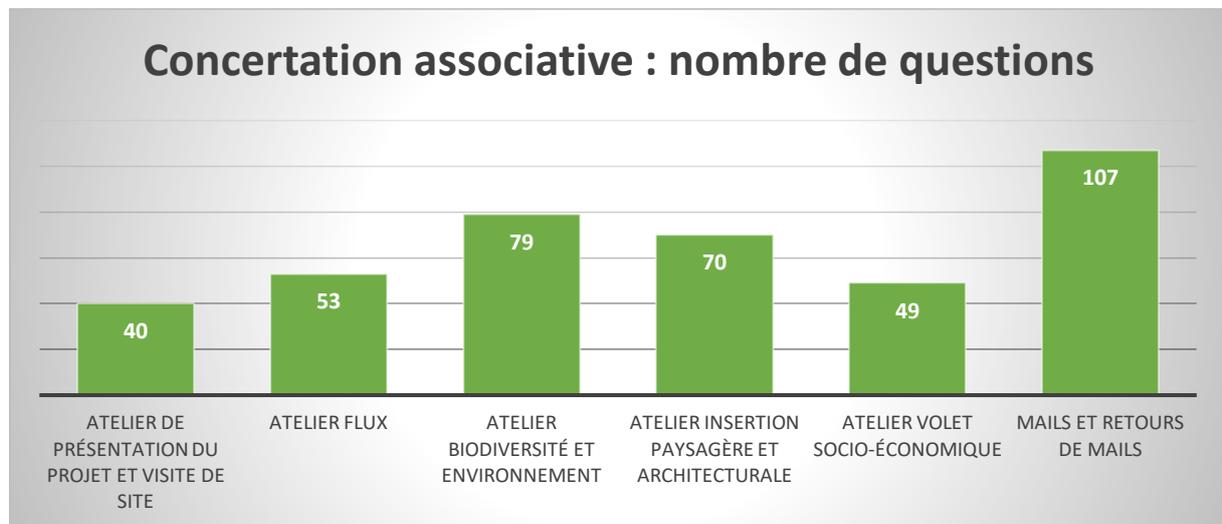
L'atelier sur la biodiversité et l'environnement a réuni 22 représentants d'associations environnementales, d'acteurs économiques, d'élus et de riverains, pour une présentation des enjeux de biodiversité par les représentants de Goodman et d'HAROPA PORT. Le bureau d'étude BIOTOPE, spécialisé en études environnementales et chargé de ces études pour le projet Green Dock, était également présent pour répondre aux questions spécifiques sur leurs pré études et sur les enjeux environnementaux du projet. Les échanges ont porté sur l'influence du projet sur la faune et la flore à proximité, notamment présentes sur la zone Natura 2000 située face au projet, et sur les autres impacts environnementaux liés au projet (bruit, pollution atmosphérique, lumière etc.). Au total, 79 questions ont été posées par les participants aux porteurs de projet présents.

Atelier insertion architecturale et paysagère : le 28 juin 2022

L'atelier sur l'insertion architecturale et paysagère du projet a réuni 16 représentants d'associations environnementales, d'acteurs économiques, d'élus et de riverains, pour une présentation de l'insertion paysagère du projet par les représentants de Goodman et d'HAROPA PORT. Le cabinet d'architectes A26, mandaté par Goodman pour la conception de Green Dock, était également présent pour présenter les choix architecturaux liés au projet et répondre aux questions spécifiques sur ceux-ci. Les échanges ont porté sur l'architecture du bâtiment, sur les choix programmatiques notamment liés au volume du bâtiment, et sur le choix de l'emplacement du projet et de l'emprise du bâtiment. Au total, 70 questions ont été posées par les participants aux porteurs de projet présents.

Atelier socio-économie : 5 juillet 2022

Ce dernier atelier portait sur les enjeux socio-économiques liés au projet. 18 représentants d'associations environnementales, d'acteurs économiques, d'élus et de riverains étaient présents pour une présentation de ces enjeux par les représentants de Goodman et d'HAROPA PORT. Plusieurs autres acteurs socio-économiques étaient également présents pour nourrir les échanges : Pôle Emploi et les collectivités territoriales concernées (l'EPT Boucle-Nord de Seine, la ville d'Argenteuil et la ville de Gennevilliers) Les échanges ont porté sur les enjeux socio-économiques sur projet, en particulier au niveau de l'emploi, du modèle économique de Green Dock, de l'organisation des travaux et du fonctionnement du site. Au total, 49 questions ont été posées par les participants aux porteurs de projet présents.



Partie 3

Synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation et des réponses apportées par le porteur de projet

La concertation a vu l'expression de participants par le biais des modalités précédemment décrites. Ces expressions, qui pouvaient être des questions ou des observations, font l'objet ci-après d'une synthèse présentée par thème, assortie des réponses de la maîtrise d'ouvrage.

La synthèse thématique des contributions intègre l'ensemble des avis déposés sur la plateforme en ligne et les contributions associatives et institutionnelles supplémentaires listées en annexes 8.1 à 8.3.

Des avis divergents sur l'opportunité du projet

L'opportunité du projet en question

Sur la pertinence même de la logistique

Pour certains participants, la pertinence même de la logistique et le modèle d'une société de surconsommation qui lui est associé sont contestés. Plusieurs avis exprimés sur le projet le qualifient de « projet [qui ne] s'inscrit pas dans notre époque », « à l'encontre des objectifs actuels et futurs », on encore « d'entrepôt de la surconsommation ».

- « *C'est extraordinaire que la ville de Gennevilliers qui est vendue comme la ville du circuit court héberge un temple de la surconsommation, avec des marchandises transportées sur milliers de milliers de kilomètres dont on n'a absolument pas besoin* » (réunion publique d'ouverture)
- « *Le projet Green Dock prône un bassin de consommation qui s'oppose complètement à un bassin de vie* » (réunion publique de synthèse)
- « *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* » (réunion publique de synthèse).

Réponse de Goodman :

Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20^{ème} siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, d'éviter l'artificialisation de terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA Port, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.

Sur la réalité du besoin en surfaces logistiques et sur la concurrence avec l'offre existante

Au cours des deux concertations, de nombreuses questions ont été posées concernant l'offre disponible en espaces logistiques sur le port et à proximité, et la façon dont le projet s'insère dans le système logistique existant : est-ce que le projet va augmenter les surfaces logistiques et donc les flux, ou bien remplacer d'autres sites, et dans ce deuxième cas pour quelle raison ne pas continuer à utiliser ces autres sites ? Le besoin de création de surface logistiques et la concurrence avec l'offre existante est donc remis en question par plusieurs contributeurs :

- « *Il va remplacer quoi ? Il répond à un besoin existant ou à besoin imaginé à venir ? Comment fonctionnera cet entrepôt et qu'est ce qui diminuera ailleurs ?* » (réunion publique d'ouverture)

- « *Quel est le nombre de m² à louer sur le port et est-ce qu'on a besoin de quelque chose d'aussi grand* » (réunion publique d'ouverture)
- Une participante « *demande ce qui justifie cet emplacement, d'autant qu'il y a 40 000 m² d'entrepôts vides à louer seulement sur la ville de Gennevilliers. Elle constate également qu'il n'est pas évoqué dans le projet de travail sur les anciens entrepôts* » (réunion publique de synthèse)

Réponse de HAROPA PORT :

Le Port reçoit plusieurs demandes dès qu'un bâtiment se libère et il n'existe pas de surfaces vacantes à date sur le port. Si des surfaces semblent libres, c'est parce que HAROPA PORT est tenu de relancer des appels à concurrence tous les 10 ans sur ses entrepôts. Le projet Green Dock vient donc répondre à une demande de développement d'activités logistiques sur le port de Gennevilliers, en cohérence avec les objectifs de densification sur foncier existant fixés par le Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers.

Réponse de Goodman :

Sur ce que remplace le projet : il participe aux objectifs de décarbonation qui ne sont pas directement ceux de Goodman, acteur immobilier, mais qui sont ceux des prestataires logistiques et des sociétés de transport futurs occupants du site. Le secteur du transport et de la logistique dispose encore de grandes marges de progression en matière de décarbonation. Une des manières de décarboner consiste précisément à bien positionner les plateformes de l'avant-dernier kilomètre pour pouvoir massifier les flux amont et en faire la distribution. Green Dock participe à cette démarche en apportant une solution qui n'existe pas aujourd'hui. En effet, il n'existe pas de plateforme logistique qui soit physiquement connectée à la Seine et qui permette de faire un transfert de marchandises sans rupture de charge directement depuis le bâtiment.

Sur la pertinence de la localisation d'activités logistiques en bord de fleuve

Au sein du port de Gennevilliers, la localisation du projet est remise en question par de nombreux participants, un discours s'appuyant sur la disponibilité supposée de surfaces au sein du port qui seraient potentiellement plus adéquates pour accueillir le projet. La justification de la présence de l'entrepôt sur les berges de la Seine plutôt que dans les darses du port par l'ambition fluviale du projet ne convainc pas ces contributeurs, l'ambition fluviale de 15% du trafic étant jugée trop minime pour justifier cet emplacement.

- « *Ces entrepôts doivent être construits sur les darses et pas sur le fleuve.* » (réunion publique d'ouverture)
- « *En amont [l'entrepôt] est 100% alimenté par la route. En aval, il est au mieux en trafic fluvial à 7 %. Ce qui fait que la plupart du trafic, c'est du routier. On peut se poser la question : pourquoi le mettre en bord de Seine ? Cet entrepôt serait beaucoup mieux à proximité de l'A86 plutôt que sur le fleuve.* » (réunion publique d'ouverture)
- « *Je reviens sur les 15 % de trafic fluvial, c'est beaucoup trop peu pour justifier un énorme entrepôt les pieds dans l'eau.* » (réunion publique d'ouverture)

- Francis Redon, président d'Environnement 93, « estime qu'il y a de nombreux espaces disponibles dans le port et que l'emplacement semble le moins adapté » (réunion publique de synthèse)
- Une participante « estime que le port est grand, qu'il y a des entrepôts vides ailleurs et des endroits plus proches de Paris disponibles » (réunion publique de synthèse)
- Pour un participant « le recours au fluvial 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. » (réunion publique de synthèse)

Réponse de Goodman :

Le projet est positionné en bord de Seine, à la demande d'HAROPA PORT. Cet emplacement permet de développer une solution de logistique fluviale du dernier kilomètre inexistante aujourd'hui.

Le projet Green Dock, construit sur un site logistique existant et entièrement artificialisé aura pour vocation de désimpermeabiliser ces sols. La stratégie paysagère intègre par ailleurs la conservation des arbres existants en bord de voie d'eau ainsi qu'une renaturation de la berge existante.

En ce qui concerne l'adéquation du projet au Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers, Goodman a répondu à l'appel à projet logistique mené par HAROPA PORT en respectant les critères imposés. Le SODD impose l'implantation d'activités générant des nuisances importantes telles que les poussières à l'intérieur des darses. Ce n'est pas le cas des activités logistiques. Pour rappel, le projet Green Dock s'implantera en lieu et place d'entrepôts logistiques existants.

La reconnaissance de l'opportunité de la logistique en petite couronne

A l'inverse, plusieurs avis reconnaissent l'opportunité du projet par sa vocation à renforcer la logistique en petite couronne et à favoriser une logistique du dernier kilomètre efficace.

- « La métropole du grand Paris est une ville monde qui a besoin d'infrastructures à la hauteur de sa population et de son dynamisme économique. De plus, le port HAROPA a besoin de ce type d'entrepôt à l'intérieur des terres pour garantir son développement. [...] La logistique urbaine a besoin de ce type d'entrepôts nouvelle génération » (avis déposé en ligne)
- « Le port de Gennevilliers est un espace dédié à la logistique, où les projets ambitieux ont pleinement leur place » (avis déposé en ligne)
- « Le projet Green Dock va permettre de répondre et d'atteindre plusieurs objectifs. [...] assainir la logistique et le transport, favoriser la logistique du dernier km par voie fluviale dans Paris intramuros » (avis déposé en ligne).
- « Cette plateforme moderne en tous points sera nécessaire, le transport fluvial profitera à tous au titre de la décarbonation. Ce projet sera générateur de très nombreux emplois » (avis déposé en ligne).

Plusieurs avis reconnaissent d'ailleurs ce besoin logistique tout en contestant la réalisation du projet :

- Un participant « conclut en précisant qu'il ne conteste pas le besoin logistique sur lequel s'appuie de projet, mais l'emplacement choisi » (réunion publique de synthèse).
- Francis REDON, président d'Environnement 93, « rejoint l'argument de la densification sur du foncier existant dans un objectif de Zéro Artificialisation Nette ». Il note également que « Le

projet d'un entrepôt qui a toute sa place sur les 7 ha de friches industrielles aurait ainsi pu être une réponse à ces ambitions vertueuses [de multimodalité et de logistique du dernier kilomètre] » tout en réaffirmant son opposition au projet : « Le projet Green Dock n'est pas à la hauteur de ces ambitions » (réunion publique de synthèse et avis déposé en ligne)

- *« Bien évidemment il y a des besoins économiques dans la région et des besoins logistiques mais peut-on tendre à quelque chose de plus raisonnable ? » (réunion publique d'ouverture).*
- *« La région de l'Ile de France a besoin d'améliorer sa logistique, c'est indéniable. Le port de Gennevilliers a besoin de rénover ses bâtiments, de mettre ses infrastructures à jour, de se faire une place à la hauteur de son emplacement stratégique, c'est sûr. Le transport fluvial doit être encouragé, pourquoi pas » (avis déposé en ligne).*
- *« Le Port de Gennevilliers, zone économique avec des équipements aménagés en vue d'accueillir des activités logistiques, représente une opportunité pour l'implantation d'un entrepôt. A l'échelle de l'île de France, le besoin de rapatrier l'activité logistique en petite Couronne n'est plus à démontrer. En revanche, ce qui reste sans réponse, c'est le besoin de données concrètes qui justifierait le dimensionnement de Green Dock » (avis d'Environnement 92 déposé en ligne).*
- *« Chacun peut constater que la population en Ile de France augmente. [...] Or, une ville nécessite d'être approvisionnée, non seulement pour manger, mais aussi en biens d'équipement et de consommation divers. Comme on ne produit plus grand-chose directement dans les métropoles, en dehors de quelques artisanats, il faut faire venir ce dont on a besoin de plus loin, générant des déplacements de marchandises de plus en plus nombreux. [...] Alors oui, au MNLE, nous ne sommes pas pour le développement de ce type d'équipement, mais avons compris qu'il était indissociablement lié à notre système économique. Les populations ont besoin de produits, et donc de telles réalisations. » (avis déposé en ligne par le MNLE)*

Réponse de Goodman :

Ces remarques rejoignent l'analyse menée par HAROPA PORT sur la pertinence d'une densification des activités logistiques dans un port fluvial stratégique situé en petite couronne.

Des craintes exprimées

La concertation a aussi conduit à voir l'expression de craintes de la part des associations et de riverains d'Epinais-sur-Seine, portant notamment sur la modification du cadre de vie qu'implique le projet et sur les impacts du projet sur la zone Natura 2000 à proximité et le cadre naturel des berges de Seine. Les différents temps d'échange ont été l'occasion pour Goodman d'apporter des réponses à ces craintes, soit en précisant certains éléments du projet, soit en prenant des engagements sur certaines questions. Ces engagements sont détaillés dans la partie suivante.

L'impact paysager, une crainte exprimée par les habitants de la rive droite

Une difficulté à objectiver et à converger collectivement sur la réalité de l'impact

Les perspectives architecturales présentées lors de la concertation, utilisées lors de la réponse à l'appel d'offre, ont fait l'objet de débats au cours de la concertation. Leur méthodologie a été contestée, et

plusieurs riverains habitant sur la rive droite craignent que l'impact paysager soit bien plus important que celui annoncé par ces perspectives :

- « *Les perspectives que vous nous avez présenté représentent la moitié de la hauteur réelle, c'est-à-dire d'à peu près 18 mètres alors que la hauteur est de 35 mètres. [...] Ce sont des perspectives qui sont faussées. [...] Le fait de montrer le bâtiment en plongée, ça minimise l'impact visuel. Il faut plusieurs vues* » (réunion publique d'ouverture)
- Un participant demande « *si les nouveaux visuels seront 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* » (réunion publique de synthèse).
- « *Mme PONTIER, adjointe au maire à Épinay-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'Épinay. 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* » (réunion publique de synthèse).

Réponse de Goodman :

Les perspectives présentées au cours de la concertation sont issues des premières études présentées dans le cadre de l'appel à projet ; elles sont donc par nature incomplètes. De nouvelles perspectives seront réalisées dans les prochains mois et permettront de préciser le projet en vue de l'enquête publique. Les échanges issus de la concertation ont permis d'affiner le projet, et de prendre des engagements sur l'insertion paysagère du projet.

Ces nouvelles perspectives seront présentées en amont de l'enquête publique.

La crainte d'une qualité de vie dégradée et d'une dévalorisation immobilière par ce changement paysager

L'arrivée du nouveau bâtiment Green Dock dans le paysage des bords de Seine soulève la crainte d'un paysage dégradé et d'un impact sur la qualité de vie des riverains, en particulier ceux situés en rive droite de la Seine, face au projet.

Par ailleurs, pour ces riverains, la valeur immobilière de leurs habitations situées sur le coteau de la rive nord reposerait sur la qualité paysagère du lieu, situé en hauteur, qui assure une vue sur Paris et la boucle de Seine. La construction du bâtiment Green Dock est donc perçue comme créant un écran visuel devant ce paysage, et donc une menace pour la valeur de ces logements.

- « *Y a-t-il une indemnisation prévue pour les propriétaires d'en face, dont la valeur foncière des biens va baisser ?* » (atelier insertion architecturale et paysagère)
- « *Ce projet Green Dock menace le projet de renouvellement urbain de la Commune d'Épinay-sur-Seine, notamment sur le quartier d'Orgemont et ses 13 000 habitants. L'objectif recherché est d'offrir à ces personnes une vue panoramique ouverte sur la Seine, en créant un grand parc public, conçu comme un belvédère sur l'ensemble de la boucle nord de la Seine et au-delà sur Paris. Avec l'entrepôt, tel qu'imaginé à cette date, cette perspective se retrouve remise en cause, en la fermant sur un "mur", et le bâtiment modifiera le paysage, donnant pour seul horizon un entrepôt logistique aux habitants du quartier d'Orgemont* », Courrier des maires d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis adressé au maire de Gennevilliers, 12 octobre 2022

- « Je suis un jeune adulte, j'ai toujours grandi dans ce coin, la découverte des berges a été pour moi une manière de me sensibiliser à la biodiversité, au paysage. On parle d'attractivité en parlant de ce projet ? Mais où est l'attractivité quand nous, jeune adulte, nous fuyons ces coins où ils ne nous ai plus permis de flâner, de respirer. » (avis déposé en ligne).
- « Le chemin de halage entre Epinay et Argenteuil est encore un des rares endroits de promenade en milieu naturel. » (avis déposé en ligne)

Réponse de Goodman :

Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial, afin de limiter l'impact du projet sur la qualité de vie des riverains. Le travail d'insertion paysagère, réalisé avec les architectes conseil des villes concernées, permettra de minimiser l'impact du bâtiment dans le paysage. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.

Dans tous les cas, pour la majeure partie des habitations existantes, la vue sur la skyline métropolitaine sera conservée.

Le projet aura enfin une ombre portée très faible dans le paysage, comme l'a montré la pré-étude luminosité, et ne cachera nullement le soleil des riverains, même dans les période de faible ensoleillement.

L'impact lumineux, sonore et la qualité de l'air liés aux trafics

Les différents impacts du projet sur l'environnement humain, au cours du chantier comme lors du fonctionnement du futur entrepôt, font également l'objet d'inquiétudes de la part des riverains.

L'impact lumineux et sonore

L'impact lumineux et sonore d'un entrepôt fonctionnant 24h/24 inquiète les habitants de la berge nord de la Seine. En particulier, les phares des camions dans les rampes la nuit et le fonctionnement du ponton situé directement sur les berges de Seine seraient susceptibles d'apporter des nuisances sonores et lumineuses directement sur les berges de Seine.

- « Est-ce que vous prenez en compte la résonance de l'autoroute occasionnée par la hauteur du bâtiment ? » (réunion publique d'ouverture)
- « En plus, on a le Bourget à proximité avec tous les avions qui nous passent au-dessus, ça fait beaucoup pour un petit bout d'île » (réunion d'ouverture)
- « Les poids lourds monteront en haut du bâtiment (à plus de 20 mètre au-dessus du sol) et généreront des pollutions à tous les niveaux : visuel, auditif, qualité de l'air » (avis déposé en ligne)
- « Un membre de l'association Protection 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 » (réunion publique de synthèse)
- Un participant 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 » (réunion publique de synthèse)

Réponse de Goodman :

Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte les remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de pré-cadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.

Le projet sera adapté afin d'avoir le moins d'impact lumineux sur son environnement. Il respectera notamment les règles établies dans le cadre de l'Arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses. L'essentiel des sources lumineuses sera orienté côté port, n'impactant pas la trame noire de la Seine.

Le projet répondra à l'ensemble des réglementations de limitation des nuisances acoustiques en vigueur en France, notamment dans le cadre de la protection des zones résidentielles.

Le trafic et la qualité de l'air

La perspective du projet du trafic routier qu'il va engendrer entraînent des craintes de nuisances aussi bien sur la pollution atmosphérique que sur l'augmentation de la congestion des routes entraînant la dégradation des conditions de circulation pour les riverains.

- « Une habitante de Gennevilliers [est] inquiète de la circulation de véhicules que ce projet va engendrer, les autoroutes A15 et A86 étant déjà surchargées. » (réunion publique de synthèse)
- Une habitante est inquiète du « cumul du trafic induit par la coexistence de ces deux projets [Green Dock et l'usine de biométhanisation] » (réunion publique de synthèse)
- « La pollution générée par particules fines des poids lourds tout comme des véhicules légers ne semblent pas émouvoir les promoteurs » (avis déposé en ligne)
- « En outre, on peut légitimement redouter l'impact du projet Green Dock sur la circulation routière des infrastructures des villes avoisinantes par un afflux massif de poids lourds liés à l'activité logistique. Or, cette zone est déjà saturée et l'apport du projet à la pollution atmosphérique sera, dès lors, fort. » Courrier des maires d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis adressé au maire de Gennevilliers, 12 octobre 2022

Réponse de Goodman :

L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études spécialisé qui établit des modélisations répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine. Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude de trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local à l'intérieur du port mais également au niveau de ses accès.

Goodman prend par ailleurs un engagement d'imposer à ses utilisateurs une flotte de véhicules « zéro émission » pour la distribution au départ du site, à compter de 2030.

Cet engagement est détaillé dans la section suivante, « Les enseignements et engagements de la maîtrise d'ouvrage ».

Les impacts potentiels sur la biodiversité

La proximité d'une zone Natura 2000, abritant une biodiversité riche et en particulier de nombreuses espèces d'oiseaux protégées, suscite la crainte d'un impact du projet sur l'avifaune, et de manière plus

générale sur la biodiversité des berges de Seine. De nombreux participants, dont les maires d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis et plusieurs associations environnementales, ont pointé le risque de l'impact du projet sur cette zone protégée, en particulier par son impact sonore et lumineux qui affecterait la tranquillité des lieux, ou bien par sa hauteur et ses surfaces vitrées qui représenteraient une menace pour la trajectoire de vol des oiseaux.

- Une participante estime que « *la zone Natura 2000 en face est condamnée* » (réunion publique de synthèse).
- M. Gaudin, représentant le collectif de Protection des Berges de Seine, « *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* » (réunion publique de synthèse).
- « *L'implantation d'un bâtiment d'une telle taille, outre la destruction du paysage, va créer des nuisances à l'avifaune (dérangement en raison du bruit nuit et jour, pollution atmosphérique par les camions, lumières, franchissement d'une "muraille", impacts contre les vitrages...)* » (avis déposé en ligne)

Réponse de Goodman :

La présence de la zone Natura 2000 à proximité du site est bien entendu une caractéristique très importante à prendre en compte dans la réalisation du projet. Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 devront garantir la compatibilité du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet inclura de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.

Réponse de Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers :

Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers, a rappelé en réunion publique de synthèse que si le projet ne démontrait pas sa compatibilité avec la zone Natura 2000, il devrait être abandonné.

La compatibilité du projet avec les activités nautiques de loisirs questionnée

Les communes situées en bordure de Seine développent plusieurs projets de valorisation des berges de Seine, incluant en particulier le développement d'activités nautiques, notamment dans le cadre du programme héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Ainsi, le petit bras de la Seine devrait accueillir « un parc de loisirs nautiques, de préservation et de valorisation de la biodiversité de la Seine et de ses berges » sur L'Île-Saint-Denis, ainsi que deux zones de baignades, et les villes de Villeneuve-la-Garenne et de Gennevilliers portent également des projets de bases nautiques sur ce bras. Plusieurs contributeurs ont pointé le risque d'une incompatibilité de ces nouveaux usages de la Seine avec le trafic fluvial apporté par projet Green Dock.

- « *La commune de L'Île-Saint-Denis et Plaine Commune ont un projet de préservation et de valorisation de l'ensemble du petit bras de Seine, du Sud de L'Île-Saint-Denis à l'emprise du port de Gennevilliers destinée à accueillir le projet Green Dock. Ce bras de la Seine fait partie intégrante d'un projet de territoire comportant notamment le développement d'activité de tourisme et de loisir ainsi que la préservation de la biodiversité. [...] Les villes de Villeneuve-la-Garenne et Gennevilliers portent également des projets tournés vers la Seine et ses usages récréatifs et écologiques. L'ambition d'un petit bras de la Seine préservé a été partagé par les villes de L'Île Saint-Denis, d'Épinay-sur-Seine, de Villeneuve-la-Garenne et de Gennevilliers lors*

d'une réunion en mars 2022. [...] Le projet Green Dock mettrait, enfin, en danger des pratiques nautiques déjà existantes sur le petit bras de la Seine, à travers le Rowing club (aviron), les sections canoë-kayak de L'Île-Saint-Denis et de Gennevilliers, et divers autres usages professionnels et amateurs » Courrier des maires d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis adressé au maire de Gennevilliers, 12 octobre 2022

- *« Ce projet prévoyant une intensification de la circulation des péniches est-il compatible avec le grand plan « Qualité de l'eau et baignade », consistant à assainir la Seine pour la rendre baignable dans l'Île-de-France à partir des Jeux Olympiques de Paris ? Ce projet prévoit notamment 4 sites de baignade, un à Epinay-sur-Seine, deux sur L'Île-Saint-Denis et un à Saint-Denis » (Protection Berges de Seine, question adressée par mail).*

Réponse de Voies Navigables de France (lors de l'atelier sur l'évolution des flux) :

Le trafic fluvial de la Seine est aujourd'hui très loin d'être saturé. Ces projets sont compatibles avec la navigation commerciale et un travail de cohabitation des usages est possible et se fera à travers des mesures d'exploitation, des échanges avec les clubs présents, etc. A titre d'exemple c'est le cas à Sèvres où le Parc Nautique de l'Île De Monsieur cohabite parfaitement avec l'usage commercial du fleuve. Par ailleurs, la croissance du trafic fluvial liée aux trafics de Green Dock ne va pas beaucoup modifier la situation actuelle.

Des attentes ou des exigences formulées

Renforcer l'intermodalité de l'entrepôt

Faire preuve de plus d'ambition dans le recours au trafic fluvial

Les 15% de part de trafic fluvial, perçu comme la justification de la présence de Green Dock en bordure du fleuve semble, pour certains, trop peu ambitieux. Si l'emplacement du site devait se justifier par son aspect multimodal et l'usage du transport fluvial, plusieurs contributeurs demandent à Goodman de faire preuve d'une plus grande ambition dans le recours au trafic fluvial, en augmentant la part de marchandises transportées par voie fluviale, et en permettant une plus grande efficacité de ce trafic.

- *« Soit il n'existe pas de véritable ambition fluviale, soit il en existe une et on dépasse les 15%. Pourquoi ne pas s'engager sur une part importante qui justifierait ce projet ? » (réunion publique d'ouverture).*
- *« Cette urgence climatique nous pousse à plus d'effort [pour le trafic fluvial]. 15 % c'est peu. » (réunion publique d'ouverture).*
- *« Aujourd'hui le dimensionnement de Greenock ne permet pas, selon ce qui a été présenté, de dépasser les 15 % de fluvial : quel seraient les axes de travail au sein même de l'entrepôt si on voulait dépasser ce plafond ? Dans 20 ans, le projet pourrait-il s'adapter à une augmentation de la part du fluvial ? » (Environnement 92, question posée par mail)*

Réponse de Goodman :

La part de trafic fluvial estimée à ce jour à 15% est basée sur les premières estimations des futurs clients du site et concerne aussi bien le flux aval (distribution), au départ du projet, que le flux amont (approvisionnement), du port du Havre au terminal à containers du port de Gennevilliers. Pour l'amont il y aura effectivement une traction routière entre le terminal à containers et le bâtiment, empruntant le réseau viaire du port, sans impact sur le reste du réseau routier local. Le nombre de camions estimé pour ce tronçon est de 60 par jours. Cet approvisionnement fluvial amont permettra de capter et de

relocaliser des flux transitant aujourd'hui par la Belgique et les Pays-Bas et arrivant en France au sein de poids-lourds parcourant des milliers de kilomètres. A l'aval, le report modal est rendu possible grâce à la proximité immédiate du fleuve et la création d'un ponton de transbordement rendant le transport fluvial attractif (absence de rupture de charge permettant de faire émerger un modèle économique comparé au tout routier). Ces 15% sont préliminaires mais ambitieux dans le contexte actuel. Ils découlent d'une volonté de développer la logistique fluviale sur le projet. Les solutions pour le trafic fluvial sont en train de se mettre en place et l'attrait des clients est fort. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps.

Le doublement du ponton et son ouverture aux entreprises extérieures à Green Dock, évolutions du projet issue de la concertation, répond à cette ambition d'encourager le transport fluvial et d'adapter Green Dock à une possible évolution de ce trafic à long terme.

Cet engagement est détaillé dans la section suivante, « Les enseignements et engagement de la maîtrise d'ouvrage ».

Développer l'usage du chemin de fer en lien au projet

Plusieurs avis regrettent que le projet ne s'appuie pas sur le ferroviaire, dont les voies sont disponibles sur le port et présentes sur le site actuel. Les voies situées sur le site actuel seront retirées dans le cadre du projet, ce que plusieurs avis estiment regrettable. Le recours au transport ferroviaire permettrait, selon eux, de renforcer l'objectif de multimodalité de l'entrepôt et de contribuer à répondre aux enjeux de décarbonation des transports.

- « Il y a des rails dans le port, est-ce qu'il y a des personnes ici qui ont imaginé du transport ferroviaire ? » (atelier évolution des flux).
- Francis Redon « regrette que l'opportunité du rail ne soit pas plus exploitée » (réunion publique de synthèse).
- Un participant indique 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 » (réunion publique de synthèse).

Réponse de HAROPA PORT :

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, mais permet cependant au port d'accueillir en moyenne 5 trains de marchandises par jour. Il y a des travaux en perspective mais ils ne sont pas à horizon du projet. Par ailleurs, les voies ferrées longeant le site de Green Dock du côté route sont conservées.

Réponse de Goodman :

L'usage d'un embranchement fer privatif sur le site de Green Dock n'est en effet pas envisagé dans le cadre du fonctionnement du projet. Pour autant, les flux amont du site sont pour parti amenés à

transiter par les infrastructures existantes du port de Gennevilliers, qu'elles soient portuaires ou ferroviaires. La localisation du projet Green Dock sur le territoire du port de Gennevilliers permet précisément au site de bénéficier des installations existantes et opérationnelles.

Garantir la compatibilité du projet avec les activités nautiques

Plusieurs projets de valorisation des berges et de développement d'activités nautiques sont en cours sur les communes avoisinantes, en particulier sur le petit bras de Seine. Le projet de Green Dock doit donc être en mesure d'anticiper sa coexistence avec ces activités nautiques à venir et de garantir leur compatibilité.

- « *Plusieurs projets d'aménagement des berges de Seine ont été lancés antérieurement au projet "Green Dock". Est-ce que les projets de base nautique de L'Île-St-Denis et de Gennevilliers sont selon vous compatibles avec le fonctionnement d'un tel entrepôt, le passage incessant d'immenses péniches ? Vous pensez que les gens vont se baigner, pratiquer des activités de loisirs sur et au bord de l'eau au milieu d'une autoroute à péniches ?* » (Protection Berges de Seine, question adressée par mail).
- « *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 ?* » (question posée en atelier évolution des flux)
- « *Est-ce que fermer le petit bras à la navigation paraît un jour envisageable ?* » (question posée en atelier évolution des flux)

Réponse de Goodman :

Afin de garantir la compatibilité du projet avec les activités nautiques situées sur le petit bras de la Seine, y compris dans le cas d'une augmentation du trafic fluvial, Goodman interdira la navigation sur le petit bras de Seine à l'ensemble de ses preneurs.

Cet engagement est détaillé dans la section suivante, « Les enseignements et engagement de la maîtrise d'ouvrage ».

Réduire l'impact du trafic lié au projet

Le trafic étant déjà à saturation aux heures de pointe sur les axes routiers du territoire, l'augmentation du trafic de camions liée au projet est perçue négativement par de nombreux participants à la concertation. Plusieurs contributions insistent sur la nécessité de réduire l'impact du trafic lié au projet.

- « *Leur analyse [celle des riverains] sur les augmentations de trafic est justifiée, car même si l'étude d'impact montre des proportions modestes, les mouvements s'ajoutent à ceux qui saturent déjà les voiries environnantes. Et attention à l'étalement de ces circulations hors des pointes : cela induit des utilisations nocturnes, qui sont les plus nuisantes.* » (avis déposé en ligne par le MNLE)

Réponse de HAROPA PORT :

La logistique a un fort impact sur la circulation au niveau du port, mais il s'agit d'un nœud logistique qui est particulièrement bien implanté vis-à-vis des voiries autoroutières. L'augmentation du trafic sur le port n'a pas d'impact direct sur les autres voiries de la commune Gennevilliers.

La congestion sur les autoroutes est une des raisons pour encourager l'utilisation de transport alternatifs à la route : aujourd'hui 5 trains par jour sur le port et un développement du transport fluvial.

Réponse de Goodman :

Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.

Afin d'améliorer la desserte du site pour les employés, un Plan de Mobilités, impliquant HAROPA PORT, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun, à vélo et de promouvoir les solutions de covoiturage.

Réduire l'impact visuel du bâtiment et améliorer son insertion dans son environnement

L'augmentation de la hauteur par rapport aux entrepôts logistiques existants est jugée par certains participants disproportionnée et fait écho à la crainte d'une modification du paysage pour les habitants de la rive droite.

- « *L'impact [du bâtiment] pour les paysages [pourrait être réduit] en le rabaissant, le scindant et en supprimant l'éclairage nocturne.* » (avis déposé en ligne)
- « *Au vu des documents présentés je ne peux qu'être contre ce projet qui par son gigantisme et son impact va fortement altérer la qualité [...] des paysages. Une alternative pourrait être proposée avec moins de hauteur, des césures dans le bâtiment* » (avis déposé en ligne)
- « *Les termes du PLU et du SODD qui indiquent clairement que les constructions en bord de Seine doivent veiller à leur insertion harmonieuse dans le paysage (ce qui ne saurait être le cas ici, à moins d'être de mauvaise foi).* » (avis déposé en ligne par l'association Protection Berges de Seine)

Réponse de Goodman :

Le travail d'insertion paysagère réalisé avec l'architecte du projet permettra de minimiser l'impact du bâtiment dans le paysage. La sobriété foncière du bâtiment, dont l'emprise est inférieure à celle des bâtiments existants, permettra la renaturation de plusieurs portions de la parcelle. La végétalisation des façades et le travail architectural réalisé sur les rampes permettront une intégration harmonieuse du bâtiment dans le paysage. La ferme urbaine sera déplacée à l'Est du projet pour permettre une réduction de la hauteur totale du bâtiment à l'Ouest et un moindre impact dans le paysage.

Un travail de définition des points de vue avec les architectes conseil des villes concernées permettra d'objectiver le sujet.

Garantir des continuités écologiques et la compatibilité du projet avec la zone Natura 2000

La présence de la zone Natura 2000 du parc de L'Île-Saint-Denis face au futur projet et le rôle de l'axe Seine dans les trames vertes, bleues et noires sont des éléments du territoire dont le projet doit tenir compte. À ce titre, plusieurs contributions demandent que la compatibilité du projet avec la zone Natura 2000 soit garantie, sur la base d'une étude, et que le bâtiment n'interrompe pas le rôle de continuité joué par la Seine.

- « *Le projet "Green Dock" est-il compatible avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique adopté en 2013, et notamment le respect des Trames vertes et bleues ?* » (question posée par mail)
- « *La préservation des milieux naturels de l'axe Seine fait pourtant partie des missions attribuées à l'établissement public Haropa Port, qui a commandité le projet, et qui se trouve donc, avec un "Green Dock" dont le gigantisme met en péril les trames verte, bleue et noire en Île-de-France, en contradiction manifeste avec les principes dont il se proclame par ailleurs le défenseur.* » (avis déposé en ligne par l'association Protection Berges de Seine)
- « *L'impact [du bâtiment] pour l'avifaune pourrait être réduit en se reculant par rapport aux berges, en supprimant les lumières la nuit et en le rabaissant.* » (avis déposé en ligne)

Réponse de Goodman :

Le projet Green Dock sera compatible avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) et respectera notamment les trames vertes et bleues associées. La stratégie de végétalisation et de prise en compte de la biodiversité dans la conception du projet permettra d'assurer cette cohérence.

Une étude d'incidence du projet sur la zone Natura 2000 sera effectuée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale pour identifier l'ensemble des impacts potentiels et les mesures à mettre en œuvre pour les limiter. L'état initial de cette étude est en cours et est réalisé sur quatre saisons pour prendre en compte l'ensemble des paramètres. Le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact sur cette zone, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.

Par ailleurs, Goodman s'engage à mettre en place des sites d'accueil de la biodiversité au droit du bâtiment et en toiture, pour favoriser les continuités écologiques au niveau du site.

Favoriser l'insertion et l'emploi local

Les créations d'emplois sont perçues comme un bénéfice important du projet pour le territoire, et de nombreux participants reconnaissent l'importance des créations d'emploi dans l'acceptabilité du projet Green Dock. Cependant, plusieurs contributeurs s'interrogent sur la proportion d'emplois créés sur le projet, par rapport à un déplacement d'emplois, sur les niveaux de qualification de ces emplois, et sur les emplois générés pour les habitants du territoire. La question des clauses d'insertion est également posée.

- « *Au niveau de l'emploi, M. Redon souhaite que soit identifiée la part de transfert d'emplois et la part de création dans les 700 emplois à venir de Green Dock, afin d'identifier le bénéfice réel en termes d'emploi* » (réunion publique de synthèse).
- Une participante « *note que les perspectives des entreprises [implantées dans le projet] 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.* » (réunion publique de synthèse)

- « Si ce projet crée des emplois, on sera tous d'accord pour dire que c'est bien. J'ai cru comprendre que vous ne serez pas les personnes qui créeront des emplois de façon pérenne. J'ai l'impression que vous ne savez pas combien d'emploi il y a exactement sur le port aujourd'hui. Comment on travaille sur les vraies perspectives d'emplois ? La promesse de créer des emplois me paraît hypothétique alors que j'ai l'impression que cet argument-là sera pivot pour appuyer ce projet. » (réunion publique d'ouverture)
- « Avez-vous déjà intégré la question de la RSE pour l'intégration de personnes en situation de handicap dans les 700 emplois qui vont être créés. Est-ce que vous avez déjà des processus pour intégrer des structures comme les ESAT ? Il y a cinq ESAT à Gennevilliers, nous par exemple on a 100 salariés. Est-ce qu'il y a déjà une liste métier sur laquelle on peut se pencher pour envisager les formations à proposer ? » (réunion publique d'ouverture)
- « Combien d'emplois réellement pérennes et respectueux du code du travail ? » (avis déposé en ligne)
- « Un des arguments-pivot est la création d'emploi, mais pour l'instant Goodman ne peut se prononcer que sur ceux créés par le bâtiment lui-même (gardiennage, entretien) car il n'est aucunement décisionnaire. Les emplois et décisions appartiennent à ses "locataires" logisticiens. Il n'a que des hypothèses à nous donner sur ces créations / transferts d'emploi et sur la qualité de ces emplois (travail de nuit, pénibilité, salaires bas) » (avis déposé en ligne).

Réponse de Goodman :

Les 700 emplois estimés à ce jour, dans le cadre des pré-études, correspondent à des emplois sur site. Il est impossible à ce stade d'indiquer quelle sera la part de création d'emplois : cela dépend des entreprises qui seront installées dans Green Dock. En tout état de cause, les utilisateurs associés au projet pendant la phase concours développent une nouvelle activité au sein de Green Dock (arrivée sur le port pour 2 d'entre elles, développement du transport fluvial pour Schenker), et créeront des emplois pour développer cette nouvelle activité.

En termes d'insertion, des clauses seront mises en place pour la phase chantier. Pour la phase d'exploitation, il est encore trop tôt pour mettre en œuvre des actions spécifiques mais nous travaillons déjà sur ces sujets avec les futurs locataires de Green Dock.

L'automatisation se développe sur certaines activités du secteur de la logistique, mais à ce jour, on ne constate pas de conséquence sur l'emploi. A contrario, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.

Partie 4

Enseignements de la concertation et engagements du porteur de projet

Les enseignements de la concertation pour le porteur de projet

Une concertation nécessaire

Le premier enseignement de cette double concertation pour les porteurs de projet est sans nul doute la reconnaissance de sa nécessité.

Le nombre de questions posées, la mobilisation constante des parties prenantes associatives aux différents rendez-vous de la concertation, la durée des échanges lors des ateliers thématiques en attestent.

Pourtant, rien dans les critères fixés par le code de l'environnement n'invitait Goodman à mener la concertation associative menée au printemps, le projet Green Dock ne relevant ni des seuils de saisine de la Commission nationale du débat public mentionnés à l'article R.121-2 du code de l'environnement, ni des critères définis à l'article L.121-17-1 du même code.

La ville de Gennevilliers a en revanche souhaité que le projet fasse l'objet d'une concertation au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, comme rappelé ci-avant.

Cette seconde concertation, réglementaire cette fois, a connu une mobilisation plus faible, tant lors des réunions publiques que dans les contributions et questions en ligne.

Une incompréhension sur le type d'études présenté et celui attendu par certains publics

La particularité des concertations, qu'elles soient volontaires ou réglementaires, réside dans le fait qu'elles ne relèvent que d'un niveau de « faisabilité », les études complètes, dites « préalables » étant menées dans le cadre des demandes d'autorisation et étant mises à la disposition du public à l'occasion de l'enquête publique.

Pour la double concertation menée en 2022, Goodman disposait des pré-études réalisées dans le cadre de la réponse à l'appel à projet logistique lancé par HAROPA PORT.

Au cours de la concertation, des questionnements précis des participants ont conduit l'équipe de Goodman à présenter certains extraits de ces pré-études (études d'insertion, études d'ensoleillement, étude de trafic, etc.). Les participants ont alors pu relever certaines erreurs ou limites des données présentées, que le porteur de projet a parfaitement reconnu, et a d'ailleurs rappelé lors de la réunion de synthèse du 12 octobre 2022.

A la clôture même de la concertation, certaines parties prenantes demandaient encore l'exhaustivité d'études dont les limites avaient pourtant été pointées. D'autres demandaient que les bureaux d'études mobilisés lors de la phase du concours ne soient pas reconduits pour la suite des études.

La concertation vise prioritairement à pouvoir débattre de l'opportunité d'un projet, de ses caractéristiques principales, en donnant un premier aperçu de ses effets potentiels. Sans doute Goodman aurait dû circonscrire les débats à ces questionnements sans diffuser des éléments partiels de ses pré-études. Si cet effort de transparence a pu susciter l'incompréhension de certains participants, d'autres ont reconnu les difficultés d'un tel exercice sur la base de pré-études non abouties.

La réunion publique de synthèse du 12 octobre a sans doute permis de préciser la nature des éléments de pré-études qui avaient été présentés lors des deux séquences de concertation, et la nature des études qui allaient désormais devoir être conduites dans la perspective des demandes d'autorisation.

Une concertation qui n'a pas permis de dépasser la question de l'opportunité pour certains participants

Comme rappelé ci-avant, la question de l'opportunité du projet a été largement questionnée lors de la concertation. Au fur et à mesure de la concertation, il s'est avéré que c'était moins la nature, le modèle économique ou les caractéristiques du projet qui fondaient chez certaines parties prenantes la remise en cause de l'opportunité du projet, que son emplacement en bord à voie d'eau plutôt que le long d'une darse.

Sur ce sujet spécifique, Goodman ne peut que rappeler que le choix d'un projet logistique à cet emplacement relève d'un choix d'HAROPA PORT, qui s'inscrit d'ailleurs dans sa stratégie de développement et de densification du port de Gennevilliers. Une densification portuaire au bénéfice d'activités logistiques utilisant la voie fluviale que Goodman cautionne totalement sans en être pour autant à l'origine et que d'autres acteurs du territoire soutiennent résolument.

Face aux positions tranchées sur la pertinence des activités logistiques sur le site de Gennevilliers retenu par HAROPA PORT et face à l'impossibilité de réconcilier ces différents points de vue, Goodman ne peut que renvoyer l'ensemble des parties prenantes à la séquence de l'enquête publique. A cette occasion, la question de l'opportunité sera de nouveau publiquement abordée, avant une décision définitive relevant du préfet des Hauts-de-Seine.

Les pistes d'amélioration du projet

Les enseignements que tire Goodman de cette double séquence de concertation l'amène à envisager des évolutions dans le projet Green Dock afin de répondre, dans le respect des critères de l'appel à projet d'HAROPA PORT, aux attentes exprimées par les participants à cette double concertation.

Les évolutions projetées ci-après ont été présentées à l'occasion de la réunion de synthèse du 12 octobre 2022. Elles nécessitent bien évidemment d'être confirmées par les études ultérieures.

Ces évolutions visent tout particulièrement à améliorer l'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel, ainsi qu'à offrir des garanties structurelles sur le recours à la voie d'eau.

Une recherche d'amélioration de l'insertion du projet

Sur la conception même du projet, plusieurs adaptations sont envisagées :

- **Un regroupement des serres de la ferme urbaine en un seul bloc, à l'est du projet** : le regroupement des serres et leur positionnement à l'est permettra de diminuer l'impact paysager du projet pour les habitants d'Épinay-sur-Seine, en augmentant de quelques degrés la perspective sur la skyline métropolitaine ;
- **La création de zones d'accueil de la biodiversité en toiture et en façade nord** : il est envisagé, dans le cadre d'un travail avec des bureaux d'études spécialisés et des associations agréées pour la protection de l'environnement, de concevoir une toiture en une façade nord comportant des zones d'accueil et des structures propices à l'avifaune ;
- **Une adaptation des rampes pour contenir le bruit des camions** : Goodman entend repenser les rampes d'accès aux étages du bâtiment pour tenir compte des craintes formulées concernant le bruit des véhicules qui les emprunteront. Les études à venir devront identifier quelle solution technique est la plus à même de limiter la diffusion du bruit.

Une recherche d'amélioration de l'insertion architecturale et paysagère

Au-delà de la hauteur même du bâtiment, la concertation a mis en lumière la nécessité de choix architecturaux et paysagers susceptibles de contribuer à une bonne intégration du projet dans l'environnement des bords de Seine et des espaces naturels de la pointe de L'Île-Saint-Denis.

Goodman envisage donc, pour la suite du projet, les évolutions suivantes :

- Une **végétalisation de la façade** ;
- La **création d'un rythme à travers le traitement architectural**, permettant de diminuer la perception d'un bâtiment unique ;
- **L'insertion de zones d'accueil de la biodiversité en façade**, corollaire de la végétalisation.

Les évolutions architecturales envisagées s'accompagnent d'un engagement de Goodman, susceptible de lever les ambiguïtés rencontrées lors de la double séquence de concertation à propos des vues architecturales présentées : en sus des perspectives généralement attendues dans un dossier de permis de construire, Goodman s'engage à **solliciter les mairies des communes proches pour définir, avec leurs architectes conseils, les différents points de vue à retenir pour les perspectives de la future notice architecturale et paysagère du dossier de demande de permis de construire.**

Un doublement vers l'ouest de la taille du ponton

Comme il a été rappelé dans la partie précédente de ce bilan, de nombreuses critiques se sont exprimées sur la perception d'une augmentation importante des trafics routiers liée au projet, la part du transport fluvial étant jugée trop faible. Dans le même temps, des craintes se sont également exprimées sur l'impact du projet sur le petit bras de Seine, compris entre L'Île-Saint-Denis et les villes de Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne, notamment au regard de la présence de la zone Natura 2000 et au regard des perspectives de création d'une base nautique.

Pour tenir compte de ces observations et de ces craintes, Goodman envisage donc désormais :

- **Un décalage vers l'ouest du ponton fluvial**, afin d'éloigner les mouvements de bateaux du petit bras de Seine et de la zone Natura 2000 ;
- **Un doublement du ponton**, permettant la réception simultanée de deux bateaux.

A ce stade, ce doublement ne peut se traduire par un engagement chiffré sur la part de trafic fluvial en résultant. En revanche, ce doublement rend possible une augmentation du trafic fluvial par les futurs utilisateurs de Green Dock.

Ces deux évolutions constructives s'accompagnent d'engagements additionnels :

- **L'engagement d'une ouverture du ponton aux usagers du port** : si le doublement du ponton doit bénéficier prioritairement aux usagers de Green Dock, rien n'indique à ce stade que ces futurs locataires satureront les capacités de ce double ponton. Aussi, Goodman s'engage à ce que ce ponton puisse aussi bénéficier aux autres usagers du port de Gennevilliers, afin de contribuer à l'augmentation du trafic fluvial global du port ;
- **L'engagement d'interdiction de navigation sur le petit bras de Seine pour les utilisateurs de Green Dock** : Goodman prend l'engagement d'inscrire dans les clauses le liant avec ses preneurs et utilisateurs du ponton une interdiction totale de navigation sur le petit bras de Seine. Cette clause contribuera donc notamment à garantir la poursuite et le développement des activités nautiques de loisirs, voire la perspective d'une base nautique, sur le petit bras de Seine.
- **L'engagement d'une publication annuelle des volumes de marchandises transitant par le ponton** : la réalité du taux de part modale passant par le fleuve ayant été questionnée durant la concertation, Goodman s'engage à publier annuellement les tonnages de marchandises qui transiteront par son ponton.

Les autres engagements pris à l'issue de la concertation

En sus des pistes d'amélioration évoquées ci-avant, et afin de tenir compte des craintes et des attentes exprimées lors de la double séquence de concertation, Goodman prend dans le présent bilan les engagements suivants :

Des engagements sur la mobilité

Afin de répondre aux attentes exprimées concernant l'impact du projet Green Dock sur les voiries locales, et incidemment l'impact de ce trafic sur la qualité de l'air ambiant, Goodman apporte pour la suite du projet les engagements suivants :

- **L'engagement d'imposer aux utilisateurs de Green Dock une flotte de véhicules de distribution urbaine zéro-émissions dès 2030** : cet impératif permettra de garantir, pour les trafics avalés liés à la distribution, un impact nul sur la qualité de l'air des territoires traversés ;
- **L'engagement d'augmenter la taille de la centrale photovoltaïque afin de répondre aux besoins des véhicules électriques** : cette évolution dans le projet contribuera à la faisabilité et au respect de l'engagement précédent ;
- **L'engagement de mettre en place d'un Plan de Mobilité avec les utilisateurs du site** : cet engagement permettra d'envisager des transports collectifs pour les salariés des utilisateurs du site, ou de convenir d'horaires susceptibles de ne pas charger les axes routiers en période de pointe.

Les engagements pour la conduite des études à venir

En réponse aux critiques relatives à la qualité des pré-études présentées lors de la concertation, Goodman prend les engagements suivants, dans le cadre des études à venir :

- **L'engagement de travailler avec le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et les associations agréées pour la protection de l'environnement sur les mesures de biodiversité** : ce travail collaboratif devra permettre de garantir une méthodologie adaptée et un état initial de qualité pour les études faune-flore, le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis étant gestionnaire de la portion de zone Natura 2000 située sur la pointe de L'Île-Saint-Denis ;
- **L'engagement de demander un cadrage préalable à l'Autorité environnementale** : la démarche de cadrage préalable, prévue à l'article R.122-9 du code de l'environnement, conduit l'autorité environnementale compétente (dans le cas présent la Mission Régionale d'Autorité environnementale d'Île-de-France), à préciser « *les éléments permettant d'ajuster le contenu du rapport sur les incidences environnementales à la sensibilité des milieux et aux impacts potentiels du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine* ». Ce cadrage devrait donc permettre de rassurer les parties prenantes en quête de garanties sur la qualité des études environnementales à venir et la bonne prise en compte des enjeux environnementaux en présence.

Par ailleurs, en vue de l'enquête publique, Goodman s'engage à **mettre les études à la disposition du public un mois avant le début de l'enquête publique**, afin de laisser un temps conséquent aux parties prenantes et au grand public pour prendre connaissance de l'intégralité des études composant le dossier d'enquête publique.

Les engagements pendant le chantier

Même si la question de la phase des travaux n'a pas été soulevée de nombreuses fois, cette période porte en elle d'importants enjeux qui rejoignent des préoccupations exprimées.

Ainsi, pour cette phase chantier, Goodman prend ici les engagements suivants :

- **L'engagement d'organiser un phasage du chantier adapté aux enjeux locaux de biodiversité** : en fonction des enjeux qui seront identifiés dans l'étude faune-flore et dans l'étude d'incidences Natura 2000, Goodman adaptera l'organisation du chantier afin de limiter l'impact sur les espèces présentes, notamment dans les périodes les plus critiques pour leur reproduction ou leur développement ;
- **L'engagement de mettre en place des indicateurs et de mesures de maîtrise des nuisances dans une charte « chantier propre »** : l'élaboration de cette charte s'imposera à l'ensemble des entreprises intervenants sur le chantier. Elle permettra d'objectiver les principaux facteurs de nuisances (bruit, poussières, etc.) et de mettre en œuvre, en temps réel, les mesures adaptées pour les limiter ;
- **L'engagement de maximiser l'approvisionnement du chantier par voie fluviale et de maximiser la construction hors-site (préfabrication)** : la situation privilégiée du site, en bord à voie d'eau, sera mise à profit pour l'approvisionnement du chantier par voie fluviale, afin de limiter le trafic de matériaux par la route. Par ailleurs, afin de minimiser les nuisances à proximité du site lors de la construction, Goodman privilégiera le recours à des éléments préfabriqués construits ou usinés hors site. Ces éléments pourront, eux aussi, être acheminés par le fleuve.

En conclusion

Goodman tient à remercier l'ensemble des parties prenantes et des habitants qui se sont mobilisés lors de ces deux séquences de concertation et qui ont permis aux débats d'être nourris et approfondis. Bien que devant respecter le cadre et l'épure de sa réponse à l'appel à projet logistique fixé par HAROPA PORT, Goodman entend faire la démonstration, au travers de ce bilan, des évolutions envisagées et des engagements pris, de ses efforts d'écoute et d'adaptation, visant à faire du projet Green Dock un projet partagé par le plus grand nombre, respectueux de l'environnement et répondant aux attentes légitimes des publics.

Au-delà des évolutions et des engagements précités, c'est bien le projet final, tel qu'il sera présenté lors de l'enquête publique relative à la demande de permis de construire et à la demande d'autorisation environnementale, qui devra être évalué.

C'est à l'aune de ce projet définitif que chacun pourra apprécier la qualité et l'importance donnée à cette concertation.

Annexes

Liste des annexes

Concertation réglementaire

Annexe 1 : Délibération du Conseil Municipal de la Ville de Gennevilliers du 25 mai 2022 relative à la Définition des modalités de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine sur un terrain sis 28 route du bassin N°6

Annexe 2 : Page 11 du magazine municipal de Gennevilliers de septembre 2022

Annexe 3 : Page d'annonce de la concertation sur le site de la mairie de Gennevilliers

Annexe 4 : Registre numérique en ligne – **registre fermé**

Annexe 5.1 : Présentation de la réunion publique d'ouverture

Annexe 5.2 : Compte rendu de la réunion publique d'ouverture

Annexe 6.1 : Présentation de la réunion publique de synthèse

Annexe 6.2 : Compte-rendu de la réunion publique de synthèse et ses annexes

Annexe 7 : Contributions déposées en ligne et réponses apportées par le maître d'ouvrage

Annexe 8.1 : Avis critique sur le projet « Green Dock » expertise par les associations datée du 20/09/2022

Annexe 8.2 : Observations de l'association Environnement 93 en date du 10/10/2022

Annexe 8.3 : Courrier des maires de L'Île-Saint-Denis et Epinay-sur-Seine portant leurs observations sur le projet, en date du 12/10/2022

Concertation associative

Annexe 9.1 : Présentation de l'atelier de présentation et visite de site

Annexe 9.2 : Compte-rendu de l'atelier de présentation et visite de site

Annexe 10.1 : Présentation de l'atelier sur l'évolution des flux

Annexe 10.2 : Compte-rendu de l'atelier sur l'évolution des flux

Annexe 11.1 : Présentation de l'atelier sur la biodiversité

Annexe 11.2 : Compte-rendu de l'atelier sur la biodiversité

Annexe 12.1 : Présentation de l'atelier sur l'insertion paysagère et architecturale

Annexe 12.2 : Compte-rendu de l'atelier sur l'insertion paysagère et architecturale

Annexe 13.1 : Présentation de l'atelier sur les enjeux socioéconomiques

Annexe 13.2 : Compte-rendu de l'atelier sur les enjeux socioéconomiques

Annexe 14 : Tableau des contributions de la concertation associative et des réponses apportées

Annexe 1 : Délibération du Conseil Municipal de la
Ville de Gennevilliers du 25 mai 2022 relative à la
Définition des modalités de la concertation
publique liée au projet de construction d'une
plateforme multimodale de logistique urbaine sur
un terrain sis 28 route du bassin N°6

**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL EN DATE
DU 25 MAI 2022**

Direction du Droit des Sols

U4
1

Séance publique du mercredi 25 mai 2022

Convoqué le jeudi 19 mai 2022, le Conseil Municipal de la Ville de Gennevilliers s'est réuni en mairie, Salle du conseil à 20:00, sous la présidence de Monsieur le Maire, Patrice LECLERC.

Présents :

Patrice LECLERC, Mohamed GRICHI, Laurent NOEL, Délia TOUMI, Grégory BOULORD, Carole LAFON, Christophe BERNIER, Alexandra D'ALCANTARA, Belkacem OUCHEN, Chaouki ABSSI, Nadia MOUADDINE, Ibrahima NDIAYE, Sonia BLANC, Christian DESCHENES, Céline LANOISELEE, Zine BOUKRICHE (arrivé à 20h50), Véronique DESMETTRE, Khalid DAMOUN (arrivé à 20h12), Eloi SIMON, Fabienne MOREAU, Mariama GASSAMA, Elsa FAUCILLON, Karine CHALAH, Ahcen MEHARGA

Etaient représentés :

Anne-Laure PEREZ représentée par Patrice LECLERC, Yasmina ATTAF représentée par Mariama GASSAMA, Philippe CLOCHETTE représenté par Alexandra D'ALCANTARA, Zineb ZOUAOUI représentée par Chaouki ABSSI, Roger DUGUE représenté par Belkacem OUCHEN, Isabelle MASSARD représentée par Ibrahima NDIAYE, Maria-Blanca FERNANDEZ représentée par Céline LANOISELEE, Sofia MANSERI représentée par Grégory BOULORD, M'Hamed BINAKDANE représenté par Nadia MOUADDINE, Richard MERRA représenté par Délia TOUMI, Gwenola HAUG représentée par Laurent NOEL, Aurélie REMACLE représentée par Khalid DAMOUN, Mohamed DDANI représenté par Eloi SIMON, Maxime CAZAUZ représenté par Christophe BERNIER, Laetitia GHIRARDI représentée par Ahcen MEHARGA

Absents excusés :

Sinan KARAKUS, Christelle NEDELEC, Ibrahima DIALLO, Philippe HALLAIS

Ne prend pas part au vote :

Nombre de votes pour : 39

Nombre de votes contre :

Nombre d'abstentions :

Mention du vote : Adoptée à l'unanimité

Définition des modalités de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine sur un terrain sis 28 route du bassin N°6

Le Conseil,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'urbanisme et notamment l'article L 103-2,

Vu le courrier de la société Goodman en date du 13 Mai 2022 adressé au Maire de Gennevilliers présentant le projet dénommé Greendock qui vise à développer une plateforme multimodale de logistique urbaine d'environ 90 000 m² de surface de plancher ainsi qu'une ferme urbaine et une centrale photovoltaïque en toiture sur un terrain sis 28 route du bassin n°6,

Considérant que le projet combine des objectifs de modernisation et de développement de l'offre d'immobilier logistique mais aussi une ambition environnementale qui prend en compte les enjeux d'intégration paysagère et de biodiversité notamment via une renaturation de la berge, la création d'une ferme urbaine en toiture,

Considérant que ce projet de construction peut avoir pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou d'affecter l'environnement au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement,

Considérant la nécessité de définir les modalités de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine sur un terrain sis 28 route du bassin N°6,

DELIBERE

Article 1^{er} : Indique que l'objectif est la réalisation d'une plateforme multimodale de logistique urbaine d'environ 90 000 m² ainsi que d'une ferme urbaine et d'une centrale photovoltaïque en toiture sur un terrain sis 28 route du bassin n°6.

Article 2 : Indique que le projet combine des objectifs de modernisation et de développement de l'offre d'immobilier logistique mais aussi une ambition environnementale qui prend en compte les enjeux d'intégration paysagère et de biodiversité notamment via notamment une renaturation de la berge, la création d'une ferme urbaine et d'une centrale photovoltaïque en toiture.

Article 3 : Décide d'engager un processus de concertation publique.

Article 4 : Définit les modalités de la concertation de la façon suivante :

- Réunions publiques (présentiel et/ou distanciel)
- Mise à disposition d'un registre en ligne et en Mairie de Gennevilliers destiné à recueillir les observations du public
- Informations dans la presse, sur le site internet de la ville de Gennevilliers

Article 5 : Indique que la concertation durera au minimum un mois et que la date du lancement effectif de la concertation sera communiquée ultérieurement.

Loi N° 82 213 du 2 mars 1982
Acte reçu par le représentant de l'état

le 1/06/2022

Affiché le 1/06/2022

Exécutoire le 1/06/2022

Le Maire
Patrice LECLERC



Signé électroniquement le
31/05/2022

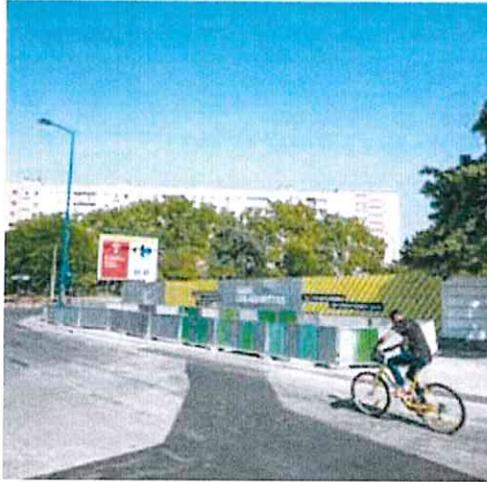
Annexe 2 : Page 11 du magazine municipal de Gennevilliers de septembre 2022

Grand Paris Express

EN CHANTIER

Afin de faire le point sur l'avancée des travaux des gares Les Agnettes et Les Grésillons du Grand Paris Express, des comités de suivi se tiennent en présence de représentants de la Société du Grand Paris, de la mairie et des riverains. La dernière rencontre a eu lieu en mai dernier, salle du conseil municipal, autour des travaux préparatoires. Elle a permis de présenter les démolitions en cours aux Grésillons et l'ouvrage de service Les Cabœufs, mais aussi d'informer sur les opérations de déviements qui se poursuivent autour de la future gare Les Agnettes.

➔ Pour tout renseignement, un agent de proximité de la SGP est joignable au 06 68 01 23 31.



FERMETURE DÉFINITIVE

La Trésorerie de Gennevilliers a fermé depuis le 1^{er} septembre. Les paiements devront s'effectuer en ligne ou chez un buraliste agréé. Le service des impôts des particuliers reste ouvert, de 8h30 à 12h30, du lundi au vendredi.

➔ Sur RDV mardi et jeudi, au 1^{er} étage de la mairie.

RIEN NE SE JETTE, TOUT SE TRANSFORME

Mais que deviennent tous les bulletins de vote des élections présidentielle et législatives, tous ces documents qui n'ont plus lieu d'être ? À la benne ? Le projet «A voté» permet d'envisager les choses autrement. Avec un peu de créativité, ces petits bouts de papiers se révèlent une merveilleuse matière première pour la conception de mobilier d'intérieur. Ainsi, les habitants du Fossé-de-l'Aumône, du Village et du Centre qui le souhaitent peuvent contribuer à une démarche participative novatrice. Tout est encore à inventer ! Les participants seront encadrés par la «designer exploratrice» Flora Koel pour la conception, la fabrication et la livraison de ces créations. Une aventure qui débute en octobre et marque un pas de plus vers la transition écologique.

➔ Renseignements : Farah Megharbi au 08 48 59 05 40.

ON Y COURT

Alors que les élèves avaient quitté les bancs de l'école le temps des vacances scolaires, la ville a profité de l'été pour mener des opérations d'aménagement et d'entretien sur les structures scolaires.

Dans le cadre d'une opération de végétalisation pluriannuelle qui permettra à terme d'accueillir tous les élèves dans les meilleures conditions, deux chantiers ont été menés dans les écoles élémentaires Diderot B et Lurçat cet été, où des marquages au sol ludiques ont aussi été créés. Ils redéfinissent les espaces pour que chaque enfant puisse s'y épanouir quelle que soit son activité favorite. Des lieux de plantations ont également été pensés pour pouvoir s'intégrer dans les projets pédagogiques des équipes enseignantes. De quoi commencer l'année du bon pied !



Transport fluvial



Des éléments de présentation sont en ligne sur ville-genevilliers.fr et un registre électronique est disponible sur mairie-genevilliers.concertationpublique.net. Un registre papier est accessible en mairie, au 15^e étage.

Une plateforme multimodale de logistique urbaine, Green dock, sortira de terre au port de Gennevilliers à l'horizon 2026. Elle comprendra 80000 m² de surfaces modulables et polyvalentes sur six niveaux, 27000 m² de toiture verte et solaire, et 10000 m² de locaux tertiaires. Le projet, qui contribuera à apporter une solution fluviale au transport de marchandises jusqu'au cœur de la métropole, fait actuellement l'objet d'une consultation publique, et ce jusqu'au 14 octobre.

➔ Réunions publiques mercredis 14 septembre et 12 octobre, dans la salle du conseil municipal.

Annexe 3 : Page d'annonce de la concertation sur le site de la mairie de Gennevilliers

SITE INTERNET DE LA VILLE DE GENNEVILLIERS

Concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale

Urbanisme

Elle a lieu du 13 juin au 14 octobre 2022. Vous pouvez consulter le projet de la plateforme multimodale de logistique urbaine par la société Goodman sur un terrain sis 28 route du bassin n°6.



Actuellement en phase de conception, le projet dénommé Green Dock, envisage la construction d'un entrepôt logistique de nouvelle génération sur quatre niveaux et la réalisation d'un ponton flottant permettant d'apporter une solution fluviale pour la logistique du dernier kilomètre vers le cœur de la métropole.

La toiture du bâtiment sera équipée d'une centrale photovoltaïque et d'une ferme urbaine.

Par délibération du 25 mai 2022, le conseil municipal de Gennevilliers a décidé d'engager un processus de concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine par la société Goodman sur un terrain sis 28 route du bassin n°6.

Cette concertation a lieu du 13 juin au 14 octobre 2022. Pendant cette période, un registre électronique sera disponible à l'adresse <http://mairie-gennevilliers.concertationpublique.net> et un registre sur support papier sera disponible en mairie, 177 avenue Gabriel-Péri au 15e étage aux jours et heures d'ouverture au public afin de recueillir les observations.

Pour les personnes intéressées par le projet, deux réunions publiques sont organisées dans la salle du conseil municipal à 18 heures :

- mercredi 12 octobre

Vous pouvez aussi consulter ci-dessous l'avis critique d'un collectif d'associations locales engagées dans la protection de l'environnement et la préservation de la qualité de vie des habitants de la boucle Nord de Seine et du nord de Paris.

Télécharger

-  [Compte-rendu de la réunion publique d'information Green Dock \(pdf 365 Ko\)](#)

-  [Présentation du 14 septembre 2022 - Projet Green Dock \(pdf 36 Mo\)](#)

-  [Présentation du projet Green Dock \(pdf 2 Mo\)](#)

-  [Evolution des flux \(trafic routier et fluvial\) \(pdf 2 Mo\)](#)

-  [Biodiversité \(pdf 4 Mo\)](#)

-  [Intégration architecturale, paysagère et environnemental \(pdf 66 Mo\)](#)

-  [Impacts sociaux et économiques \(pdf 2 Mo\)](#)

-  [Avis critique sur le projet « Green Dock » expertise par les associations datée du 20/09/2022 \(pdf 1 Mo\)](#)

Annexe 4 : Registre numérique en ligne



Concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale

Urbanisme

Elle a eu lieu du 13 juin au 14 octobre 2022. Vous pouvez consulter le bilan de la concertation publique de la plateforme multimodale de logistique urbaine par la société Goodman sur un terrain sis 28 route du bassin n°6.



Publié le 23 mai 2022



Actuellement en phase de conception, le projet dénommé Green Dock, envisage la construction d'un entrepôt logistique de nouvelle génération sur quatre niveaux et la réalisation d'un ponton flottant permettant d'apporter une solution fluviale pour la logistique du dernier kilomètre vers le cœur de la métropole.

La toiture du bâtiment sera équipée d'une centrale photovoltaïque et d'une ferme urbaine.

Par délibération du 25 mai 2022, le conseil municipal de Gennevilliers a décidé d'engager un processus de concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine par la société Goodman sur un terrain sis 28 route du bassin n°6.

Cette concertation a eu lieu du 13 juin au 14 octobre 2022. Pendant cette période, un registre a été disponible en ligne et sur support papier en mairie et des réunions publiques ont été organisées. Vous pouvez consulter le bilan de la concertation publique ci-dessous.

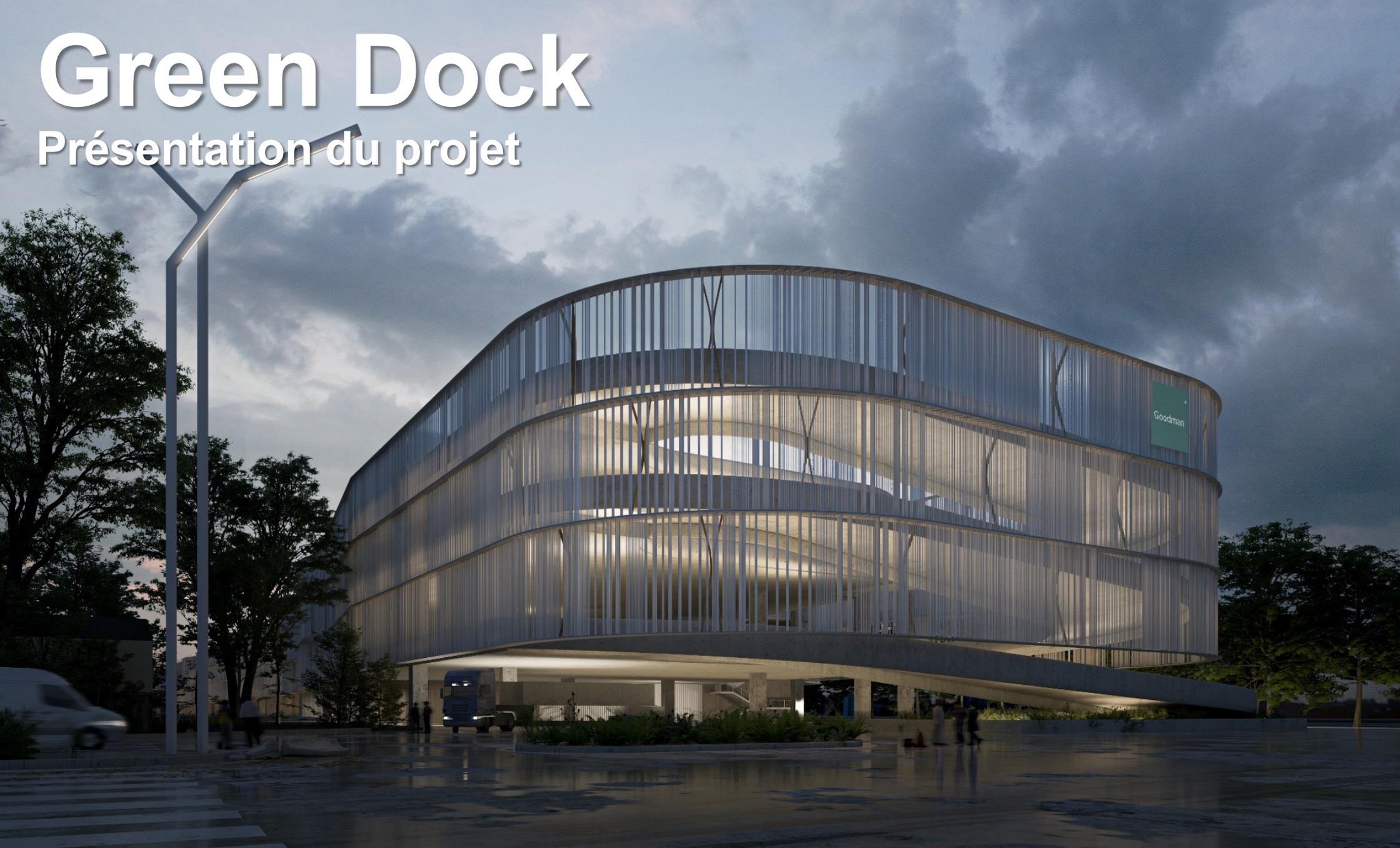
Vous pouvez aussi consulter ci-dessous l'avis critique d'un collectif d'associations locales engagées dans la protection de l'environnement et la préservation de la qualité de vie des habitants de la boucle Nord de Seine et du nord de Paris.

Télécharger

Annexe 5.1 : Présentation de la réunion publique d'ouverture

Green Dock

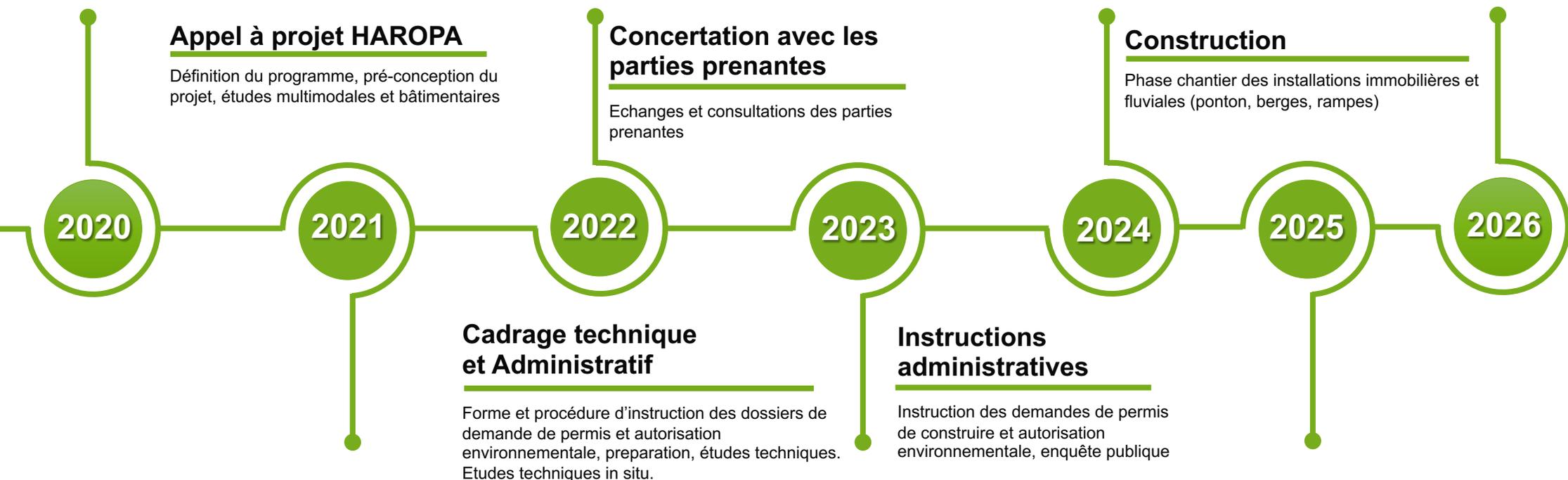
Présentation du projet



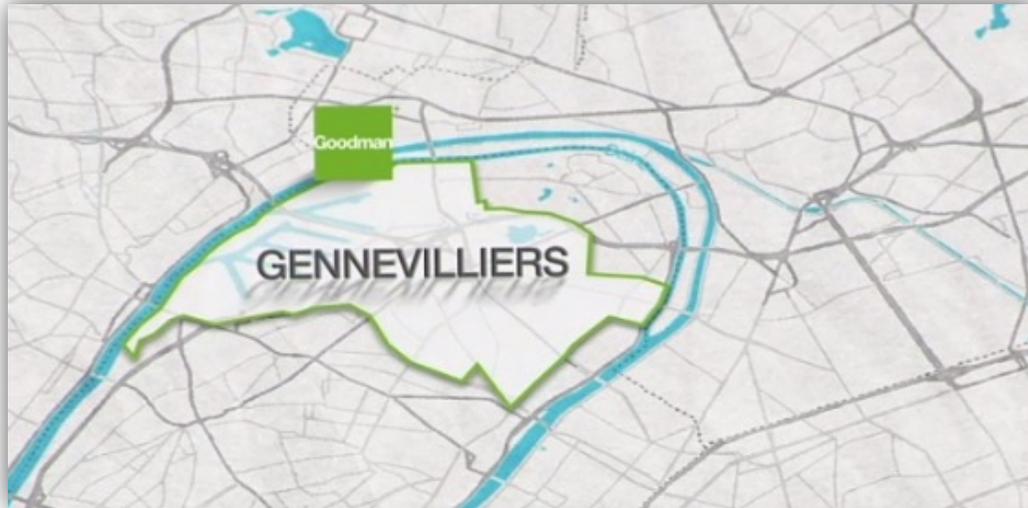
Goodman



Calendrier prévisionnel



Contexte



Site existant



Densification et sobriété foncière

80 000 m² de surfaces
modulables et polyvalentes

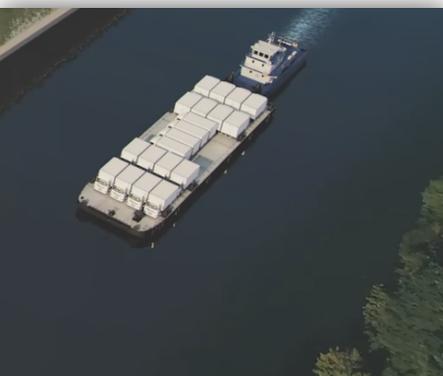
6 niveaux

Terrain de
6,3 hectares

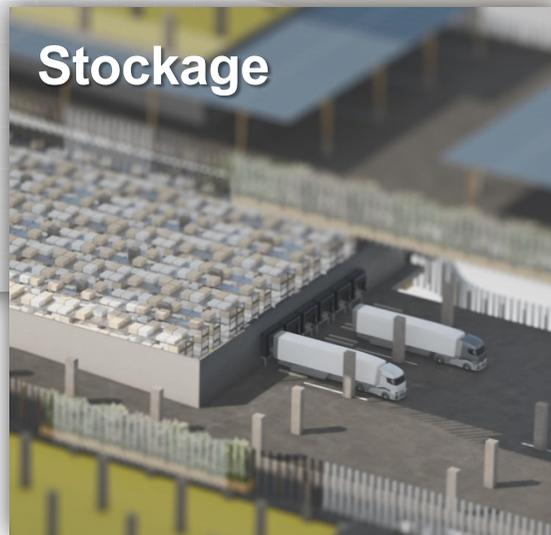
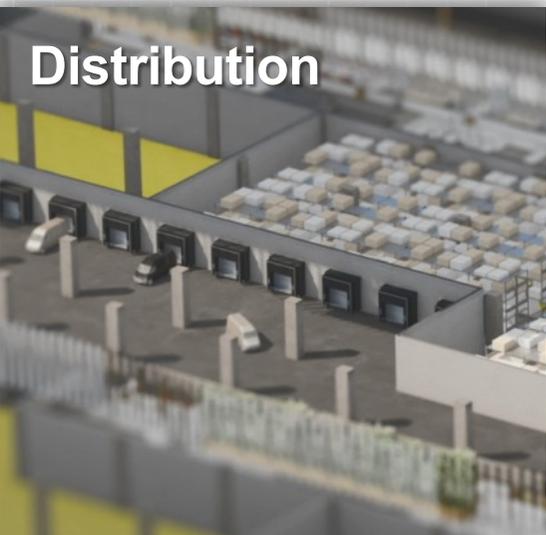
27 000 m² de toiture
verte et solaire

10 000 m²
de locaux tertiaires

35 000 m² de parkings
VL et PL différenciés
souterrain et zone d'attente



Logistique urbaine

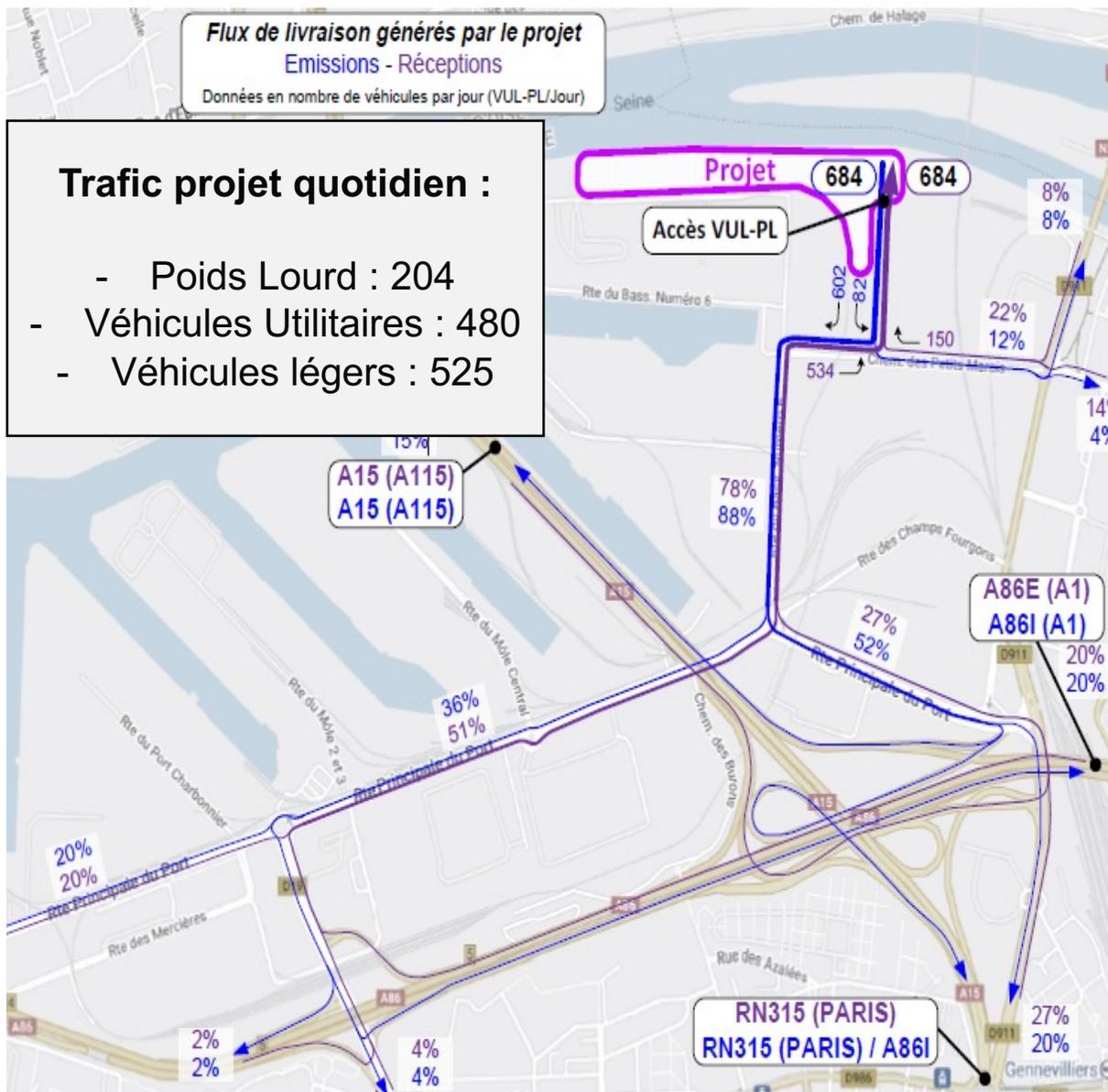


Trafic routier - Méthodologie de comptage

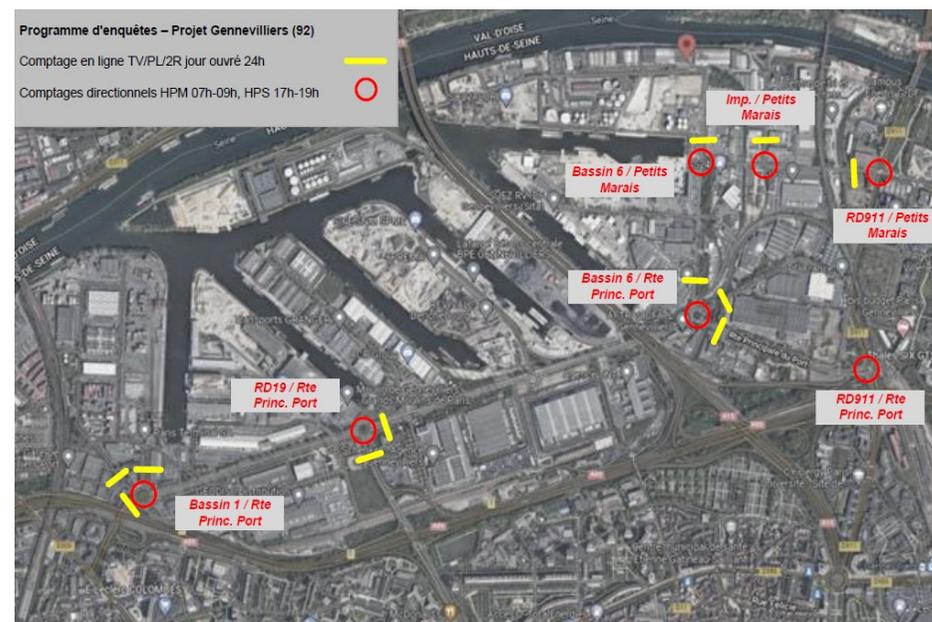
Flux de livraison générés par le projet
Emissions - Réceptions
 Données en nombre de véhicules par jour (VUL-PL/Jour)

Trafic projet quotidien :

- Poids Lourd : 204
- Véhicules Utilitaires : 480
- Véhicules légers : 525



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



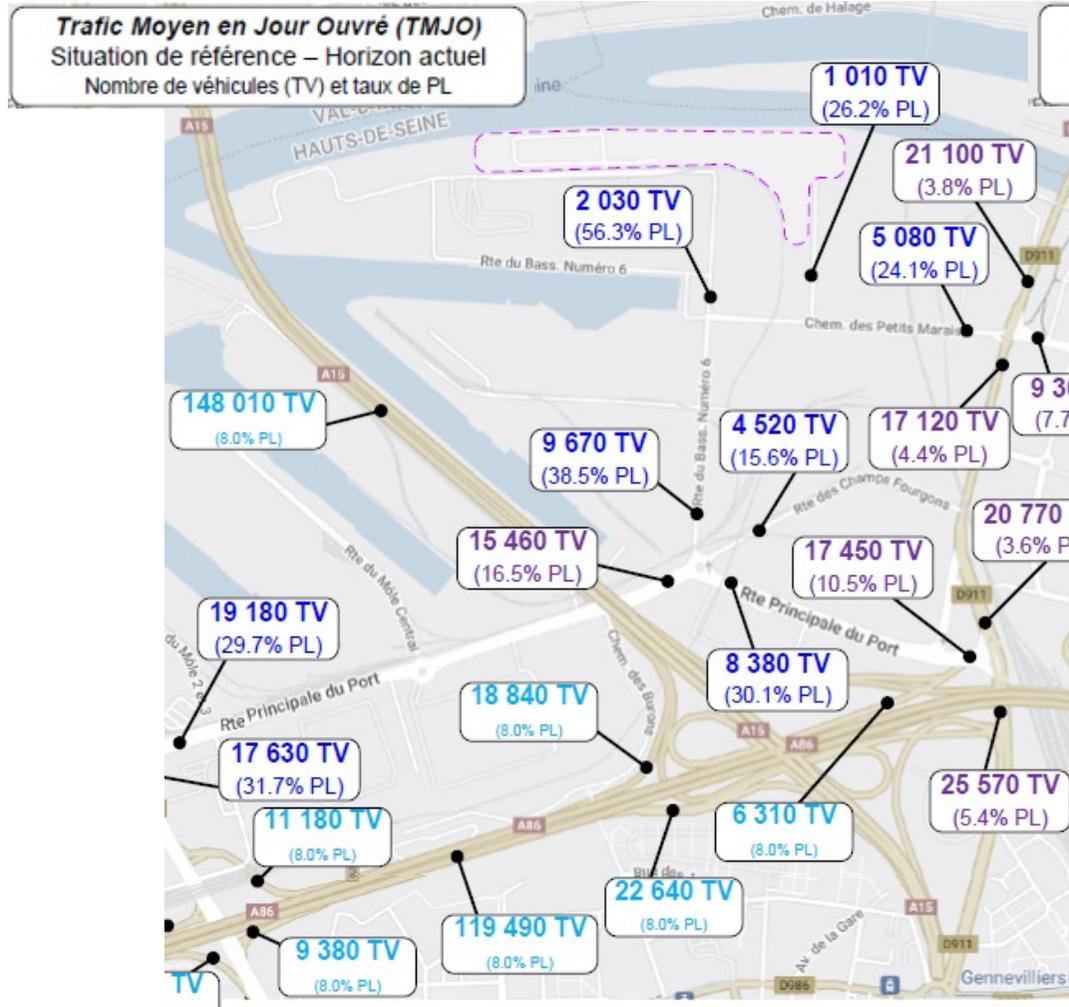
Mât de comptage avec caméra et boîtier d'enregistrement

Des enregistrements vidéo sur 24h ont permis, par exploitation d'un algorithme de traitement d'image, de réaliser des comptages :

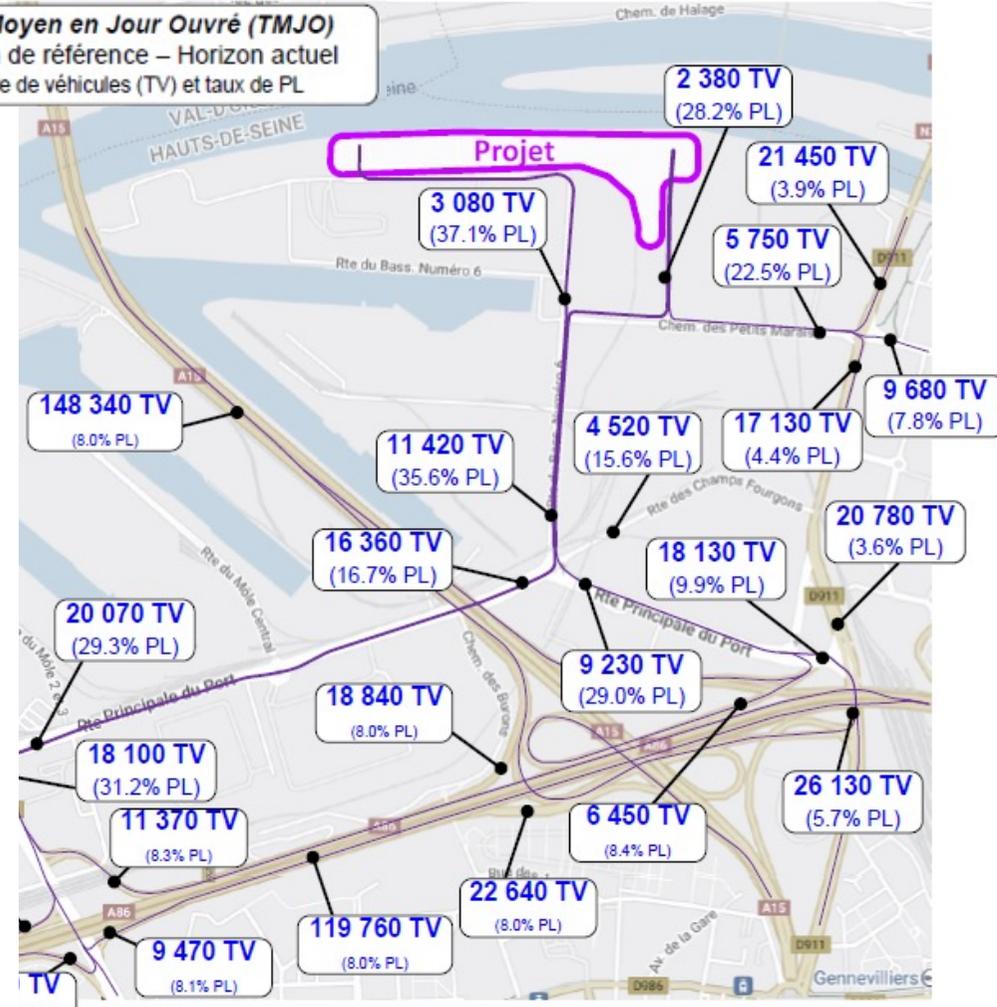
- des mouvements directionnels aux heures de pointe sur 7 carrefours
- des trafics en ligne sur 24h sur 11 sections.

Les enregistrements vidéo ont également pu être exploités par l'ingénieur de charge de l'étude pour conforter les dysfonctionnements modélisés et observés sur site.

Trafic routier – Projections situation Avant / Après

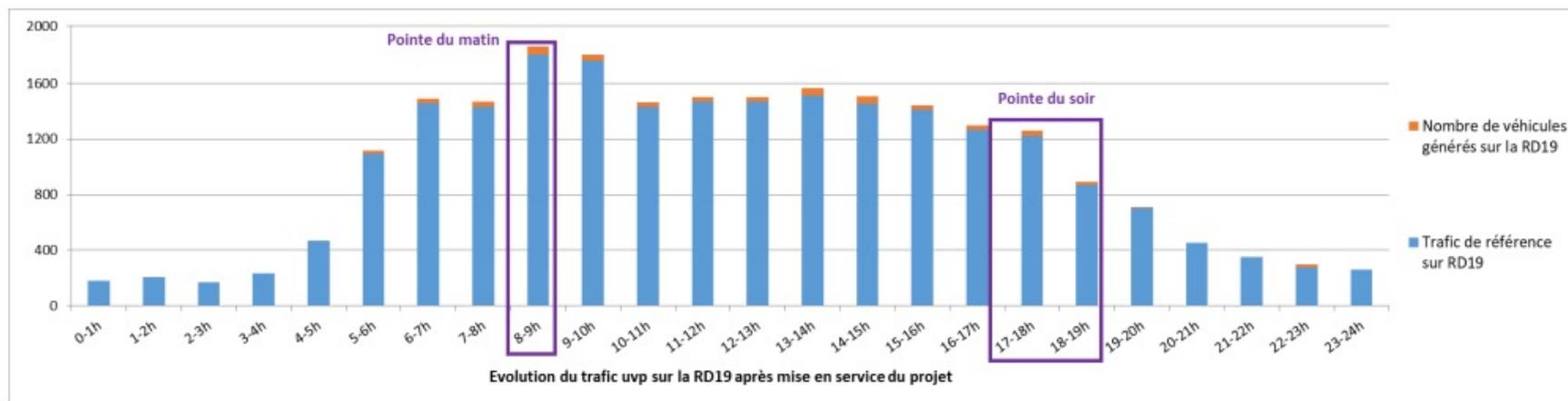


Avant

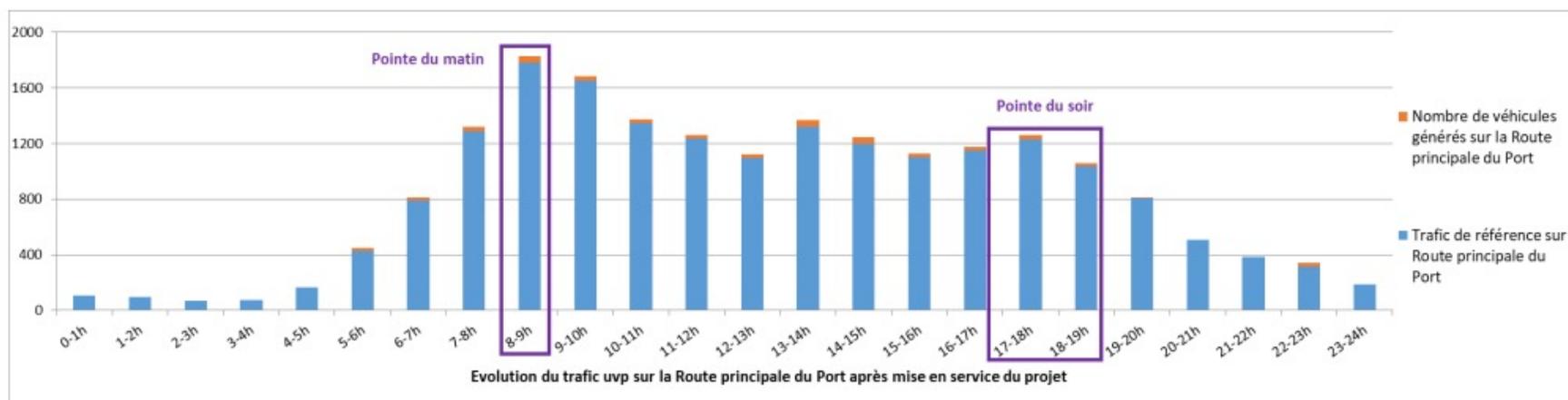


Après

Trafic routier – Evolution après mise en service



Evolution du trafic sur la route sur la RD19 (accès A86 & Gennevilliers Centre), après mise en service du projet

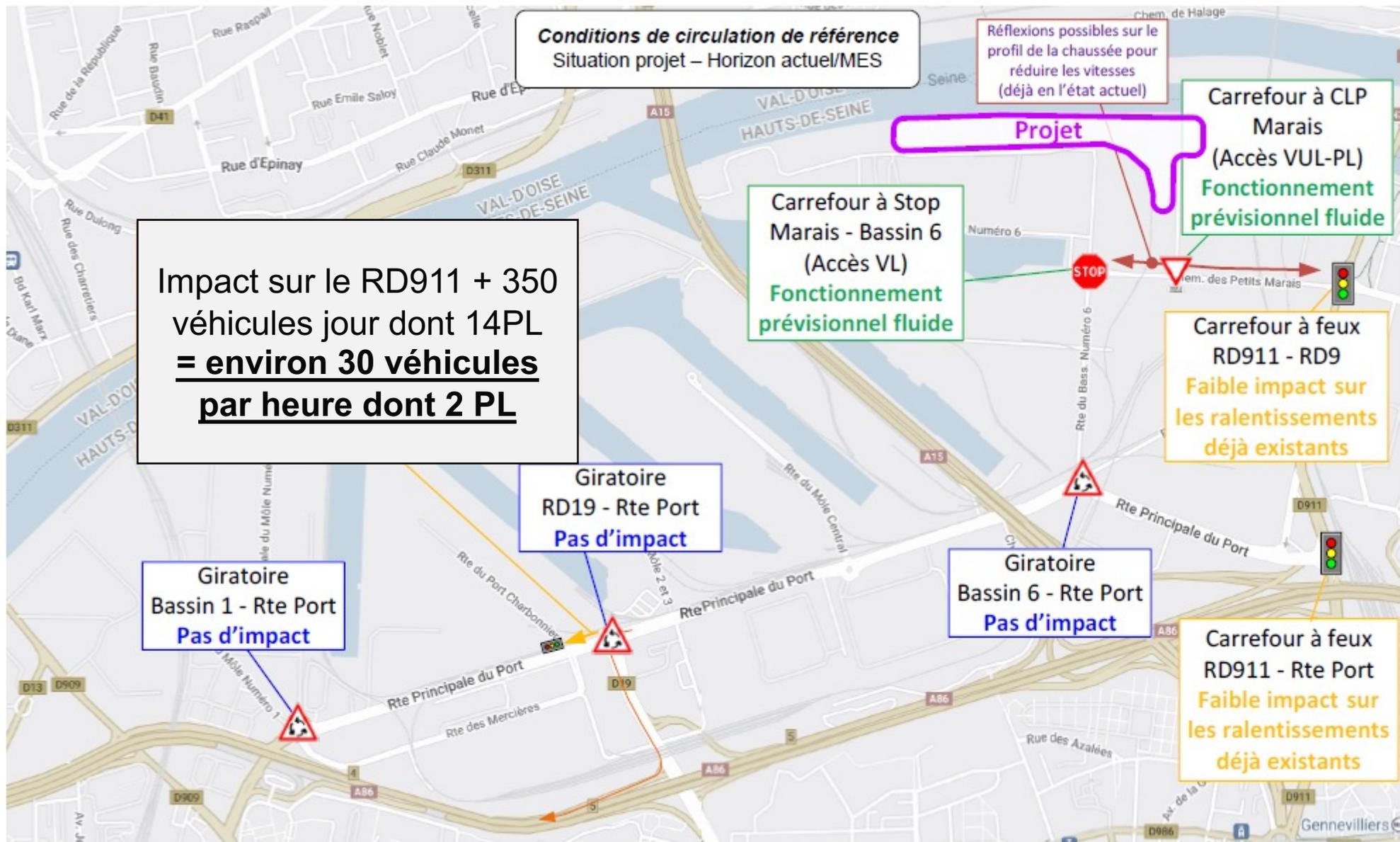


Evolution du trafic sur la Route principale du Port à l'Ouest (accès A86 & Colombes Centre), après mise en service du projet

En s'éloignant du projet, on constate assez logiquement une **dispersion du trafic qui donne lieu à une faible augmentation de trafic**. Si l'on s'intéresse à la distribution journalière du trafic sur les **deux accès Ouest du port** (RD19 et Route principale du port) où sont disponibles des comptages en ligne à la journée, on constate en effet un **impact assez faible de l'ordre de 2% à 3%** sur les niveaux de trafic des deux axes, et ce quelque soit la période de la journée.

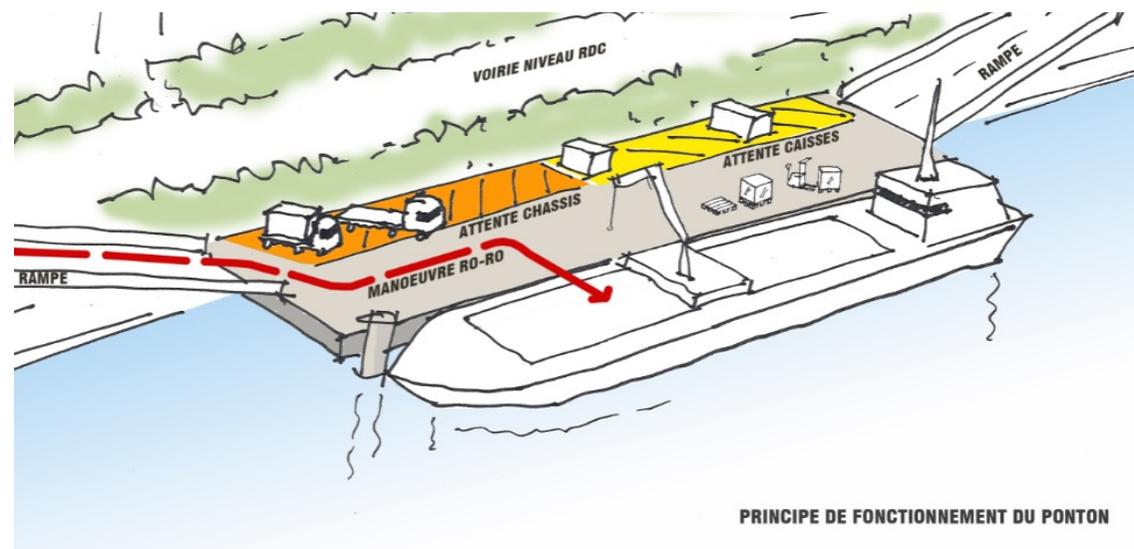
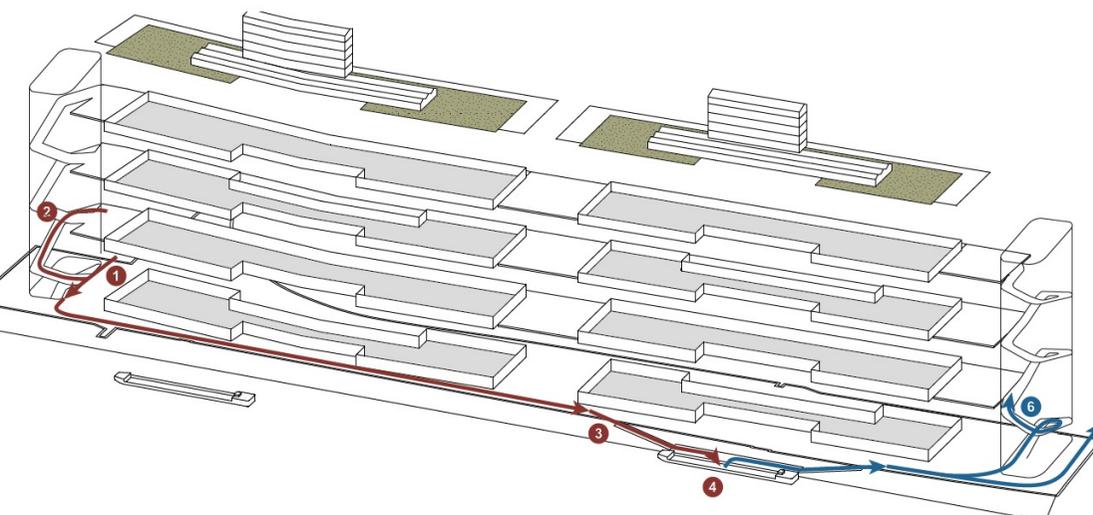
Sur d'autres axes structurants avec déjà d'importants volumes de trafic en situation de référence, l'impact relatif du projet **est encore plus faible** avec par exemple une **hausse du trafic journalier d'environ 1.6% sur le pont d'Epinais et de 0.2% sur l'A15** après mise en service du projet.

Trafic Routier – Synthèse de l'impact sur la circulation



Le projet est situé dans un environnement adapté, disposant d'infrastructures routières efficaces et suffisamment dimensionnées. L'impact du projet sera négligeable en terme de trafic généré.

Logistique fluviale



PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DU PONTON

+ Trafic Amont (15% volume trafic total):

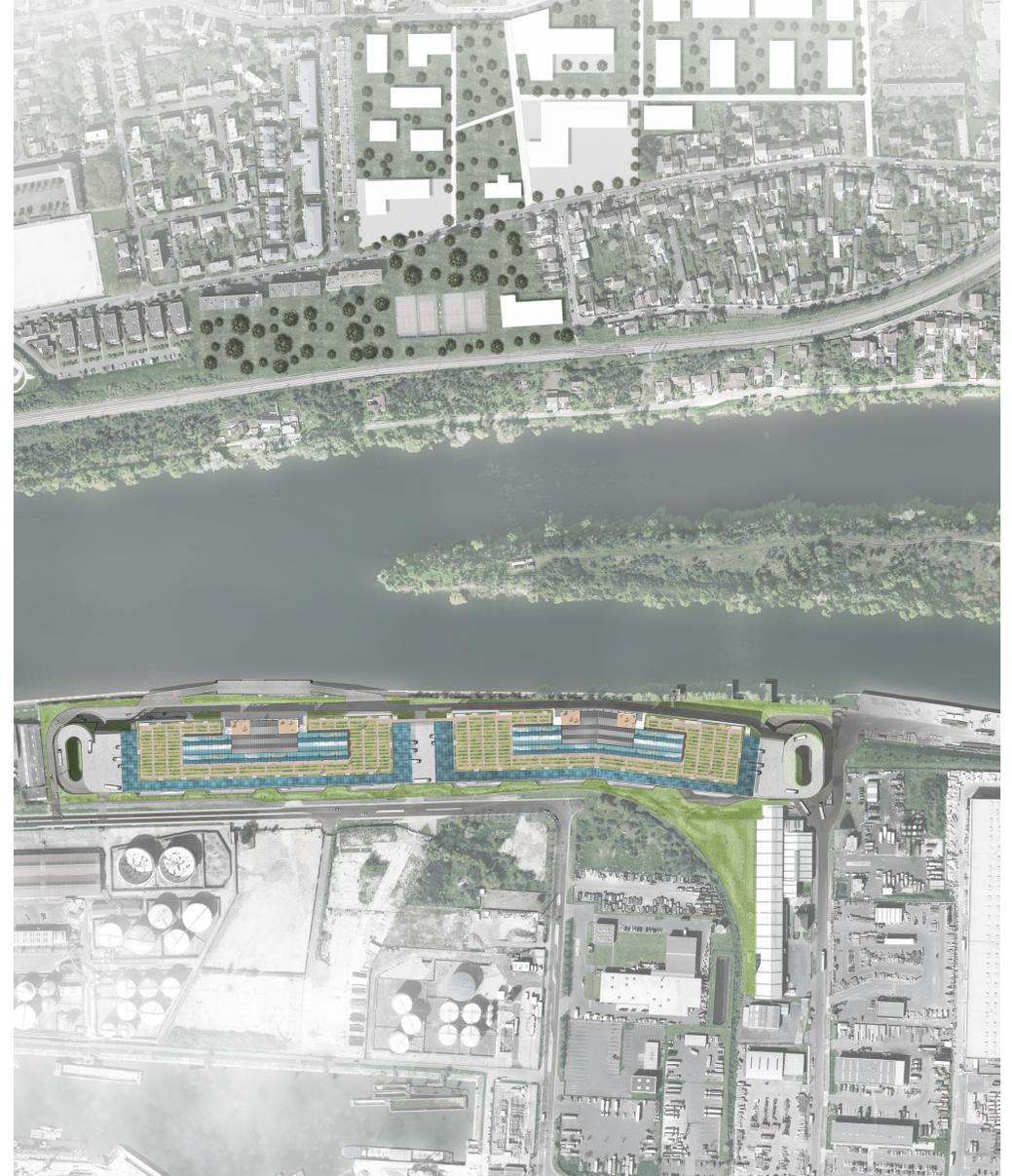
A destination du terminal à conteneurs
 Flux actuel: 30 bateaux / jour
 Flux projet estimé: 1 à 2 bateaux / jour
 Flux futur: 32 bateaux / jour
 Augmentation relative **6%**

+ Trafic Aval (15% volume trafic total):

A destination de la région francilienne
 Flux actuel: 101 bateaux / jour
 Flux projet estimé: 4 à 8 bateaux / jour
 Flux futur: 109 bateaux / jour
 Augmentation relative **8%**



Architecture – un contexte entre industrie et nature



Architecture – un projet de qualité



Architecture – un projet paysager



Ripisylve
existante

1

Belvédère
sur berge

2

Agriculture
urbaine
& Lisière
herbacée

5

Plantes
grimpantes et
nichoirs

4

Végétalisation
multi-strate des hauts
de berge

3

Intégration environnementale - Qualité de l'air

Méthodologie / Aire d'étude :



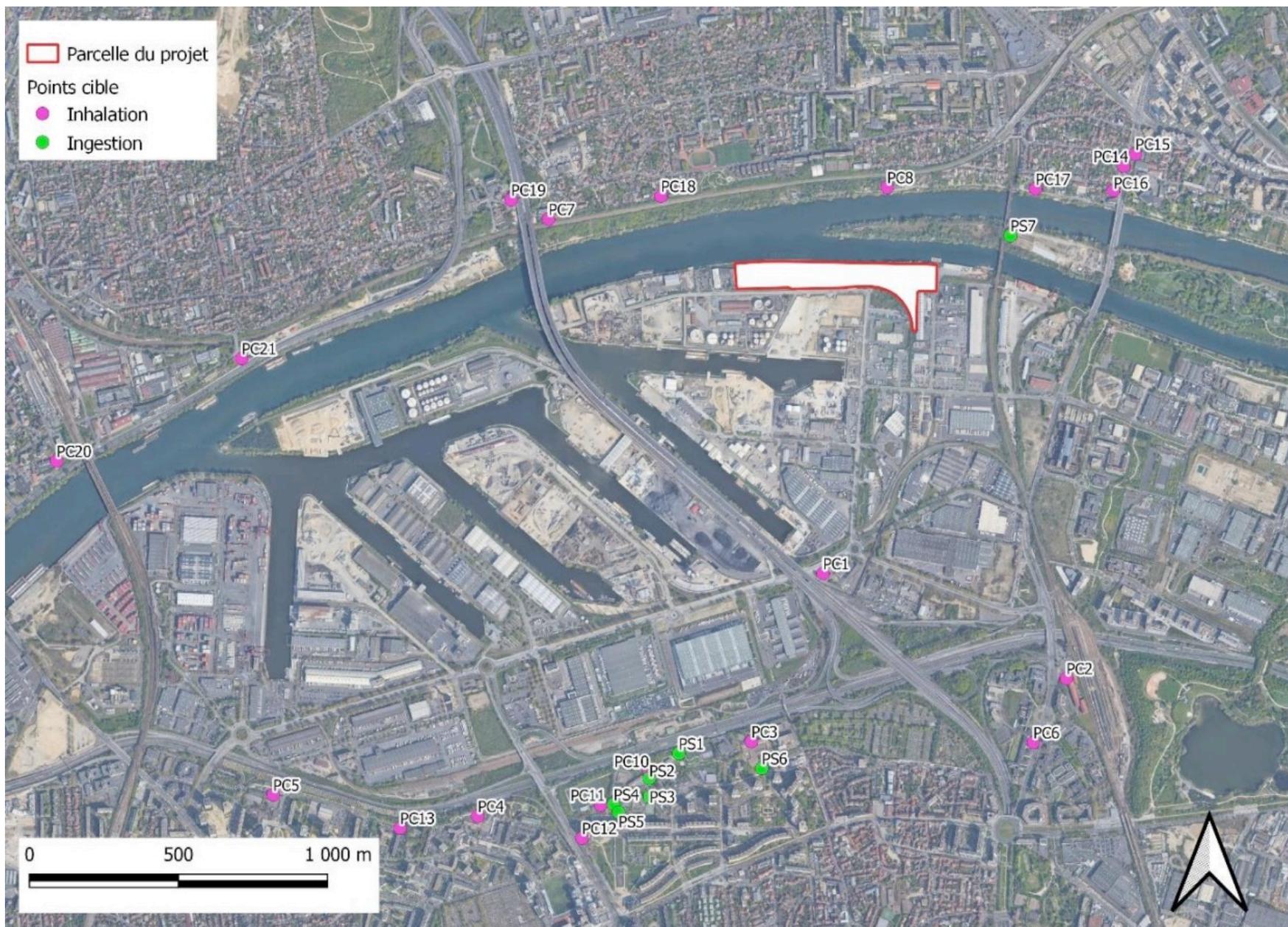
Intégration environnementale - Qualité de l'air

Méthodologie / Points de mesure in-situ:



Intégration environnementale - Qualité de l'air

Méthodologie / Points de calcul (à partir des mesures in-situ et données AirParif) :



Intégration environnementale - Qualité de l'air

Résultats :

Polluant/Scénario	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	CO	COVNM	Benzène	SO ₂	Arsenic ^a	Nickel ^a	Benzo[a]pyrène ^a
Scénario actuel	423,8	35,4	23,1	584,0	17,6	0,7	5,1	0,0190	0,1449	0,9579
Scénario futur - sans le projet (fil de l'eau)	342,2	33,5	21,2	477,5	12,4	0,5	5,0	0,0188	0,1431	0,8963
Impact au fil de l'eau	-19,2%	-5,3%	-8,2%	-18,2%	-29,2%	-31,0%	-1,1%	-1,0%	-1,2%	-6,4%
Scénario futur avec le projet	346,6	34,0	21,5	480,4	12,6	0,5	5,1	0,0190	0,1448	0,9033
Impact du projet	1,3%	1,4%	1,3%	0,6%	1,0%	0,7%	1,1%	1,1%	1,1%	0,8%

^a valeurs exprimées en g/jour

Intégration environnementale - Qualité de l'air

Conclusion : 7. Conclusions

Ce rapport préalable présente une analyse des effets du projet sur la qualité de l'air, et les risques sanitaires associés. Une étude complète sera présentée au sein du volet air et santé de l'étude d'impact.

Le projet va générer en phase opérationnelle du trafic routier mais aussi fluvial. L'impact des émissions sur la qualité de l'air a été quantifié et analysé.

L'analyse de l'état actuel en matière de qualité de l'air au sein de la zone d'étude a montré une qualité de l'air dégradée le long des axes routiers principaux, avec une bonne qualité de l'air attendue en dehors de ces zones. Une campagne de mesures in situ a été effectuée afin de compléter les données existantes. Cette campagne confirme ce constat.

Les émissions liées au trafic routier et fluvial ont été modélisées à l'aide du logiciel de dispersion atmosphérique ADMS Roads. Les concentrations moyennes annuelles en NO_2 , PM_{10} et $\text{PM}_{2,5}$ ont été calculées pour les trois scénarii considérés dans cette étude préalable, et ce pour tous les points cibles spécifiques identifiés au sein de la zone d'étude. Les résultats montrent que les concentrations en PM_{10} et $\text{PM}_{2,5}$ sont sous les valeurs limites pour tous les points cibles et ce pour les trois scénarii de l'étude (état actuel, fil de l'eau 2024 et 2024 avec le projet). Concernant le NO_2 , des dépassements sont prévus pour certains points cibles situés le long ou à proximité de l'A15 ; cependant, le projet n'est pas à l'origine de ces dépassements qui sont également projetés aux scénarii « état actuel » et « fil de l'eau 2024 ». Les augmentations en concentrations prévues avec la mise en service du projet ne dépassent pas $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le NO_2 (ou 0,5 % de la valeur limite) et sont négligeables ($0,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$) pour les PM_{10} et $\text{PM}_{2,5}$.

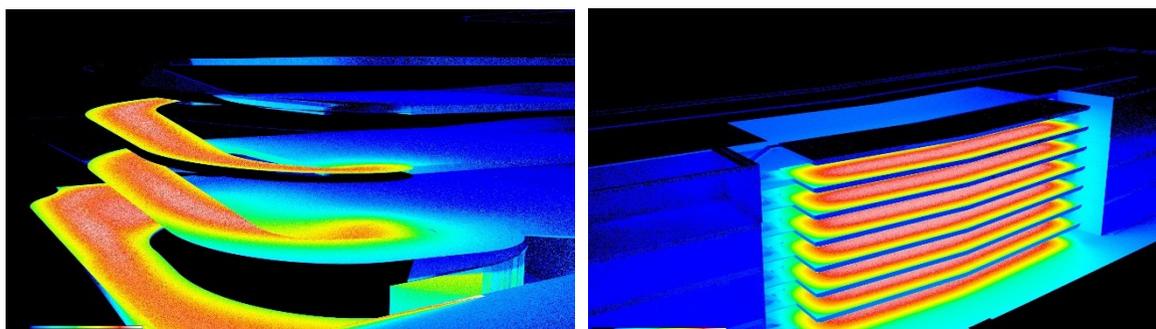
⇒ **L'impact du projet sur la qualité de l'air est jugé peu significatif au droit de ces résultats.**

Les risques sanitaires par inhalation ont également été analysés. Les quotients de danger et excès de risque individuel calculés pour cette voie d'exposition sont inférieurs aux valeurs de référence respectives de 1 et 10^{-5} . **Pour la voie inhalation seule, les risques sanitaires sont jugés non préoccupants.** Ces calculs seront cependant mis à jour afin de prendre en compte l'exposition par ingestion au sein du volet air et santé. Cela permettra de caractériser les risques associés à l'exposition multiple (inhalation + ingestion).

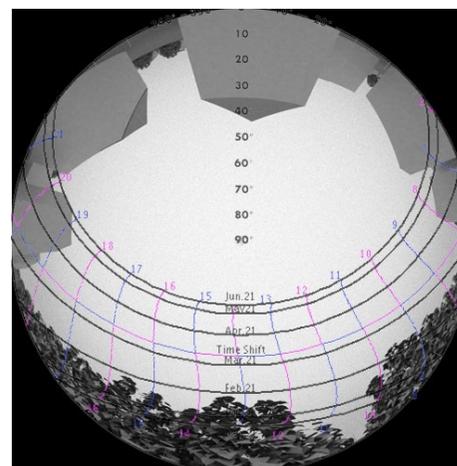
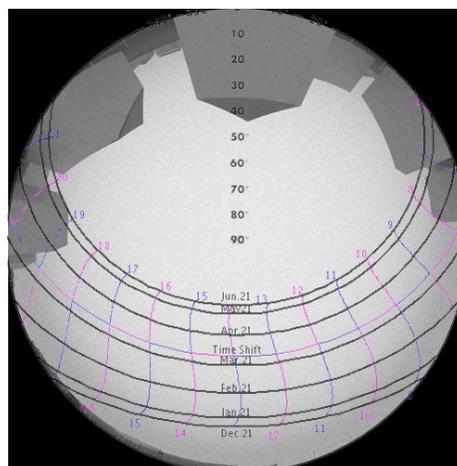
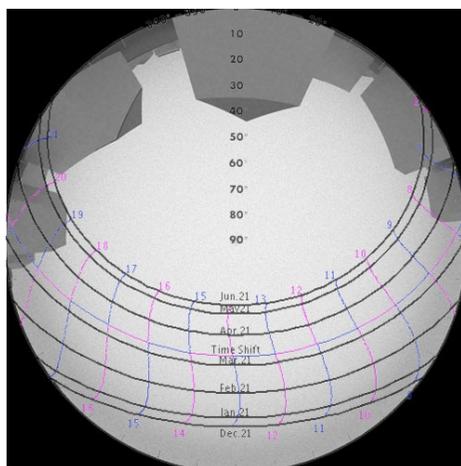
Intégration environnementale - Etude luminosité

Méthodologie :

- Mesures in situ (tout autour du projet et notamment zone Natura 2000, chemin de Halage et Berge d'Epinay-sur-Seine faisant face au projet)
- Modélisation 3D du bâtiment dans son environnement



- Projection et impact du bâtiment sur l'environnement



- Résultats

Intégration environnementale – Ombre portée

PLAN DE MASSE ENSOLEILLEMENT

21 MARS ÉQUINOXE DE PRINTEMPS (SOLEIL ENTRE 6H52 - 19H03)
125H D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE MARS



08H00

■ OMBRE PORTÉE BÂTIMENT GREENDOCK
■ OMBRE PORTÉE ELEMENTS DU SITE



12H00



17H00

21 JUIN SOLSTICE D'ÉTÉ (SOLEIL ENTRE 5H48 - 21H57)
204 2H D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE JUIN

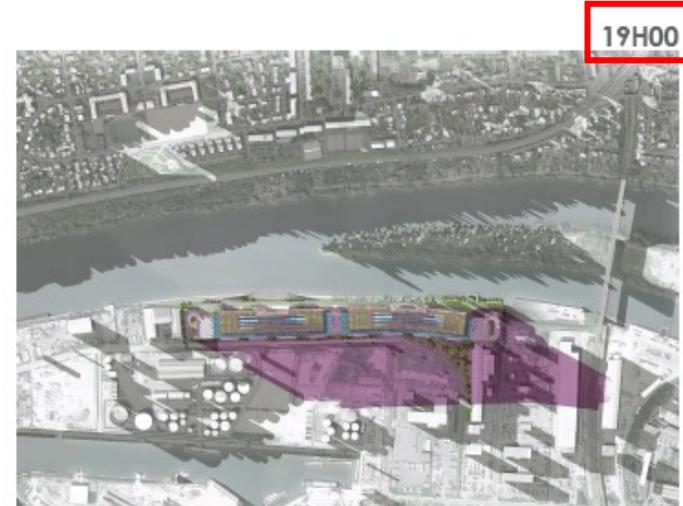


06H00

■ OMBRE PORTÉE BÂTIMENT GREENDOCK
■ OMBRE PORTÉE ELEMENTS DU SITE



12H00



19H00

Intégration environnementale – Ombre portée

PLAN DE MASSE ENSOLEILLEMENT

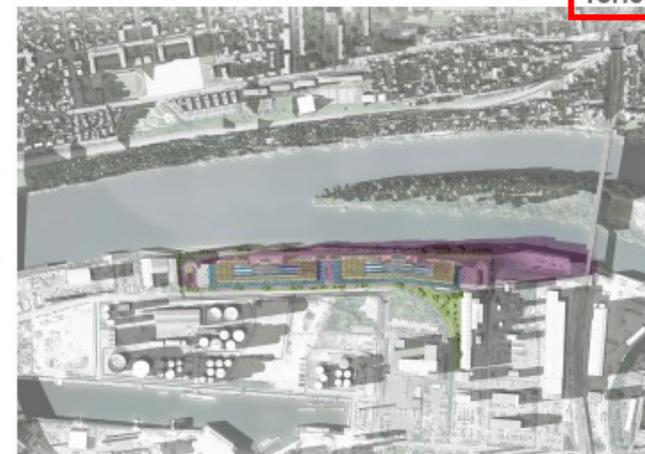
23 SEPTEMBRE ÉQUINOXE D'AUTOMNE (SOLEIL ENTRE 7H39 - 19H45)
140,2H D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE SEPTEMBRE



09H00



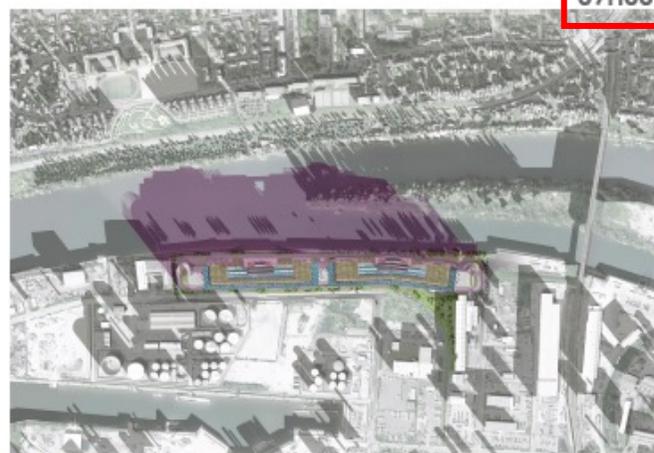
12H00



15H00

OMBRE PORTÉE BÂTIMENT GREENDOCK
OMBRE PORTÉE ELEMENTS DU SITE

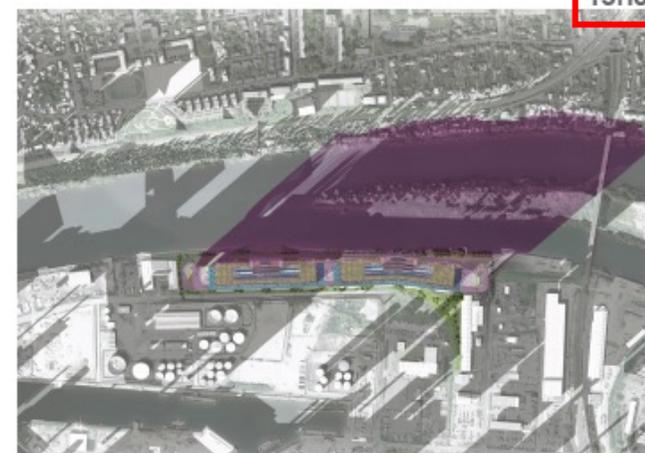
21 DÉCEMBRE SOLSTICE D'HIVER (SOLEIL ENTRE 8H42 - 16H55)
50,8H D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE DÉCEMBRE



09H00



12H00



15H30

OMBRE PORTÉE BÂTIMENT GREENDOCK
OMBRE PORTÉE ELEMENTS DU SITE

Intégration environnementale – Etude luminosité

Conclusions ombre portée :

- Zone natura 2000

- Le projet a un impact négligeable sur la durée d'ensoleillement annuel reçu par la zone Natura 2000 (*réduction uniquement le matin en hiver de 55 heures par an soit 1,5% de l'ensoleillement disponible annuellement*)
- Le projet a un impact faible sur la quantité totale de lumière naturelle (soleil + voûte céleste) reçue annuellement par les berges de la zone Natura 2000 (surface verticale faisant face au projet), et un impact négligeable sur les autres surfaces (surfaces horizontales ou plus éloignées du projet). La flore est seule concernée, l'avifaune -qui justifie le classement Natura 2000- n'étant pas impactée par cette évolution.

- Habitations berge Epinay

- Le projet a un impact négligeable sur la durée d'ensoleillement annuel reçu par les habitations (*réduction de 22 heures par an uniquement le soir en hiver, soit 0,5% de l'ensoleillement disponible annuellement*)
- Le projet a un impact négligeable sur la quantité totale de lumière naturelle (soleil + voûte céleste) reçue annuellement par les façades et les jardins des habitations (*Réduction moyenne inférieure à 0,05% pour les façades, et inférieure à 0,6% pour les jardins*)

- Impact négligeable de l'ombre portée du projet sur l'environnement

Intégration environnementale – Etude luminosité

Conclusions impact éclairage:

- Zone natura 2000

- L'éclairage extérieur (voiries et quais) a un impact négligeable sur l'environnement, que ce soit pour l'éclairage vers la Seine, vers la zone Natura 2000, ou vers le ciel. *(Apport 0,04 lux, pour un maximum de 2 lux autorisés, et pour un éclairage ambiant nocturne lié à l'environnement lumineux de 0,4 lux soit 5 fois plus de lumière existante sur le site)*
- L'éclairage intérieur du bâtiment, nécessaire à son fonctionnement, n'apporte aucune fuite de lumière directe vers le ciel
- L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet, apporte une très faible portion de flux lumineux vers le ciel. *(3,3 % du flux émis est réfléchi vers la voute céleste)*
- L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet apporte un éclairage notable sur la berge de la zone Natura 2000 et sur la seine *(de l'ordre de 5 lux en moyenne à proximité du projet, et avec un maximum de 9 lux face aux zones de bureau du projet).*

Cependant, cet éclairage est temporaire et est destiné à être éteint en dehors des horaires de fonctionnement. Des aménagements architecturaux pourraient permettre de positionner les locaux voués à être le plus longtemps allumés en second jour, vers le centre du bâtiment et loin des façades. La double peau extérieure permet d'atténuer partiellement cet éclairage.

Cet éclairage est uniquement lié aux réflexions multiples, et non à une lumière directement émise vers ces surfaces.

- **Impact faible en général, piste d'amélioration au moyen de l'intégration en façade des bureaux de dispositifs d'occultation pour la nuit**

Intégration environnementale – Etude luminosité

Conclusions impact éclairage:

- Zone habitations Epinay

- L'éclairage artificiel extérieur (voiries et quais) du projet a un impact négligeable sur les façades des habitations des riverains. (Apport inférieur à 0,01 lux, pour un maximum de 2 lux autorisés, et pour un éclairage ambiant nocturne lié à l'environnement lumineux mesuré sur site à 0,2lux)
- L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet apporte un éclairage notable sur les façades des habitations. Cet éclairage reste nettement inférieur à l'éclairage apporté par l'éclairage urbain. (apport de 1,5 lux sur les façades, pour 8 lux mesurés apportés par l'éclairage urbain)

Cependant, cet éclairage est temporaire et est destiné à être éteint en dehors des horaires de fonctionnement. Des aménagements architecturaux pourraient permettre de positionner les locaux voués à être le plus longtemps allumés en second jour, vers le centre du bâtiment et loin des façades. La double peau extérieure permet d'atténuer partiellement cet éclairage.

- Cet éclairage est uniquement lié aux réflexions sur le sol ou d'autres surfaces : aucune lumière directe n'est émise vers les habitations. Aussi, aucun éblouissement ou gêne visuelle n'est induite par la luminosité (luminance) du bâtiment en fonctionnement.
- L'éclairage intérieur du bâtiment, nécessaire à son fonctionnement, n'apporte aucune fuite de lumière directe vers le ciel (ULR = 0)
- L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet, apporte une très faible portion de flux lumineux vers le ciel. (3,3 % du flux émis est réfléchi vers la voûte céleste)

- Impact faible en général, piste d'amélioration au moyen de l'intégration en façade des bureaux de dispositifs d'occultation pour la nuit

Intégration environnementale - Etude acoustique

Méthodologie :

- Mesures in situ (tout autour du projet et notamment zone Natura 2000, chemin de Halage et Berge d'Epinay-sur-Seine faisant face au projet)
- Modélisation 3D du bâtiment dans son environnement
- Projection et impact du bâtiment sur l'environnement
- Résultats



Intégration environnementale - Etude acoustique

Résultats – Conclusions – Période diurne

Etat futur prévisionnel - Limite de propriété - Période diurne

Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel jour (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant jour (calculé) en dBA	Niveau maximum admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
LP 1	53,5	54,9	57,5	70,0	OUI
LP 2	52,0	49,8	54,0	70,0	OUI
LP 3	59,5	59,5	62,5	70,0	OUI
LP 4	63,5	55,2	64,0	70,0	OUI
LP 5	54,5	56,0	58,5	70,0	OUI

Etat futur prévisionnel - ZER - Période diurne

Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel jour (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant jour (calculé) en dBA	Emergence calculée en dBA	Emergence admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
ZER A	46,2	43,6	48,0	1,8	5,0	OUI
ZER B	45,7	46,1	49,0	3,3	5,0	OUI
ZER C	45,4	46,4	49,0	3,6	5,0	OUI
ZER D	45,7	28,1	46,0	0,3	5,0	OUI
ZER E	43,5	40,3	45,0	1,5	6,0	OUI
ZER F	54,2	47,2	55,0	0,8	5,0	OUI
ZER G	56,6	44,7	57,0	0,4	5,0	OUI

Intégration environnementale - Etude acoustique

Résultats – Conclusions – Période nocturne (05h-7h)

Etat futur prévisionnel - Limite de propriété - Période nocturne - Pic activité					
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Niveau maximum admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
LP 1	50,0	54,9	56,0	60,0	OUI
LP 2	49,5	49,7	52,5	60,0	OUI
LP 3	50,5	59,5	60,0	60,0	OUI
LP 4	53,5	55,2	57,5	60,0	OUI
LP 5	54,0	55,9	58,0	60,0	OUI

Etat futur prévisionnel - ZER - Période nocturne - Pic activité						
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Emergence calculée en dBA	Emergence admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
ZER A	45,1	43,3	47,5	2,4	3,0	OUI
ZER B	44,1	45,7	48,0	3,9	3,0	NON
ZER C	45,7	46,0	49,0	3,3	3,0	NON
ZER D	43,2	27,5	43,5	0,3	4,0	OUI
ZER E	44,7	39,9	46,0	1,3	3,0	OUI
ZER F	54,3	47,0	55,0	0,7	3,0	OUI
ZER G	53,3	44,6	54,0	0,7	3,0	OUI

Intégration environnementale - Etude acoustique

Résultats – Conclusions – Creux de la nuit (01h-03h)

Etat futur prévisionnel - Limite de propriété - Période nocturne - Creux de nuit					
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Niveau maximum admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
LP 1	50,0	54,3	55,5	60,0	OUI
LP 2	49,5	47,3	51,5	60,0	OUI
LP 3	50,5	59,1	59,5	60,0	OUI
LP 4	53,5	53,9	56,5	60,0	OUI
LP 5	54,0	55,0	57,5	60,0	OUI

Etat futur prévisionnel - ZER - Période nocturne - Creux de nuit						
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Emergence calculée en dBA	Emergence admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
ZER A	33,8	43,0	43,5	9,7	4,0	NON
ZER B	32,5	45,3	45,5	13,0	3,0	NON
ZER C	35,4	45,7	46,0	10,6	3,0	NON
ZER D	32,0	26,9	33,0	1,0	/ *	OUI
ZER E	32,6	39,4	40,0	7,4	4,0	NON
ZER F	45,4	46,8	49,0	3,6	3,0	NON
ZER G	46,0	44,4	48,5	2,5	3,0	OUI

Intégration environnementale - Etude acoustique

Conclusions de l'étude :

- Respect de la réglementation dans la grande majorité des situations
- Impact sonore la nuit :
 - Pistes d'amélioration sur l'impact du projet vers la Seine au milieu de la nuit pendant la période la plus calme
 - L'évolution de la façade du projet permettra de répondre à cette contrainte



Intégration environnementale – enjeux biodiversité

GREEN DOCK
GREEN DOCK
GREEN DOCK

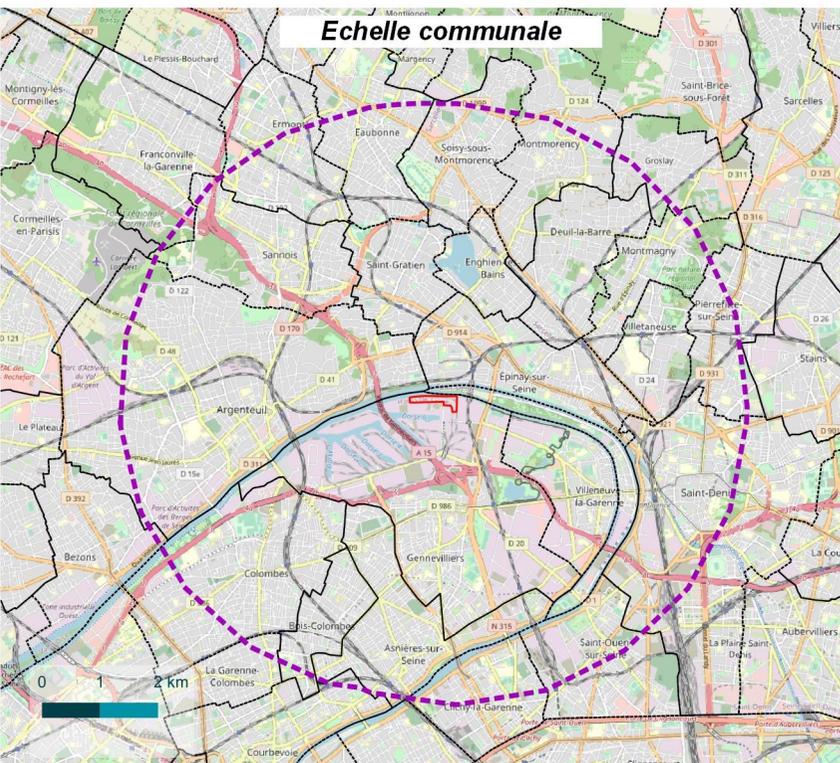
Localisation des aires d'étude

Projet Greendock sur la commune de Gennevilliers (92)

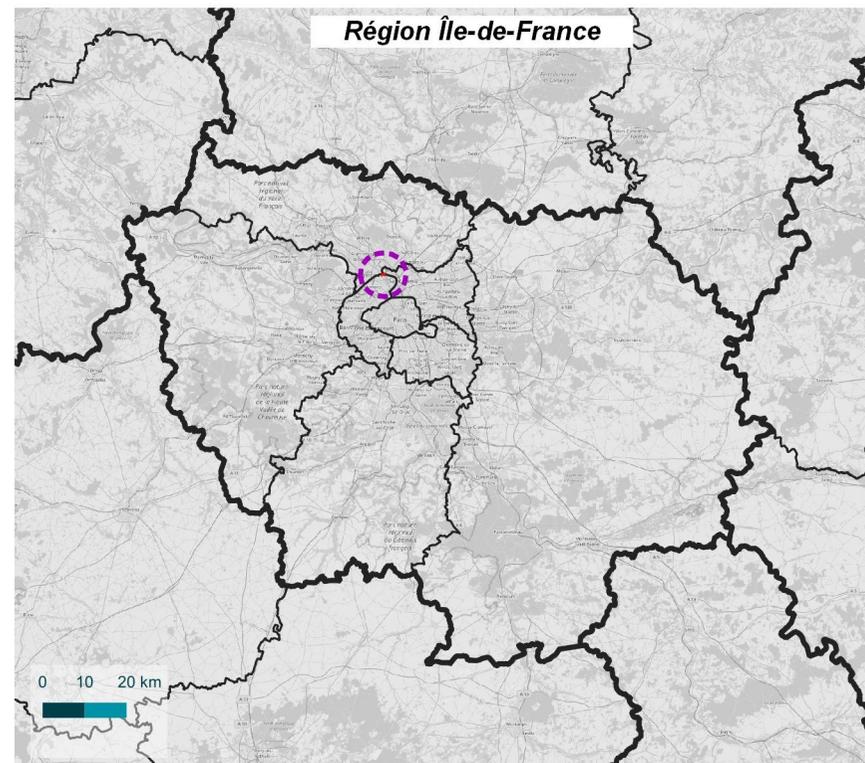


-  Limite de propriété
-  Aire d'étude rapprochée
-  Île-Saint-Denis (N2000)
-  Aire d'étude éloignée
-  Communes
-  Départements
-  Régions

Echelle communale



Région Île-de-France



Intégration environnementale – enjeux biodiversité

Enjeu	Groupes et/ou espèces liés
	Fort
Cortège d'oiseaux des milieux urbains <i>Moineau domestique</i> (fort), <i>Bergeronnette grise</i> (moyen)	
Moyen	Continuités écologiques
Faible	Habitats naturels
	Flore
	Lézard des murailles
	Cortège des milieux humides ou aquatiques <i>Martin pêcheur</i> (Moyen), <i>Sterne pierregarin</i> (Moyen)
	Autres espèces d'oiseaux
Négligeable	Insectes/Mammifères
	Amphibiens
Nul	Espèces exotiques envahissantes

Stratégie de projet basée sur la méthodologie ERC.

1. Goodman s'engage à mettre en oeuvre une stratégie liée à la protection de la biodiversité basée sur **l'adoption de mesures d'évitement et de réduction**. Des mesures d'accompagnement supplémentaires seront portées dans le cadre du projet Green Dock, afin d'aller au-delà des obligations réglementaires en la matière.

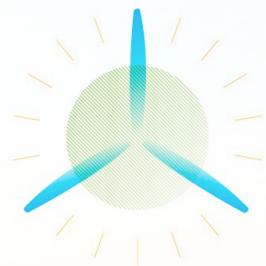
2. A la différence d'autres projets portés à l'échelle de l'axe Seine, la conception du projet **ne sera pas basée** sur le choix de **mesures de compensation**, au détriment de l'environnement local. Des mesures de compensation ne seraient mises en oeuvre qu'en dernier recours.

3. L'ambition est de proposer à terme un site au **potentiel écologique supérieur au site actuel**

Cette stratégie est déployée à l'échelle de l'ensemble des phases du projet:

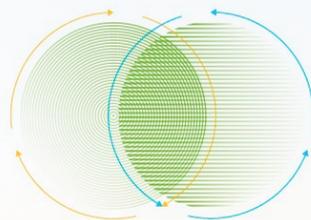
- Conception
- Travaux
- Exploitation

Stratégie Climatique



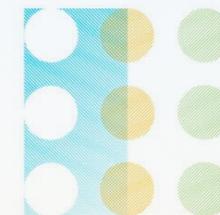
ENERGIE

- + Système énergétique unique
- + Production d'énergie renouvelable in-situ (**centrale photovoltaïque 1,5MWc couplée à des pompes à chaleur et une installation géothermique**)
- + Déploiement de bornes électriques



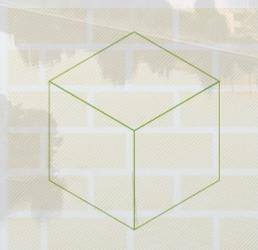
CIRCULARITE

- + Réduction de l'empreinte carbone du bâtiment (bétons bas-carbone, bois, livraison fluviale des matériaux, matériaux circulaires)
- + Certification **net-zéro carbone**



CONTRIBUTION

- + Contribution biodiversité locale, selon projets à identifier
- + **100% de compensation carbone** pour les émissions résiduelles liées à la construction du bâtiment



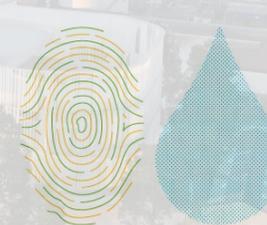
FRICHES

- + Redéveloppement du projet sur une friche
- + **Absence d'artificialisation** des sols



BIODIVERSITE

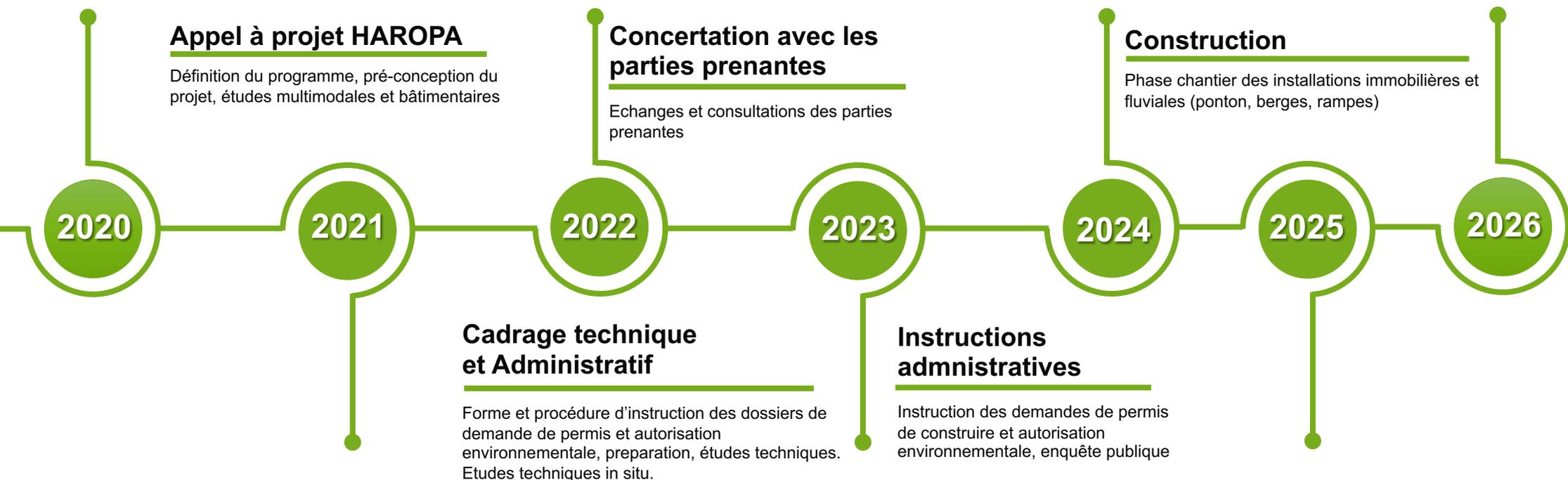
- + Stratégie biodiversité à l'échelle du site, avec étude de continuité de la zone Natura 2000
- + **Toiture végétalisée, ferme urbaine**



BIEN-ÊTRE

- + **Lieux de travail uniques** de par leur relation à l'environnement
- + Lieux de détente et locaux partagés, terrasse

Calendrier prévisionnel



Annexe 5.2 : Compte rendu de la réunion publique d'ouverture

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

Nb participants : 33

En présence de :

Ville de Gennevilliers :

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

Goodman :

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

Port de Gennevilliers :

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

Traitclair :

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

Introduction

Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers, introduit la réunion.

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

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

Le projet Green Dock est intéressant sur trois points :

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

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

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

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

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

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

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

Le calendrier prévisionnel

La présentation se poursuit par la présentation du calendrier prévisionnel.

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

Présentation du contexte et du site existant

Thibault Vanhaezbrouck prend ensuite la parole pour présenter le site.

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

Densification et sobriété foncière

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

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

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

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

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

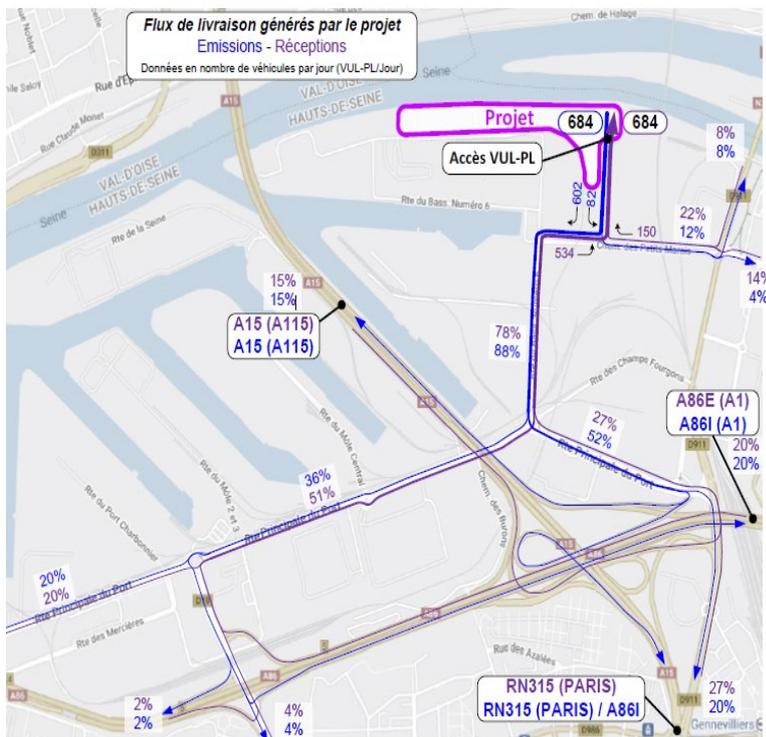
Impact du projet sur le trafic routier

Méthodologie de comptage

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

Synthèse de l'impact sur le projet

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



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

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

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

Logistique Fluviale

Il faut distinguer deux types de logistique fluviale :

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

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

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

Volet architectural

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

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

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

Projet paysager

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

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

Qualité de l'air

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

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

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

Méthodologie et bilan – qualité de l'air

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

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

Études de luminosité

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

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

Impact de l'éclairage

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

Études acoustiques

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

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

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

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

Enjeux de biodiversité

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

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

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

Fin de la présentation

TEMPS DES QUESTIONS RÉPONSES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Et quelle valeur juridique elle a ?

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

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

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

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

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

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

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

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

C'est un pont, vous pouvez préciser ?

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

Ce sera un pont piéton ou routier ?

Un pont piéton.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe 6.1 : Présentation de la réunion publique de synthèse



+



RÉUNION PUBLIQUE DE SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION

Mairie de Gennevilliers - 12 octobre 2022



Mot d'introduction

Patrice Leclerc

MAIRE DE GENNEVILLIERS

Mot d'introduction

Jean-Baptiste Poinclou

ANIMATEUR-MODÉRATEUR

PRÉSENTATION DE LA **TRIBUNE**

+ **Patrice LECLERC**, Maire de Gennevilliers

+ **Jean PLATEAU**, Haropa Port

+ **Philippe ARFI, Thibault VANHAEZEBROUCK et Nicolas OTAL**, Goodman

Animateur-modérateur : Jean-Baptiste POINCLOU

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

- 10'** Raisons d'être d'un projet logistique en bord de fleuve (HAROPA)
- 10'** Rappel des étapes passées (Goodman)
- 20'** Enseignements des parties prenantes associatives (5' par association)
- 10'** Enseignements du maître d'ouvrage (Goodman)
- 15'** Propositions d'évolution du projet et engagements pour la suite (Goodman)
- 40'** Échanges avec le public
- 10'** Conclusions



1

RAISONS D'ÊTRE D'UN PROJET LOGISTIQUE EN BORD DE FLEUVE

Raisons d'être d'un projet logistique en bord de fleuve

Jean Plateau

DIRECTEUR DU PORT DE GENNEVILLIERS

TRANSFORMATION DES MODÈLES LOGISTIQUES

Une transition nécessaire face à l'urgence climatique

+ **Stratégie Nationale Bas Carbone**

Bâtiment (-49% en 2030) / Transport (-28% en 2030)

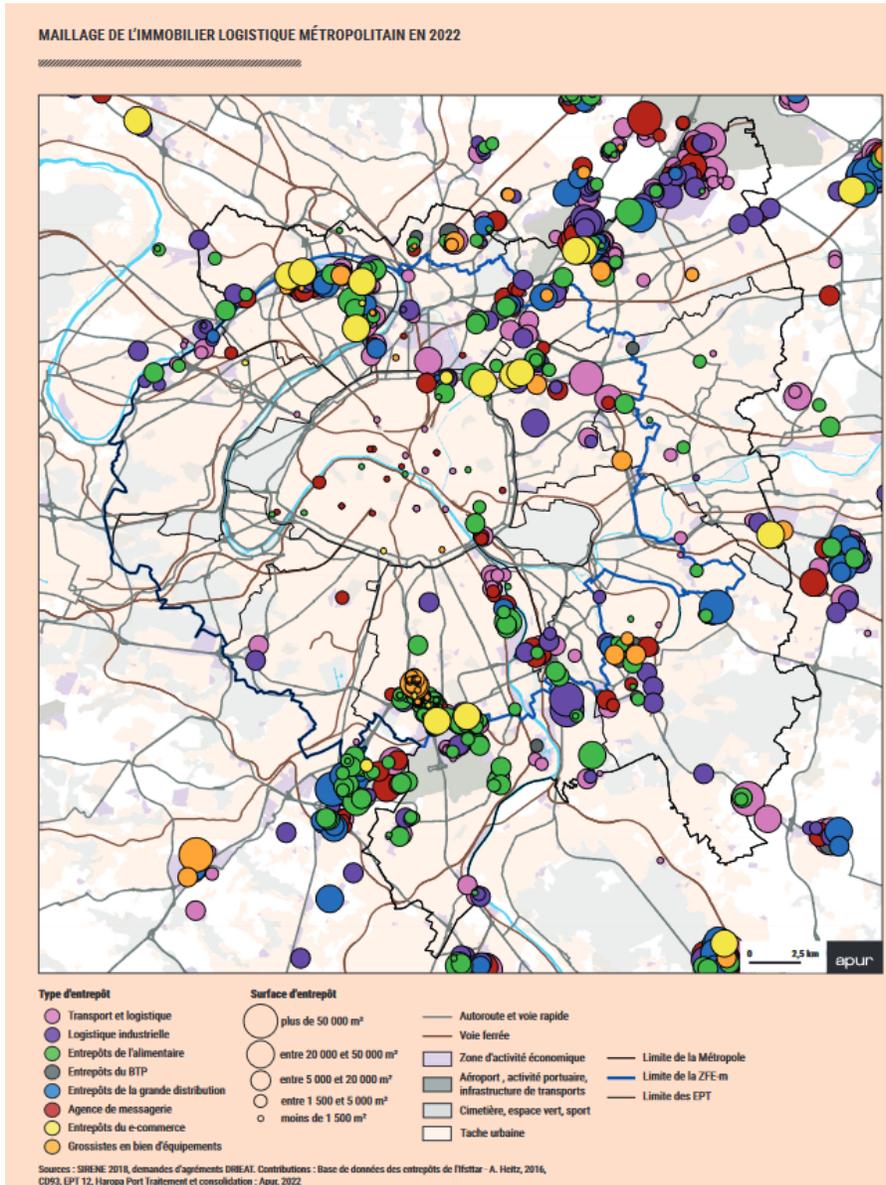
+ **Zéro Artificialisation Nette**

Division par 2 de l'artificialisation des sols en 2030

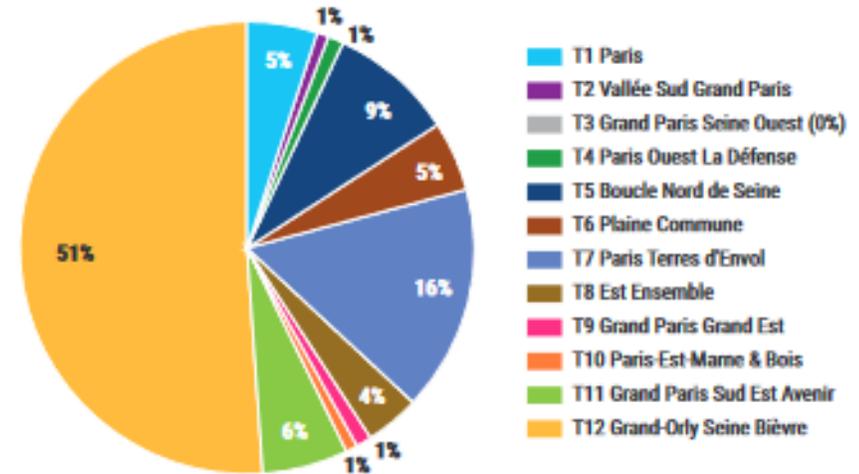
+ **Zone à Faible Emission**

- ✓ **Repositionnement des centres logistiques** de distribution dans la Métropole
- ✓ Développement de la **multimodalité** (fleuve, fer)
- ✓ **Densification** sur les fonciers existant

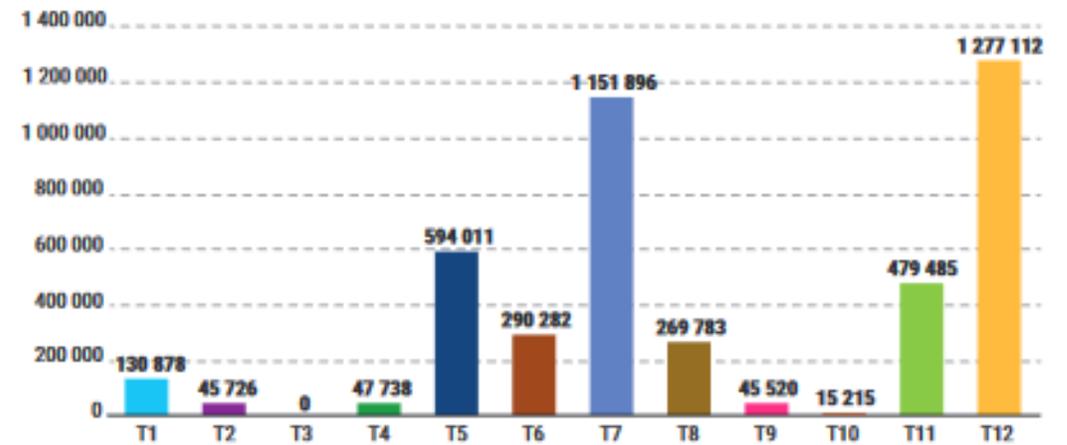
CARTE DES ENTREPÔTS LOGISTIQUES



RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ENTREPÔTS (nombre d'entrepôts par territoire)



SURFACE D'ENTREPÔTS DÉDIÉS À LA LOGISTIQUE PAR TERRITOIRE (en m²)



LE PORT DE GENNEVILLIERS

PREMIERE PLATEFORME MULTIMODALE D'ILE DE FRANCE

Le port multimodal de Gennevilliers :

- + 400ha aménagés connectés route fleuve et fer
- + au cœur de la Métropole
- + 250 entreprises (BTP, Valorisation, Logistique,...)
- + Activités industrielles et logistiques

Les enjeux

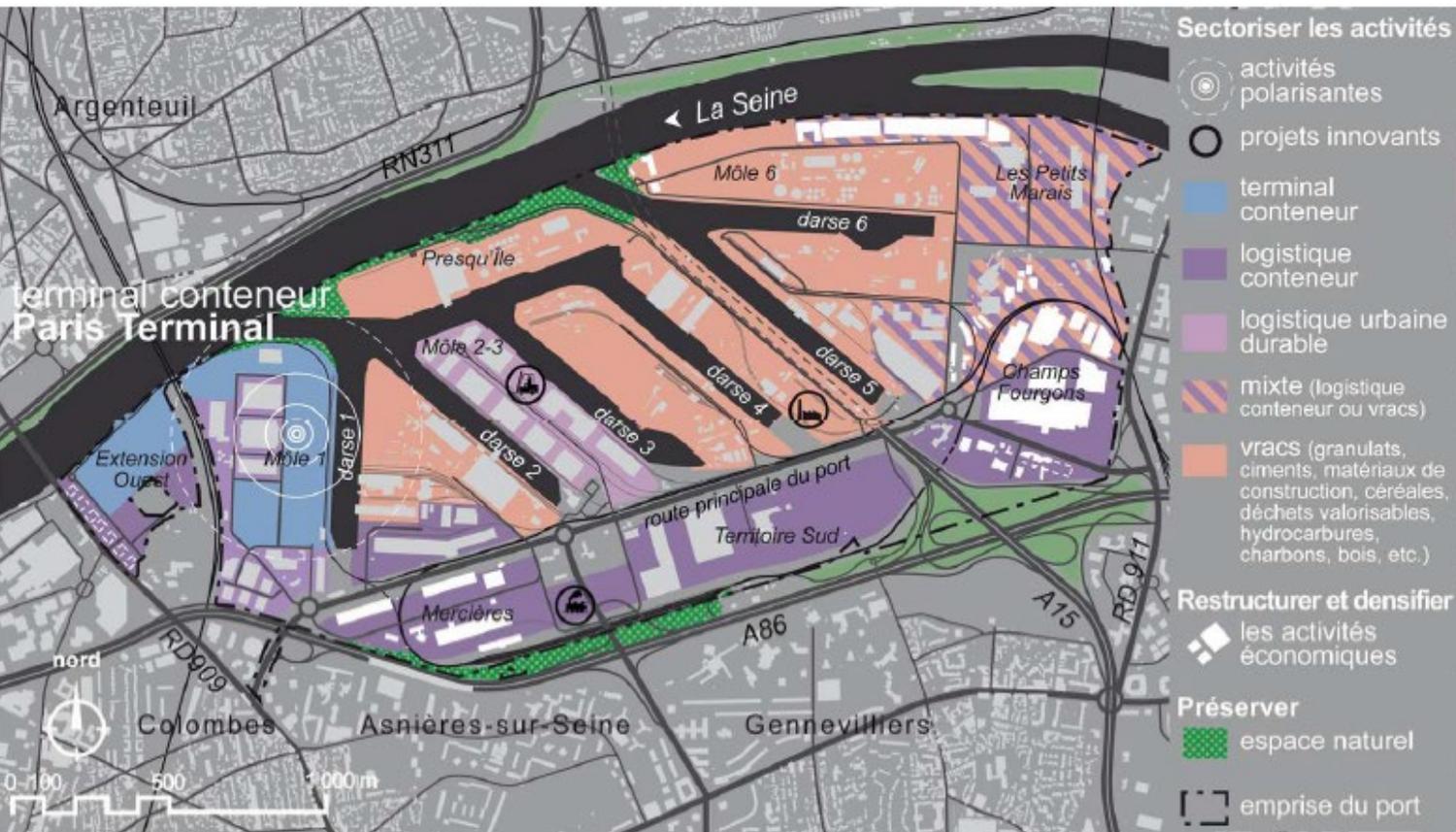
- + La densification des activités
- + Développer le trafic fluvial
- + Re-développer l'offre logistique d'entrepôts



- ✓ **Limitier / Maîtriser** les nuisances
- ✓ **Qualité environnementale** des projets

LE SCHÉMA D'ORIENTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Un Schéma d'Orientation et de Développement Durable :



- + Des engagements environnementaux
- + Certification ISO 14001
- + Cahier de Prescription Architectural Environnemental et Paysager
- + Charte d'Amélioration des Ports

DES OBJECTIFS FIXÉS DANS LE CAHIER DES CHARGES DE L'APPEL À PROJET LOGISTIQUE



Foncier de l'appel à projets

- + 6ha d'activités logistiques
- + un front bâti de 600m, 30.000m²
- + des berges artificialisées

Objectifs et critères de l'Appel à Projet

+ Activité

- Logistique visant la densification
- Multimodalité

+ Environnement

- Maîtrise des nuisances et des impacts
- Sobriété des installations (énergie / eau)
- Qualité environnementale du projet (désimperméabilisation, biodiversité,...)

+ Valeur économique créée pour le territoire (emploi, synergies,...)

2

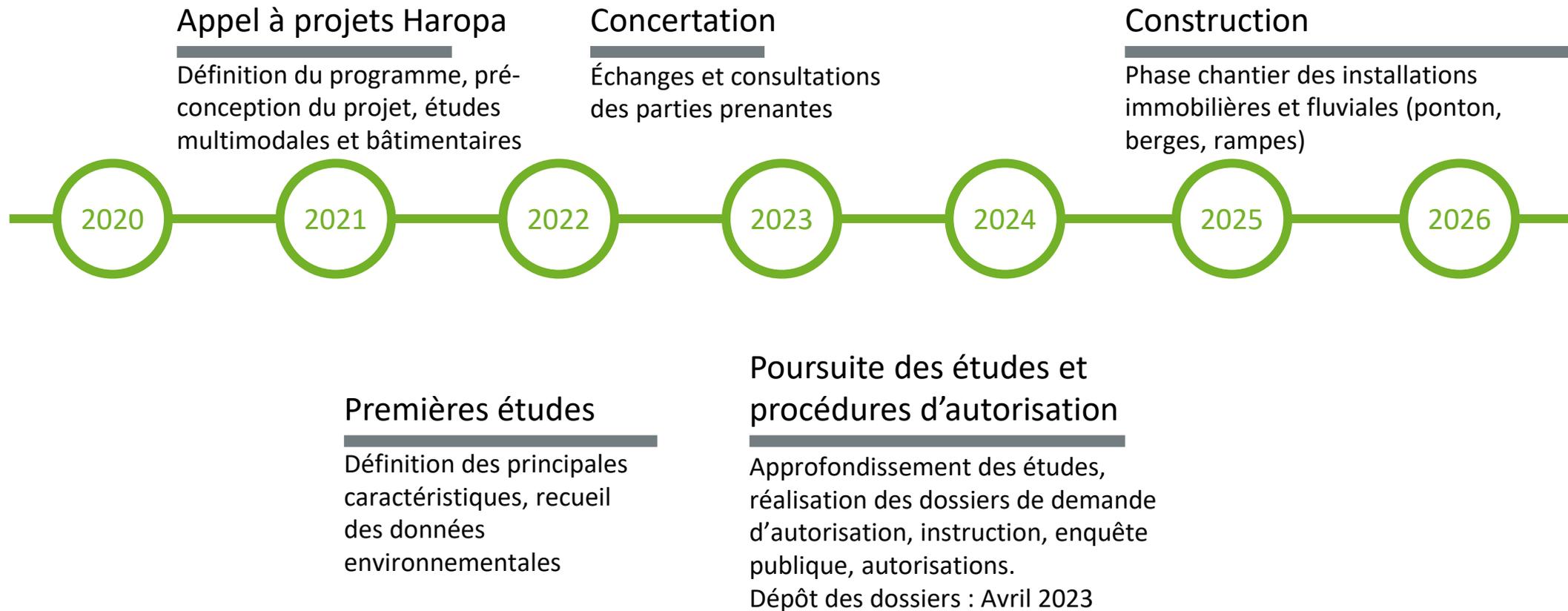
RAPPEL DES ÉTAPES PASSÉES

Rappel du projet et des étapes passées

Philippe Arfi

DIRECTEUR FRANCE GOODMAN

CALENDRIER PASSÉ ET PRÉVISIONNEL



LES ÉTAPES DE CONCERTATION PASSÉES

- + Une concertation associative volontaire en phase de pré-études
 - Atelier de travail + visite de site : 10 mai 2022
 - Atelier Evolution des flux : 8 juin 2022
 - Atelier Biodiversité et environnement : 21 juin 2022
 - Atelier Insertion architecturale : 28 juin 2022
 - Atelier Socio-économie : 5 juillet 2022

- + Une concertation volontaire au titre du code de l'urbanisme
 - Des modalités délibérées par le conseil municipal de Gennevilliers le 25 mai 2022
 - Une concertation du 13 juin au 14 octobre 2022
 - Une plateforme de consultation en ligne
 - 2 réunions publiques : 14 septembre et 12 octobre 2022

- + Une réunion conclusive commune aux deux démarches : le 12 octobre 2022

- + Un bilan de la concertation à venir incluant réponse à l'ensemble des questions posées

3

ENSEIGNEMENTS DES PARTIES PRENANTES ASSOCIATIVES

4

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR GOODMAN

Les enseignements de la concertation

Thibault Vanhaezebrouck

GOODMAN

UNE CONCERTATION NÉCESSAIRE

- + Un cadre réglementaire qui n'imposait pas de concertation au porteur de projet au titre du code de l'environnement
- + Le choix d'une concertation volontaire associant largement les différentes parties prenantes du territoire
- + Une concertation associative au printemps 2023 qui a largement mobilisé les parties prenantes
- + Des temps longs d'échanges, notamment lors des ateliers thématiques
- + Une concertation publique volontaire sous l'égide de la ville de Gennevilliers : une vingtaine de contributions en ligne

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET QUESTIONNÉE

- + Une opportunité questionnée par certains :
 - Sur la pertinence même de la logistique : un projet porteur d'un modèle de société de consommation ?
 - Sur la réalité du besoin en surfaces logistiques exprimé par les acteurs économiques : un besoin à démontrer
 - Sur la concurrence avec l'offre logistique existante : un projet en substitution d'autres sites logistiques ?
 - Sur la pertinence de la localisation d'activités logistiques en bord de fleuve
- + Pour d'autres, une opportunité reconnue face à l'alternative d'une logistique en grande couronne :
 - Une alternative à l'artificialisation de terres agricoles
 - Une localisation des emplois et des activités au plus près de la zone dense

LES CRAINTES EXPRIMÉES

- + L'impact visuel, une crainte exprimée par les habitants de la rive droite :
 - Une difficulté à objectiver et à converger collectivement sur la réalité de l'impact, notamment sur les perspectives architecturales présentées
 - La crainte d'une qualité de vie dégradée par ce changement paysager
 - La crainte d'une dévalorisation immobilière
- + L'impact lumineux, sonore et la qualité de l'air liés aux trafics, une crainte pour la qualité de vie des riverains des berges de Seine
- + Les impacts potentiels sur la biodiversité
 - La crainte d'un impact sur l'avifaune présente sur la zone Natura 2000 ou la biodiversité des berges de Seine
- + La compatibilité du projet avec les activités nautiques de loisirs questionnée

LES ATTENTES OU EXIGENCES EXPRIMÉES

- + Faire preuve de plus d'ambition dans le recours au trafic fluvial
- + Garantir la compatibilité du projet avec les activités nautiques
- + Réduire l'impact du trafic lié au projet
- + Réduire l'impact visuel du projet
- + Améliorer l'insertion du bâtiment dans son environnement
- + Garantir des continuités écologiques et la compatibilité du projet avec la zone Natura 2000
- + Favoriser l'insertion et l'emploi local

5

PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION DU PROJET ET ENGAGEMENTS POUR LA SUITE

**Les propositions d'évolution du projet et engagements
pour la suite**

Thibault Vanhaezebrouck
Nicolas Otal

GOODMAN

LES PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION DANS LA CONCEPTION DU PROJET

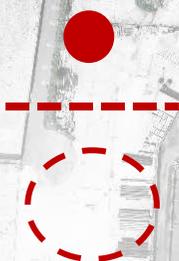
- Une recherche d'amélioration de l'insertion du projet
 - Regroupement des serres en un seul bloc et déplacement à l'est du projet
 - Création de zones d'accueil de la biodiversité en toiture
 - Une adaptation des rampes pour contenir le bruit des camions



REORGANISATION FERME

ACCUEIL BIODIVERSITE

ADAPTATION DES RAMPES



DOCUMENT DE TRAVAIL

LES PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION DANS LA CONCEPTION DU PROJET

- + Une recherche d'amélioration de l'insertion architecturale et paysagère
 - **Végétalisation de la façade**
 - Création d'un **rythme** à travers le traitement architectural
 - Insertion de **zones d'accueil de la biodiversité en façade**

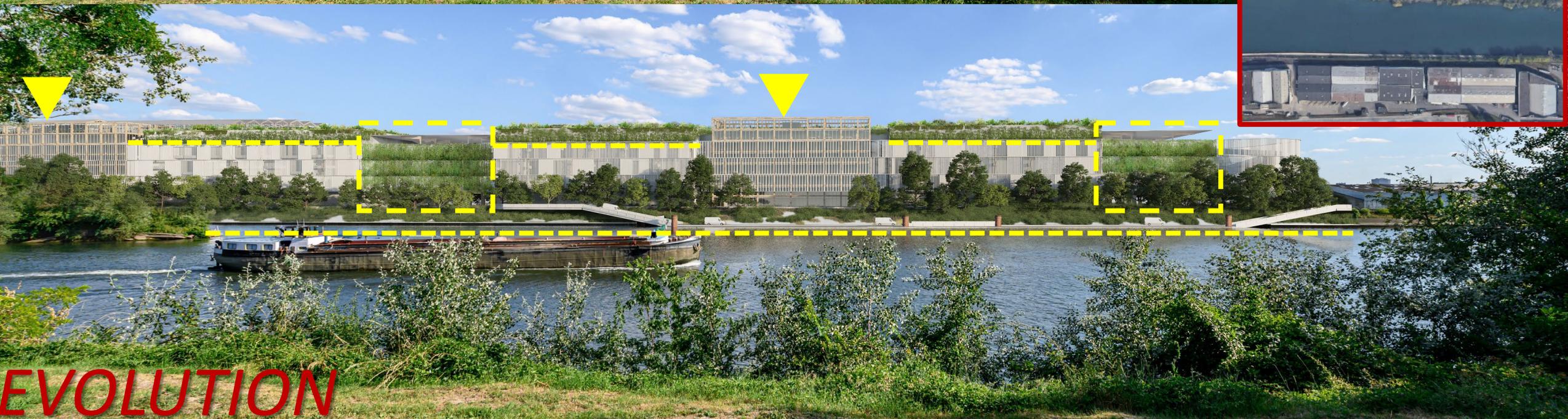
Engagement lié :

- ✓ Définir avec les architectes conseils des mairies concernées les points à retenir pour les perspectives de la future étude architecturale et paysagère

DOCUMENT DE TRAVAIL

CONCOURS

EVOLUTION



DOCUMENT DE TRAVAIL



CONCOURS



EVOLUTION

LES PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION DANS LA CONCEPTION DU PROJET

- + Un doublement vers l'ouest de la taille du ponton
- + Ouverture du ponton aux usagers du Port



Engagements liés :

- ✓ L'interdiction de navigation sur le petit bras de Seine pour les utilisateurs de Green Dock
- ✓ Publication annuelle des volumes de marchandises transitant par le ponton

LES ENGAGEMENTS SUR LA MOBILITÉ

- + Imposer aux utilisateurs de Green Dock une flotte de véhicules de distribution urbaine zéro-émissions dès 2030
- + Augmenter la taille de la centrale photovoltaïque afin de répondre aux besoins des véhicules électriques
- + Mettre en place d'un Plan de Mobilité avec les utilisateurs du site



LES ENGAGEMENTS POUR LA CONDUITE DES ÉTUDES À VENIR

+ À court terme :

- Travailler avec le **Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et les associations agréées pour la protection de l'environnement** sur les mesures de biodiversité
- Demander un **cadrage préalable** à l'Autorité environnementale

+ En vue de l'enquête publique :

- Mettre les études à la disposition du public **un mois avant l'enquête publique**

LES ENGAGEMENTS PENDANT LE CHANTIER

- + Phasage du chantier adapté en fonction des enjeux locaux de biodiversité
- + Mise en place d'indicateurs et de mesures de maîtrise des nuisances dans une charte chantier propre
- + Approvisionnement du chantier par voie fluviale et maximisation de la construction hors-site (préfabrication)

6

ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

TEMPS D'ÉCHANGES : QUELQUES RÈGLES DU JEU

- + **Lever la main**
- + **Attendre d'avoir le micro pour parler (réunion enregistrée)**
- + **Se présenter**
- + **Questions courtes et réponses synthétiques**
- + **Toutes les questions orales appellent une réponse (contrairement à l'expression des points de vue)**



Conclusion

Philippe Arfi

DIRECTEUR FRANCE GOODMAN

Conclusion

Jean Plateau

DIRECTEUR DU PORT DE GENNEVILLIERS

Conclusion

Patrice Leclerc

MAIRE DE GENNEVILLIERS



+



RÉUNION PUBLIQUE DE SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION

Mairie de Gennevilliers - 12 octobre 2022



Annexe 6.2 : Compte-rendu de la réunion publique de synthèse et ses annexes

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 Gennevillois 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.

Un riverain indique s'étonner en séance que sur la situation existante, il était noté 30 000 m² d'entrepôt et en demande la confirmation à Jean PLATEAU.

Jean PLATEAU confirme que les bâtiments existants sont de plain-pied sans niveau supplémentaire et que la surface d'entrepôt était de 30000 m² au sol ; ceci à comparer au 90 000 m² annoncés par le promoteur.

Un riverain fait remarquer à Monsieur Plateau l'incongruité qu'un établissement public comme HAROPA fasse passer les intérêts d'une multinationale australienne devant l'intérêt public.

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.

Annexe 7 : Contributions déposées en ligne et réponses apportées par le maître d'ouvrage

Réponses aux questions de la concertation publique

#	Date	Question	Réponse Goodman
1	12/07/2022	<p>Bonjour,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il assez surprenant qu'un tel projet 600 mètres de long et 35 mètres de haut, sans aucune mesure avec l'existant, vienne s'installer en bordure d'une zone Natura 2000 avec des espèces protégées et la mette en péril. - L'activité portuaire est sortie de son contexte, car bien loin des anses réservés à cet effet pour l'embarcadère prévu. - L'emplacement ne permettra que 15% de livraison du dernier kilomètre par la Seine alors c'est a priori la raison du choix de cet endroit... - Pour les marchandises arrivant au port via Le Havre par la Seine, l'entrepôt Greendock étant situé à l'opposé du débarcadère des containers, le transit sera effectué en camion sur plusieurs km... - Le Havre n'étant pas un port leader en Europe, toutes les importations arriveront des Pays Bas et de la Belgique en camion jusqu'a ce nouvel entrepôt géant à Gennevilliers. - L'acheminement des marchandises et le trafic des livraisons par la route vont générer sur Gennevilliers et toutes les communes avoisinantes un énorme surcroît de trafic sur des structures déjà complètement saturés. - Sans oublié qu'il n'existe pas de transports en communs adaptés pour permettre aux employés de Greendock de venir travailler sur cet emplacement reculé du port. <p>Le port est entrain de se transformer en zone logistique et industriel, mais non portuaire, sans prendre en compte l'éco système dans lequel il est placé.</p>	<p>La part de trafic fluvial estimée à ce jour à 15% est basée sur les premières estimations de nos futurs clients et concerne aussi bien le flux aval, au départ du projet, que le flux amont, du port du Havre au terminal à containers du port de Gennevilliers. Pour l'amont il y aura effectivement une traction routière entre le terminal à containers et le bâtiment, empruntant le réseau viaire du port, sans impact sur le reste du réseau routier local. Le nombre de camions estimé pour ce tronçon est de 60 par jours. Cet approvisionnement fluvial amont permettra de capter et de relocaliser des flux transitant aujourd'hui par la Belgique et les Pays-Bas et arrivant en France au sein de poids-lourds parcourant des milliers de kilomètres. A l'aval, le report modal est rendu possible grâce à la proximité immédiate du fleuve et la création d'un ponton de transbordement rendant le transport fluvial attractif (absence de rupture de charge permettant de faire émerger un modèle économique comparé au tout routier). L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps.</p> <p>Par ailleurs, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du</p>

			<p>bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Afin d'améliorer la desserte du site pour les employés, un Plan de Mobilités, impliquant Haropa Port, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun et en vélo.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. Elles pourront envisager de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet.</p>
--	--	--	---

2	31/07/2022	<p>Bonjour Madame, Monsieur,</p> <p>Je tiens à dire que je suis très favorable au projet Green Docks.</p> <p>La métropole du grand Paris est une ville monde qui a besoin d infrastructures à la hauteur de sa population et de son dynamisme économique. De plus, le port HAROPA a besoin de ce type d entrepôt à l'intérieur des terres pour garantir son développement.</p> <p>D'un point de vue esthétique et d insertion urbaine ce projet est beaucoup plus beau que les bâtiments existants qu il est temps de supprimer.</p> <p>La logistique urbaine à besoin de ce type d entrepôt nouvelle génération.</p> <p>Vous remerciant par avance pour la prise en compte de cette avis.</p> <p>Bien cordialement.</p>	<p>Votre observation rejoint l'analyse menée par HAROPA Port sur la pertinence d'une densification des activités logistiques dans un port fluvial de petite couronne.</p> <p>Concernant la dimension esthétique, le cahier des charges établi par HAROPA dans son appel à projet logistique fixait des objectifs d'intégration architecturale et paysagère forts que Goodman a cherché à satisfaire.</p>
---	------------	--	--

3	16/08/2022	<p>Le projet Green Dock s'inscrit dans une logique d'hypermétropolisation que les habitants de la métropole et du secteur ne veulent plus. Habitant du coin, l'urbanisation plus fragmentée qu'ailleurs contraint nos espaces de vies. Nous avons ici à prendre la voiture car les alternatives en transport en commun sont peu fiables et peu densément constituées. Nous faisons cela dans un espace automobile hyper saturé. Combien d'agressions, de bagarres et de violences commises entre automobilistes suffiront à rendre compte le désarroi des usagers de la route ?</p> <p>Alors non, il ne faut pas que le plus entrepôt européen de logistique voit le jour ici, comme ça, avec 85% des livraisons qui se feront par camion.</p> <p>Des bénéfiques pour l'emploi ? Des jobs précaires, en CDD pour la plupart, occupés par des jeunes aliénés au son d'une voix robotique leur ordonnant de se rendre dans une allée pour atteindre un énième objet souvent inutile, souvent en plastique, souvent produit dans des conditions dramatique à des milliers de kilomètres.</p> <p>Les berges de Seine, magnifiées par Cézanne, Monet et tant d'autres sont des espaces de quiétudes, de repos pour les habitants (humains et non humains) des environs. Les espaces de nature disponibles à Gennevilliers, Epinay, Argenteuil, ou encore à l'Ile Saint-Denis sont contraints, atrophiés. Ils ne résument qu'à des parcs urbains mornes. Les berges de Seine sont une respiration pour les humains et les animaux des berges, en témoigne le plus grand site de nidification de Cormoran du Grand Paris, à moins de 50m du projet Green Dock.</p> <p>Je suis un jeune adulte, j'ai toujours grandi dans ce coin, la découverte des berges a été pour moi une manière de me sensibiliser à la biodiversité, au paysage. On parle d'attractivité en parlant de ce projet ? Mais où est l'attractivité quand nous, jeune adulte, nous fuyons ces coins où ils ne nous ai plus permis de flâner, de respirer. Comment concevoir d'avoir un enfant ici ?</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20^{ème} siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA Port, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.</p> <p>Pour répondre à votre crainte relative au trafic routier, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>De plus, un Plan de Mobilités, impliquant Haropa Port, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun et en vélo.</p> <p>Concernant l'emploi, la logistique est en effet un secteur d'avenir et en manque de main d'oeuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p>
---	------------	---	---

		<p>Avant cet enfant aurait pu observer et reconnaître le sifflement discret du martin-pêcheur d'Europe, maintenant il observera et écoutera un camion grimper 25m de haut dans un vacarme assourdissant.</p> <p>Il en va en de l'avenir de ces villes. Un choix entre pseudo développement économique, ou véritable développement à long terme, à savoir l'envie de vivre au sein de ces villes.</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>
--	--	--	---

4	02/09/2022	<p>Habitant à l'île Saint Denis je suis inquiet des conséquences de la construction de cet entrepôt surdimensionné</p> <p>Les territoires Boucle Nord de Seine et Plaine Commune sont particulièrement touchés par des nuisances sonores avec un cumul des bruits (trafic routier ferroviaire et aérien) voir carto.bruitparif.fr L'exploitation de cet entrepôt va nécessairement augmenter ces nuisances pour les habitants avec des impacts sur la santé (perte de mois d'espérance de vie)</p> <p>Sans parler des conséquences sur la faune protégée de la zone Natura 2000 située sur l'île en face du projet qui va subir le bruit et l'éclairage</p> <p>Ce projet me paraît en contradiction avec le SODD du Port de Gennevilliers</p> <p>Objectif 2 Améliorer l'insertion urbaine paysagère et ENVIRONNEMENTALE page 17 Moyen 4a : réduction des impacts et risques environnementaux des activités sur les usagers du port et de la population riveraine, préservation de la biodiversité Action 6 page 26 proscrire l'implantation d'entreprise générant des nuisances importantes (bruit poussières) exemple illustré par une photo prise depuis les rives d'Épinay</p> <p>Par ailleurs est-il prudent d'implanter cette entreprise avec ses deux niveaux de sous-sols dans une zone particulièrement inondable Avec les modifications climatiques à venir les risques de crues centennales</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>La résilience du projet à des épisodes de crue fera l'objet d'études détaillées qui permettront de garantir son adéquation avec son environnement, notamment hydrogéologique.</p> <p>En ce qui concerne l'adéquation du projet au Schéma d'Orientations et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers, Goodman a répondu à l'appel à projet mené par HAROPA Port en respectant les critères imposés. Comme vous le rappelez, le SODD favorise l'implantation d'activités générant des nuisances importantes telles que les poussières à l'intérieur des darses. Ce n'est pas le cas des activités logistiques. Pour rappel, le projet Green Dock s'implantera en lieu et place d'entrepôts logistiques existants.</p>
---	------------	---	---

		Source majeures ne sont pas négligeables Institut Paris Région Territoires inondables carte interactive	
--	--	--	--

5	02/09/2022	<p>Le projet de Green Dock est bien trop grand et va faire un barrage dans le paysage, il va empêcher les oiseaux de passer, il va les déranger le jour et la nuit : un endroit aussi rempli de cormorans c'est rare. Pourquoi vouloir le détruire? Un énorme bâtiment comme ça ne doit pas non plus être aussi proche des habitations : cela va gâcher la vie des habitants, cela va être laid devant chez eux, cela va faire de l'ombre, cela va être bruyant, trop lumineux la nuit, déjà que ça l'est beaucoup et qu'on n'a jamais le noir à cause des usines en face : ils vont être obligés de déménager, et Epinay sur Seine à nouveau sera habitée par des pauvres parce que les prix des maisons vont baisser à cause de ça. On voit bien que c'est un bâtiment qui ne s'inscrit pas dans le paysage...</p> <p>Sinon, cela va rajouter beaucoup d'embouteillages dans un endroit qui est déjà très chargé, et qui va se rajouter à la future usine de méthane si elle est construite sous l'A15 : vous ne trouvez pas que cela fait beaucoup de choses très polluantes au même endroit ? S'il vous plaît, réfléchissez, trouvez d'autres solutions, notre vie est déjà difficile, on n'a pas besoin de ça en plus ! Surtout qu'une ville où tout le monde se fait livrer et où personne ne sort plus acheter ce dont il a besoin dans les magasins, c'est trop triste, n'est-ce pas ? Vous les élus, les gens du Port, les gens de la société Goodman, vous êtes des êtres humains : et si vous vous mettiez un peu à notre place ? Il n'y a pas que l'argent dans la vie, vous le savez bien dans votre vie personnelle.</p> <p>Parce que l'argument écologique ne tient pas : cet entrepôt ne sera pas fluvial mais routier et là, on ne voit pas du tout ce que ça a d'écologique...</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Le projet aura une ombre portée très faible dans le paysage, comme l'a montré la pré-étude luminosité.</p> <p>Le projet sera adapté afin d'avoir le moins d'impact lumineux sur son environnement. Il respectera notamment les règles établies dans le cadre de l'Arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses.</p>
---	------------	--	---

			<p>Le projet répondra à l'ensemble des réglementations de limitation des nuisances acoustiques en vigueur en France, notamment dans le cadre de la protection des zones résidentielles.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Le projet sera routier et fluvial, a minima à hauteur de 15% du trafic amont et aval.</p>
--	--	--	---

6	05/09/2022	<p>C'est dommage et bien triste de construire ce bâtiment paquebot dans une zone qui pourrait être habilitée à aider les animaux de cette zone naturelle, ainsi que la flore.</p> <p>Cela va engendrer beaucoup de nuisance et de pollution, il n'y aura plus cette tranquillité que l'on trouve quand on se promène sur le bord de Seine coté Epinay sur seine, et en naviguant en canoé et aviron (et paddle) au niveau du petit bras de l'île Saint-Denis pour déboucher au bout de l'île entre les 2 bras, une zone sauvage et naturelle à 2 pas de Paris.</p> <p>On n'entendra plus les gazouillis des oiseaux, les cormorans, hérons et martins pêcheurs disparaîtront. Ils vivent là depuis longtemps dans cette zone, on n'a pas le droit d'éradiquer leur habitat.</p> <p>Je ne comprends vraiment pas, demain il y aura les JO, la prédominance pour ces JO 2024 c'est d'allier sport et nature, dans des conditions écologiques.</p> <p>Et cette construction est tout le contraire de ce pari.</p> <p>Il y a forcément une autre zone pour construire cette plateforme, une zone moins sensible et plus adéquate.</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p>
---	------------	---	---

7	05/09/2022	<p>Bonjour</p> <p>Je suis très choquée de la conception du projet qui ne respecte ni l'environnement, ni les riverains et qui socialement repose sur un modèle qui porte atteinte aux droits des salariés.</p> <p>Sacager autant de choses pour créer quoi de durable en matière d'infrastructures ? pour quels bénéficiaires? combien d'emplois Réellement pérennes et respectueux du code du travail ? Etc.</p> <p>Alors que je me prépare à passer un hiver à 19 degrés pour contribuer à atténuer de manière infime les conséquences du réchauffement climatique, je suis en colère contre les élus qui nous condamnent à subir plus de pollutions et catastrophes climatiques pour les décennies à venir.</p> <p>J'espère que ce projet sera complètement revu et qu'il prendra en compte tous les aspects évoqués par chacun d'entre nous.</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>En ce qui concerne l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>
---	------------	--	---

8	06/09/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Ayant eu connaissance du projet Greendock par la presse spécialisée (transport et logistique), je suis très étonnée de la communication uniforme et laconique autour de ce projet d'envergure.</p> <p>La région de l'Ile de France a besoin d'améliorer sa logistique, c'est indéniable. Le port de Gennevilliers a besoin de rénover ses bâtiments, de mettre ses infrastructures à jour, de se faire une place à la hauteur de son emplacement stratégique, c'est sûr.</p> <p>Le transport fluvial doit être encouragé, pourquoi pas.</p> <p>Mais il est important de prendre en compte le contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de nombreux bâtiments sont sous-utilisés, même à vocation logistique - des plateformes plus proches de Paris servent à améliorer la logistique du dernier km (chapelle internationale par exemple), et ne fonctionnent pas à plein régime (aucun trafic massifié ferroviaire) - le contexte énergétique et environnemental est des plus alarmants : avec moins de pétroles pour vos camions et avec un prix de l'électricité qui grimpe, vos prévisions justifiant 9 hectares d'entrepôt sont-elles les mêmes ? - le transport fluvial est intéressant, car moins polluant, s'il a vocation à remplacer le transport routier. Or, il semble que la part du fluvial dans votre projet soit assez faible (15% max), et que les flux soient de la création et non du report : quelle est la logique ? <p>Dans un contexte de transition, où l'on s'aperçoit que les conditions ont largement changé (on pouvait les prévoir mais bon), où l'impératif de repenser les habitudes s'impose, il serait bon de revoir le projet, de ne pas s'entêter "parce qu'on a gagné l'appel d'offre et qu'on a toujours fait comme ça" :</p> <ul style="list-style-type: none"> - moins grand - plus orienté vers le fluvial et, si possible, le ferré - permettant d'accéder directement aux moyens de transport du dernier km 	<p>Le projet présenté en concertation était encore en phase de pré-étude et de préparation des dossiers de demandes d'autorisations administratives.</p> <p>La communication et la concertation mises en place reflètent une volonté de transparence autour du projet.</p> <p>En ce qui concerne la taille du projet et la présence de bâtiments vacants ou sous exploités dans les environs, notre lecture n'est pas la même. Le directeur du Port de Gennevilliers a d'ailleurs évoqué lors la première réunion publique de concertation que le Port recevait plusieurs demandes dès qu'un bâtiment se libérait et qu'il n'existait pas de surfaces vacantes à date sur le Port.</p> <p>En ce qui concerne la multimodalité, il est vrai que le ferroviaire a du mal à se développer. La saturation des usages du réseau ferroviaire en Ile-de-France, et notamment le partage des sillons entre trains de voyageurs et trains de fret en est une des raisons; Nous n'avons pas fait le choix du ferroviaire pour Green Dock, car il pourrait être opéré depuis le terminal à containers qui a beaucoup plus d'espace pour la manutention des marchandises.</p> <p>La part de report modal fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. De nouvelles études sont en cours, qui pourront déboucher sur de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet.. Goodman envisage d'ailleurs de d'imposer à ses</p>
---	------------	---	---

		<p>(et non de l'avant dernier km) : cyclo, triporteur, scooter électrique... - et pourquoi pas, pour desservir le bassin parisien alentours, c'est-à-dire le 92 et le 93.</p> <p>Merci pour la prise en compte de ces observations et des réponses apportées.</p>	<p>futurs preneurs le recours à une flotte de distribution 100% « zéro émission » à l'horizon 2030.</p>
--	--	---	---

9		<p>Grands Projets Inutiles : Greendock et usine de méthanisation A-t-on besoin d'un dépôt de ce gabarit en berges de Seine ? D'une usine aux particules fines susceptible de provoquer des marées noires ? Quel avenir pour la faune, la flore, les riverains, la Seine, les habitants d'autres lieux en goguette, les salariés esclaves de boulots inutiles... Pourquoi entretenir des projets polluants alors qu'il y a des arbres à planter, de l'eau à préserver, des espaces à régénérer, des balades à conserver ? Traffic routier 7 jours/7 et toits végétalisés ? Stop !!!</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA Port, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.</p>
10	09/09/2022	<p>Ce projet insensé sur Gennevilliers fait écho à celui d'Argenteuil (toutes deux membres de l'EPT Boucle Nord de Seine) : utiliser la Seine comme voie royale pour les marchands du temple. D'un côté un entrepôt de la surconsommation ("green dock"), de l'autre un blockhaus du loisir industriel (projet Héloïse). Avec comme points communs la bétonisation sur des hauteurs de 30 à 40 m, l'artificialisation des sols sur zones inondables, l'abattage des arbres, l'augmentation du trafic routier, et bien sûr la gestion de A à Z par le secteur privé sans prise en compte des expertises et besoins des habitants. Ce n'est pas un hasard ; dans deux ans, les jeux du cirque vont accélérer la pollution permanente (mentale et environnementale) que nous subissons quotidiennement. Engluées dans le piège du Grand-Paris, les municipalités se leurrent : les "retours sur investissements" ne seront profitables qu'aux investisseurs privés et les dégâts seront considérables. (Robert Valbon)</p>	<p>Le projet Green Dock, construit sur un site logistique existant et entièrement artificialisé aura pour vocation de désimpermeabiliser ces sols. La stratégie paysagère intègre par ailleurs la conservation des arbres existants en bord à voie d'eau ainsi qu'une renaturation de la berge existante. Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>

11	09/09/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Le chemin de halage entre Epinay et Argenteuil est encore un des rares endroits de promenade en milieu naturel. Il permet notamment d'observer les oiseaux sur le site Natura 2000 à la pointe de l'île Saint Denis : nombreux grands cormorans hivernants, pigeons ramiers, et avec de la chance, martins-pêcheurs.</p> <p>Or, l'implantation d'un bâtiment d'une telle taille, outre la destruction du paysage, va créer des nuisances à l'avifaune (dérangement en raison du bruit nuit et jour, pollution atmosphérique par les camions, lumières, franchissement d'une "muraille", impacts contre les vitrages...)</p> <p>D'autre part, puisqu'il va s'agir, en fait, d'un entrepôt majoritairement routier, la circulation aux alentours (Gennevilliers, Asnières, Colombes, Argenteuil, Epinay, L'île Saint Denis, Villeneuve la Garenne, voire plus loin) va être impactée par un rajout de poids lourds, surtout aux heures de pointe, malgré les études lénifiantes de "Green" Dock. A cela s'ajoutera aussi les déplacements des créations potentielles d'emplois dans une zone nullement desservie par les transports en commun !</p> <p>En raison de ces arguments, les nuisances créées par ce projet au seul bénéfice d'une multinationale (qui ne paie peut être même pas ses impôts en France) sont disproportionnées pour les populations environnantes et je ne peux que m'y opposer.</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues).</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les</p>
----	------------	---	---

			<p>flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Concernant l'emploi, la logistique est en effet un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers. Des solutions seront étudiées pour permettre aux employés de se rendre sur le site tels que la mise en place de covoiturage. Par ailleurs, des pistes de réflexion sont en cours avec les autorités autour de services tels que des navettes.</p>
--	--	--	--

12	12/09/2022	<p>bonjour, je m'interroge sur un nombre de points concernant ce projet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trafic routier et sa très probable explosion: est ce qu'une entité véritablement indépendante a analysé l'impact, à partir des données brutes? - création d'emplois: de combien parlons nous? en création nette bien sûr, et quelles genres de qualifications? - zone Natura 2000: cette zone n'est pas prise en compte dans l'étude d'impact, or elle se situe à 50 mètres du futur site! comment est ce possible de ne pas l'inclure? - trafic fluvial: aucun engagement n'est pris para la promoteur ou l'exploitant pour développer le trafic fluvial, à peine de "bonnes intentions" pour atteindre 15% du volume traité sur le site, et on ne sait pas quand. Pour autant, le site se situe en bord de Seine, et le promoteur bénéficie de subventions pour cette initiative soit disant écologique alors qu'il n'existe aucun engagement de volume de trafic fluvial. Pouvez-vous demander un calendrier pluriannuel de montée en puissance du trafic fluvial au détriment du trafic routier sur lequel l'exploitant s'engagerait de façon ferme? <p>Je suis personnellement très contre ce projet dans sa mouture actuelle car elle a toutes les facettes d'un pur greenwashing alors que c'est tout son contraire qui sera mis en œuvre.</p> <p>Cordialement</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic. La pré-étude de trafic présentée a été réalisée par un bureau d'études spécialisé. L'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente (la Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p> <p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>Concernant l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des</p>
----	------------	---	---

			<p>métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers.</p> <p>La part de report modal fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. De nouvelles études sont en cours, qui pourront déboucher sur de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet.</p>
13	20/09/2022	<p>Je trouve très bien qu'un projet d'une telle ampleur puisse voir le jour. Il sera bénéfique en terme d'emploi. La logistique est la nouvelle industrie et permet la formation et l'insertion de jeunes en difficultés. J'espère que ce projet sera l'occasion de mettre en place une véritable stratégie de formation adressée aux populations des alentours pour en faire bénéficier l'emploi local.</p>	<p>La logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers.</p>

14	24/09/2022	<p>Projet de contribution à l'enquête publique sur le projet Green Dock</p> <p>J'ai assisté à la réunion publique du 14 septembre dernier, à la Mairie de Gennevilliers.</p> <p>Entre autres informations, on nous a parlé de 4 études d'impact sur l'environnement, dont une sur la zone « Natura 2000 » sur la pointe nord de l'Île-Saint-Denis.</p> <p>Et là, surprise ! Il n'y aurait pas d'impact sur la faune,... « seulement » sur la flore.</p> <p>En tant que présidente de l'association Halage, je tiens à apporter quelques éléments.</p> <p>Halage est depuis plus de 25 ans une association d'insertion par les métiers de l'environnement. Elle gère, sur la pointe nord de l'Île-Saint-Denis, le projet l'Ilô. Avec une délégation du Conseil Départemental 93 qui en est propriétaire. La mission d'Halage est de préparer le futur agrandissement du Parc Départemental de l'Île-Saint-Denis sur cette zone qui jusqu'ici accueillait les déchets d'entreprises de Travaux Publics qui y ont généré une pollution importante des sols.</p> <p>Nous développons un travail d'insertion de personnes éloignées de l'emploi, en développant de nouveaux métiers urbains (une ferme horticole qui produit des fleurs, des travaux de rénovation des sols pollués en liaison avec des laboratoires scientifiques, etc...)</p> <p>Or, qu'avons-nous appris le 14 septembre ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que le projet Green Dock aura un impact sur la flore (merci pour les dizaines d'apprentis horticulteurs) - ... mais pas sur la faune. <p>Or cela est très étonnant. Rappelons que nous sommes sur une zone natura 2000 avec des oiseaux rares et protégés. Il nous a semblé que les recherches menées cet été ont eu lieu à un moment où les cormorans, par exemple, n'étaient pas sur le site. Ils commencent seulement maintenant à y revenir</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Il n'y aura qu'une seule étude d'impact du projet, qui inclura un volet faune-flore ainsi qu'une étude d'incidence Natura 2000. Ces études permettront de quantifier l'impact du projet sur la faune et la flore environnante.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p> <p>Des passages supplémentaires d'écologues en période d'hivernage permettront de constater la présence du cormoran sur place, qui est de toute façon déjà considérée dans l'étude du projet car documentée dans le cadre des études bibliographiques liées à la biodiversité.</p> <p>Nous nous engageons à travailler avec le CD 93, les municipalités et l'ensemble des associations locales agréées pour la protection de l'environnement afin de travailler l'étude d'impact du projet.</p>
----	------------	---	--

	<p>pour passer l'hiver...</p> <p>Halage n'a pas du tout été associée à ces études d'impact. Quel mépris pour son travail, reconnu par le Conseil Départemental 93, mais aussi Plaine Commune, l'Île-Saint-Denis, Epinay ou Gennevilliers, où nos équipes travaillent depuis des années...</p> <p>Elisabeth Masse Bourgain Présidente de l'association Halage</p>	<p>Par ailleurs, l'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente (la Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p> <p>Concernant l'emploi, nous favoriserons la création d'emplois faisant appel à l'insertion dans le cadre du projet, tant pendant la phase de construction que pendant la phase d'exploitation du bâtiment et sommes disposés à travailler avec votre association dans ce cadre également.</p>
--	--	--

15	28/09/2022	<p>J'ai assisté aux réunions de concertation et il s'avère que beaucoup d'informations fournies sont erronées. Le projet est dangereux sur de nombreux points et pour le résumé, c'est un non sens complet n'apportant que des nuisances sans aucun bénéfice.</p> <p>Quelques exemples d'informations erronées et problématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le trafic routier est grandement minimisé à plusieurs titres. Ainsi, les 2418 rotations supplémentaires de véhicules par jour sont qualifiées de négligeable par le porteur de projet. Or chacun pourra constater que la circulation est déjà très dense actuellement et ajouter 2418 trajets sera tout sauf négligeable. Par ailleurs, la multinationale australienne veut nous faire croire que les camions de livraison du "dernier kilomètre" partiront à plein ce qui est évidemment faux. Cela induit en réalité une augmentation importante du trafic par rapport aux 2418 rotations officiellement prévu - la pollution générée par particules fines des poids lourds tout comme des véhicules légers ne semblent pas émouvoir les promoteurs - les impacts sur la zone natura 2000 n'ont pas été pris en compte et les présentations se gardent bien de mettre la lumière sur ce point. D'ailleurs, les informations fournies sur la perte d'ensoleillement est fausse aussi. La faune et la flore pour la zone natura 2000 et les habitants d'Epina y sur seine en face ne verront plus le soleil pendant l'hiver mais seulement l'ombre du bâtiment - Les poids lourds monteront en haut du bâtiment (à plus de 20 mètre au dessus du sol) et généreront des pollutions à tous les niveaux : visuel, auditif, qualité de l'air - Le bâtiment sera allumé et fonctionnel 24h sur 24h et 7 jours sur 7 ; ceci sera nuisible à la faune comme aux humains vivant dans la zone - L'insertion paysagère est fausse. On passe de bâtiments actuels qui font au plus haut sur une petite portion 15 mètres à un bâtiment qui culmine à 35 mètres sur une large part sans que cela transparaisse sur les visuels. - L'entrepôt se retrouve en bord de seine uniquement par effet d'aubaine (de 	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études indépendant, qui établit des études répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine. Rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p>
----	------------	--	---

		<p>l'aveu même des promoteurs) et en contradiction complète avec le schéma directeur même du port. La logique financière supplantant toutes choses</p>	<p>Le projet aura une ombre portée très faible dans le paysage, comme l'a montré la pré-étude luminosité, et ne cachera nullement le soleil des riverains.</p> <p>En ce qui concerne la pollution des véhicules nous avons pris l'engagement d'imposer à nos clients des véhicules propres au départ du site d'ici 2030.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Le projet est positionné en bord de Seine car cela permet de développer une solution de logistique fluviale du dernier kilomètre inexistante aujourd'hui.</p>
--	--	--	---

16	29/09/2022	<p>Je suis habitante de l' Ile Saint Denis , et fière de l'être.</p> <p>J'ai assisté à la quasi totalité des "ateliers" Green Dock que je qualifierai de campagne de publicité pour promoteurs. Dans la salle de réunion, une magnifique phot aérienne du port de Gennevilliers est affichée au mur. Y figurent l'ensemble des communes l'Ile Saint Denis , villeneuve la Garenne, Epinay et Gennevilliers, nous prenons conscience de l'existence d'une trame bleue , la Seine, une trame vert , les parcs des Chanteraines (92),la zone pointe Nord de l'Ile Saint Denis (zone désignée Natura 2000 par l'Europe) et le parc départemental de l'Ile Saint Denis (93)</p> <p>Ce qui est une chance pour notre bien être d'habitants de ce territoire souvent déjà très urbanisé, et cela va sans dire , pour la biodiversité sans laquelle aucune vie sur Terre n'est possible.</p> <p>De plus, un projet de " trame noire " est d'ailleurs à l'étude par Plaine Commune, afin de réduire la pollution lumineuse nocturne qui nuit aux végétaux, aux animaux, et aussi à nous , humain diurnes.</p> <p>Afin de valoriser ce patrimoine naturel, un projet de "parc de loisirs nautiques " est porté par les communes désignées , dont celle de Gennevilliers. Ce projet est bien antérieur à la création de Green Dock.</p> <p>Il semble donc totalement incongru et honteux pour le respect de tous de présenter un projet ultra polluant d'une telle ampleur, en bord de Seine, comme un défi à la nature !</p> <p>CE projet est "inédit " comme le dit le directeur du port. Cet inédit - là est dangereux !</p> <p>Le dérèglement climatique découle directement de ce type de propositions spéculative où on nous fait miroiter des créations d'emplois : peu qualifiés, pénibles , horaires flexibles (reception de colis)</p> <p>il est temps de changer de paradigme : des créations d'emplois sont possibles autour d'un développement du site tourné vers la biodiversité terrestre et</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle. Densifier la logistique sur le port contribue à éviter l'étalement industriel. Rapprocher la logistique des bassins d'habitations permet d'augmenter la part de véhicules propres pour les livraisons.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>
----	------------	---	--

		<p>aquatique. C'est l'affaire de tous ! Création et intelligence collective au profit d'un mieux être au travail , c'est par là que doivent se tourner les décideurs ! Et non vers un modèle obsolète Non au projet Green Dock!</p>	
--	--	---	--

17	01/10/2022	<p>Riveraine à Epinay je suis contre ce projet,non seulement à cause des nuisances qu'il va engendrer directement pour les habitants d'en face, d'ordre acoustique,visuelle, mais pour celles qui vont concerner les oiseaux vivant sur la pointe de l'Ile-st-denis dans la zone "Natura 2000" , le bâtiment ,immense,devant être allumé nuit et jour. Ainsi qu'une aggravation de la pollution de l'air dûe à l'arrivée massive de camions qui vont acheminer les marchandises, en grande proportion: 85% pour 15% par péniches (, ou même seulement 7,5% si l' on compte seulement les départs.)</p> <p>Un autre emplacement sur le port devrait possible afin de préserver la population ,humaine et animale vivant aux abords de la Seine</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>
----	------------	---	---

18	02/10/2022	<p>J'ai assisté à trois réunions avec les porteurs du projet, deux « ateliers » avec Goodman et une réunion d'information à la mairie de Gennevilliers. Voici mon opinion après les exposés et les échanges qui auxquels j'ai assisté et participé. La taille du projet est démesurée</p> <p>Ce bâtiment sera gigantesque, presque aussi haut que l'A15, sur 600 mètres de long, il est hors d'échelle dans son contexte. Les nuisances qu'il va générer sont à la proportion de son gigantisme pour la ville de Gennevilliers et celles alentours : paysage défiguré, pollution, embouteillages.</p> <p>Son impact est nuisible sur de nombreux points</p> <p>Le trafic des camions va exploser, les camions circuleront 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ! c'est une catastrophe pour les habitants des villes alentours, en termes de bruit, de pollution, de qualité de vie.</p> <p>Le bâtiment va polluer et cacher le soleil à la réserve naturelle de l'Ile-Saint-Denis (et jusqu'aux berges d'Epinais en face). C'est une catastrophe pour cette zone Natura 2000. Nous attendons d'ailleurs toujours les études originales d'impact sérieuses et sourcées.</p> <p>Il dénature le paysage et prive les habitants des bords de Seine</p> <p>Les villes adjacentes comme L'Ile Saint-Denis, Epinais-sur-Seine ou Argenteuil mènent des politiques de réappropriation / réaménagement des Berges de Seine, qui sont un trésor, un bien commun pour tous les citoyens.</p> <p>J'en profite pour dire que cette construction va à l'encontre du Plan Local d'Urbanisme comme du Schéma d'Orientation de Développement Durable du port de Gennevilliers, qui précisent que les bords de Seine doivent être préservés. Et non, ce n'est pas une « interprétation » de ces textes, c'est factuel. (j'ai assisté à l'atelier insertion paysagère)</p> <p>Les prévisions de création d'emplois restent hypothétiques</p> <p>Un des arguments-pivot est la création d'emploi, mais pour l'instant Goodman ne peut se prononcer que sur ceux créés par le bâtiment lui-même (gardiennage, entretien) car il n'est aucunement décisionnaire. Les emplois et décisions appartiennent à ses "locataires" logisticiens. Il n'a que des</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p> <p>Le projet aura une ombre portée très faible dans le paysage, comme l'a montré la pré-étude luminosité, et ne cachera nullement le soleil des riverains.</p> <p>L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études indépendant qui établit des études répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine. Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à</p>
----	------------	---	--

	<p>hypothèses à nous donner sur ces créations / transferts d'emploi et sur la qualité de ces emplois (travail de nuit, pénibilité, salaires bas). (j'ai assisté à l'atelier dédié à l'emploi)</p> <p>L'argument du fluvial est abusif et opportuniste.</p> <p>Présenté sous l'argument du développement du trafic fluvial, ce projet prévoit, en réalité, un gigantesque entrepôt routier. Il est installé sur les berges de Seine uniquement parce que c'est la seule parcelle du port qui s'est libérée ! C'est M. le directeur du port de Gennevilliers qui l'a dit. L'argument d'une ferme urbaine sur le toit dans cette ambiance ultra-polluée me être de la provocation. J'appelle cela du greenwashing.</p> <p>Ce projet ne s'inscrit pas dans notre époque C'est l'heure aujourd'hui du changement de paradigme de nos sociétés qui, du fait des urgences climatiques, doivent impérativement freiner les projets pharaoniques encourageant la consommation tels que celui-ci. Je compare ce projet à la construction d'une 4 voies le long de la Seine entre Bezons et Argenteuil: une erreur historique.</p> <p>Greendock ne propose aucun projet de société Rien dans la gestion ou la gouvernance qui en fasse un projet autre que commercial : aucune vision sociétale. Des contrats de bonnes pratiques avec les clients logisticiens ? Des contrats ou accord avec les associations alentours (emploi solidaires, avec les écoles, avec les citoyens?) Aucune idée de ce genre. Je qualifie ce manque d'imagination de ringard. La ferme sur le toit est la cerise sur ce gâteau.</p> <p>Les élus de Gennevilliers devraient être beaucoup plus exigeants en termes d'initiatives, d'inventivité et de bénéfices pour les habitants de Gennevilliers</p>	<p>adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Concernant l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne du succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Enfin, le projet est la réponse à un appel à projet porté par HAROPA Port. Cet appel à projet déterminait, dans son cahier des charges, la localisation des parcelles et la vocation des bâtiments.</p>
--	--	--

et des villes alentours. Ils ne devraient pas se contenter des créations d'emplois supposés, ni céder aux arguments d'une « dynamique économique ». Les élus ont une responsabilité cruciale.

Haropa a la responsabilité d'un Etablissement Public

Haropa, qui est le commanditaire de cet entrepôt, est devenu un Etablissement Public depuis peu. Cette instance nationale a une mission d'intérêt générale, qui compte un volet écologique et de développement durable. Le projet Greendock ne rentre pas dans le cadre des politiques publiques menées actuellement. Il est temps de le conformer aux politiques publiques contemporaines de son ministère, celui de la transition écologique.

Je demande pour ce projet:

- Un étage de moins, et moitié moins de trafic et de pollution
- Le placer ailleurs que sur les bords de Seine, le port de Gennevilliers compte des darses, d'autres terrains, il faut trouver le moyen de ne pas le placer en bord de Seine.
- La conformité de cette commande d'Haropa avec son statut d'établissement public dépendant du ministère de la transition écologique.
- Par conséquent aller au-delà des intérêts commerciaux et prendre en compte l'intérêt général : proposer des bénéfices pour les citoyens des villes et de la région alentours, et pour les futurs salariés.
- Des exigences vis à vis des clients logisticiens, par exemple pour plus de transport fluvial si c'est l'argument, pour de bonnes pratiques en termes de développement durable, d'écologie, d'emploi, mixité, égalité, handicap etc.
- Des engagements auprès des associations de citoyens, en termes de (réflexion à approfondir) locaux, emplois, activités, financement, formation (ouvrir un centre de formation des métiers de la logistique ou du fluvial?)
- Pourquoi pas une gouvernance plus moderne, une entreprise "libérée" (gouvernance collégiale) ?

Conclusion:

Je comprends la modernisation légitime du Port de Gennevilliers. Je souhaite que cette modernisation propose une vision contemporaine, respectueuse des citoyens et de l'environnement; je souhaite que Haropa et la ville de Gennevilliers encouragent et portent un projet pour une société qui dépasse les schémas commerciaux (j'allais dire capitalistes!) et propose un bénéfice à tous.

Anne MATTLER

19	02/10/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Ce projet semble issu d'un autre temps : gigantisme, développement du routier, croissance à tout prix... Même le gouvernement, qui pourtant est le dernier à réagir par essence (puisqu'il suit les évolutions de l'opinion publique), demande de faire des économies, annonce la "fin de l'abondance" et a même osé le mot sobriété !</p> <p>SOBRIETE ? Est-ce de la sobriété de faire un entrepôt de 90 000 m², générant 684 rotations de véhicules par jour, soit 1 368 trajets supplémentaires autour du port PAR JOUR ? Auquel il faut ajouter les 1 000 trajets des employés, ce qui fait environ 100 passages de véhicule par heure, soit entre 1 et 2 véhicules par minute à l'entrée du port, en plus du flux actuel.</p> <p>ECONOMIES D'ENERGIE ? Les économies d'énergie (donc de pétrole, de gaz, d'électricité) ne vous concernent pas ? On est censé moins se déplacer, moins se chauffer toute la journée dans nos bureaux et nos maisons pour que vous puissiez faire tourner vos camions, vos cellules de stockage, construire, construire, construire ? Les panneaux solaires que vous promettez vont-ils remplacer une autre source d'énergie ? Ou juste s'ajouter (et au passage, venir de l'autre bout du monde donc "consommer du transport et de la matière") ?</p> <p>RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ? Alors même que l'urgence climatique s'impose et que les conséquences sont déjà chez nous (feux, pollutions, baisse des rendements agricoles, et j'en passe, car tout est lié mais vous ne le voyez peut-être pas), vous semblez encore raisonner avec un logiciel des années 1980 "croissance croissance croissance" !</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Le projet Green Dock permettra de développer une solution de logistique fluviale du dernier kilomètre, aujourd'hui inexistante, permettant de décarboner une part des chaînes logistiques des utilisateurs du bâtiment.</p> <p>Nous sommes directement concernés par les économies d'énergie. Le projet Green Dock sera exemplaire en la matière, avec tout d'abord une réduction drastique des besoins énergétiques des bâtiments (isolation, équipements efficaces, abaissement des températures de consigne de chauffage...). Ensuite, le projet fera appel à de la géothermie et une installation photovoltaïque, couplées à des pompes à chaleur. Ces dispositifs permettront d'atteindre un mix énergétique bâtiment 100% ENR, 0% énergie fossile. Le projet Green Dock se veut un projet pionnier dans le domaine énergétique et veut constituer un exemple du futur énergétique des bâtiments logistiques.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du</p>
----	------------	--	--

		<p>Il serait temps de cesser le greenwashing et de prendre le sujet à bras le corps car tout le monde est concerné !</p> <p>Je rappelle les mots de l'ONU : "nous sommes en situation de menace existentielle directe".</p> <p>Donc, je vous enjoins, au nom de votre humanité et de vos valeurs (tant la mairie que les sociétés Haropa ou Goodman) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à écouter vraiment les citoyens (les contributions de ce site sont tout de même assez fouillées et pertinentes, vous en conviendrez), - à réviser vos hypothèses, - à réaliser de vraies études environnementales (la zone Natura 2000, elle a le code postal 93 et non 92, mais elle est quand même située à 50 mètres) - à participer à l'effort de tous pour décarboner, réduire votre impact, économiser l'énergie => cela demande du temps, je vous conseille la lecture des réflexions du Shift projet : https://ilnousfautunplan.fr/ - à repenser le projet pour le diminuer, l'ajuster à la conjoncture, l'insérer vraiment dans le temps et l'environnement. <p>Merci.</p>	<p>fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>
20	05/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>A la lecture du compte rendu de l'enquête publique se tenant le 14 septembre à la Mairie de Gennevilliers, concernant le projet dit : « Green » Dock, je me permets une première remarque :</p> <p>A la question : quel est le nombre de m² à louer sur le port et est-ce qu'on a besoin de quelque chose d'aussi grand ? M. Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour Haropa Port a répondu : « Le nombre de m² à louer sur le port est nul. On a deux entrepôts aujourd'hui qui sont vides parce qu'on est</p>	<p>Le directeur du port de Gennevilliers a explicité ses propos concernant les surfaces disponibles sur le port lors de la réunion du 12 octobre..</p> <p>Concernant le projet, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>

	<p>en train de les réhabiliter. Aujourd'hui, lorsque vous avez un client qui quitte le port, on a 10 candidatures.</p> <p>Un peu à l'image du nombre de bâtiments vides de bureaux vides à La Défense ou d'habitations sur Paris, il faudrait il me semble d'abord rénover, rentabiliser l'existant, avant bétonner encore plus.</p> <p>En effet, j'ai recensé dans un premier temps, les surfaces à louer d'une part sur le port de Gennevilliers, puis simplement sur la ville (car des camions et entrepôts il y en a beaucoup et je conçois que nous avons besoin d'une activité économique dans la région) :</p> <p>Pour des surfaces supérieures à 500 m² jusqu'à 10 000 et plus => que sur l'agence spécialisée (CRBE Port de Gennevilliers) un total de 75 000 m²</p> <p>Sans doubler les différentes annonces, sur le Port actuellement 42 0000 m² (dont 2 de plus de 8000 et 1 de plus de 10 000m².</p> <p>Sur le reste de la ville (exemple rue Louis Roche..) environ 34 000 M². et on passe sur ce qui se construit Zac des Louvresses.</p> <p>Il me semble donc qu'il faudrait rationaliser toutes ces surfaces. Cependant, si la construction se faisait de façon démesurée, cela n'indique en rien que les anciennes surfaces seraient alors transformées en « jardin potager ». Donc les nuisances seront à cumuler, bruit, CO², particules de gomme poids lourds, lumière...</p> <p>Ce recensement, que sur la commune de Gennevilliers, serait à compléter par toutes les annonces disponibles aux alentours, et il y en a des entrepôts vides, à louer, sur Villeneuve, Ile Saint Denis...</p> <p>La réponse de M. Jean Plateau était tellement ferme et sans équivoque,</p>	
--	---	--

		<p>qu'elle m'inquiète sur les autres réponses des porteurs du projet.</p> <p>La crise du Covid (et déjà à l'époque je n'y croyais pas) devait changer nos comportements. Tout le monde s'extasiait sur le fait que les oiseaux revenaient... mais elle a eu aussi pour conséquence de mettre un coup d'accélérateur sur les commandes faites en ligne, que le commerce de proximité n'a pas pu se maintenir.</p> <p>Non militante dans l'âme, mais citoyenne avant tout, je refuse cette nouvelle société où des personnes font venir leur garde-robe chez eux... un camion à l'allée avec pleins de cartons, des retours conséquents qui partent pour un tri dans les pays de l'Est, et un autre voyage pour arriver dans une solderie aux Chanteraines.</p> <p>La pollution, sonore, lumineuse, de CO² et autres gaz, l'augmentation du trafic routier n'est pas néfaste que parce qu'en face de la Zone Natura 2000, elle est pour tous les humains qui essaient de vivre autour et vont devoir rapidement vivre autrement.</p> <p>Maintenant qu'on nous demande encore un effort de sobriété, ce projet n'est-il pas tout simplement dépassé ?</p> <p>Aude CASTRO</p>	
21	07/10/2022	<p>PROJET COMPLETEMENT ABBERANT ET DANGEREUX POUR LA SANTE DES HABITANTS DE TOUTES LES VILLES AVOISINANTES</p> <p>je m'appelle Mme Poulet et J'habite à Epinay sur seine et je suis juste en face du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un projet pharaonique et hors-sol, héritage d'une ère du gigantisme industriel devenue obsolète. - De nombreux risques et externalités négatives pour la région (trafic, pollution, santé) pour des bénéfices très hypothétiques. 	<p>Bon nombre d'éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne respecte pas les impacts tolérés vis-à-vis de la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du</p>

		<p>- Un impact considérable sur les paysages naturels de la boucle Nord-de-Seine, patrimoine naturel des habitants des départements 92, 93, 95.</p> <p>- Une menace directe pour la première zone naturelle non-anthropique en aval de Paris, classée Natura 2000 et réserve ornithologique d'intérêt majeur</p> <p>- les conséquences du fonctionnement de « Green Dock » seront lourdes pour le trafic sur les routes environnantes (A15 et A86)) et dans les communes adjacentes (Gennevilliers, Colombes, St-Ouen, Villeneuve-la-Garenne, St-Denis, Epinay-sur-Seine, Argenteuil, Herblay, Enghien, etc.)</p> <p>Nos routes sont déjà complètement saturées à ce jour sans ces entrepôts gigantesques</p> <p>-De plus, ces entrepôts fonctionneront jours et nuits ,donc la pollution sonores sera à son comble pour tout les riverains coté Epinay sur seine et Argenteuil et la pollution lumineuse que cela va engendrer va à l'encontre des demandes actuelles du gouvernement pour les économies d'Energie et cela va nuire gravement à la faune sauvage qui est très intense le long du fleuve et de l'ile st Denis classé en site natura 2000 pour la protection des espèces protégées</p> <p>En espérant que le projet sera revu à la baisse voir annulé ,car un projet plus respectueux des êtres humains et de la faune sauvage serait la moindre des choses</p>	<p>fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>
22	08/10/2022	<p>Je suis consternée par l'absurdité du projet, non seulement parce qu'il est à mes yeux dénué de sens et va complètement à l'encontre de la volonté des riverains, mais aussi par le non sens écologique qu'il évoque. De plus je me demande comment ferons nos patients pour accéder aux soins lorsqu'ils viennent de loin, sachant que le secteurs est déjà hyper saturé. Nous sommes déjà dans un désert médicale mais là ce sera le pompon!</p>	<p>Concernant l'impact écologique du projet, il fera l'objet d'études qui seront versées aux dossiers d'autorisations administratives.</p> <p>Il en est de même pour le trafic puisqu'une étude de trafic détaillée fera partie de ces mêmes dossiers.</p>

23	09/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>Je souhaite apporter mon soutien au projet car il est porteur de nombreux emplois, plus de 700 à la clé. Il faut continuer à donner de l'emploi aux jeunes comme le montre la très grande mobilisation constatée au forum de l'emploi</p>	<p>Nous pensons aussi que ce projet sera bénéfique en termes d'emploi local, en relocalisant des emplois logistiques en petite couronne.</p>
24	09/10/2022	<p>Je tiens à exprimer mon étonnement vis-à-vis du nombre d'observations contre le projet. Le port de Gennevilliers est un espace dédié à la logistique, où les projets ambitieux ont pleinement leur place. Il est dommageable de voir cette mobilisation à l'encontre du projet, où la principale motivation des opposants est de conserver la valeur de leur patrimoine immobilier, alors même qu'ils ont toujours vécu en face du port..</p> <p>Notre société doit permettre la redynamisation des espaces économiques et industriels et non la résumer à une querelle de voisinage.</p>	<p>Notre conviction est qu'il est en effet préférable de cantonner les projets logistiques aux zones logistiques. La densification proposée par Green Dock fait partie de la démarche de Zéro Artificialisation Nette et permettra à terme l'évitement de l'étalement logistique et industriel.</p>
25	09/10/2022	<p>Je peine à comprendre les commentaires négatifs sur un projet qui n'artificialise aucune terre agricole et permet du trafic fluvial. On est quand même dans un port. Si j'ai bien compris en plus il vient remplacer des entrepôts complètement vétustes.</p> <p>Ceux qui soudainement se retrouve défenseurs de l'environnement, laissez faire les spécialistes et les associations labélisées, ils sont bien plus compétent que vous pour critiquer le projet. Les arguments sont toujours les mêmes pour le reste.</p> <p>J'habite argenteuil, le port était là avant moi et je comprends que son développement est bon pour la région. Ceux qui veulent que le port devienne un parc n'ont rien compris. Tout ceci est un problème de voisinage, rien de plus. Au lieu de toujours tout critiquer il faudrait savoir proposer, mais à ce jeu là en général il n'y a plus personne.</p>	<p>Nous sommes d'accord avec votre analyse et pensons en effet qu'il est préférable de cantonner les projets logistiques aux zone logistiques. La densification proposée par Green Dock fait partie de la démarche de Zéro Artificialisation Nette et permettra à terme l'évitement de l'étalement logistique et industriel.</p>

26	09/10/2022	<p>"Green dock" n'a de green que son nom... Un projet écologiquement vertueux sous prétexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'utilisation de transport fluvial ? Avec 85% du transport de marchandises fait par la route sur des axes environnants qui sont déjà saturés de véhicules qui va générer encore plus de pollution ! - de maraichage bio sur les toits ? ça va être super bio avec toute la pollution atmosphérique autour !! - de quelques végétaux plantés dans la zone et de quelques nichoirs à oiseaux ? Bien maigre compensation !! <p>Comment imaginer que l'activité incessante de cet entrepôt géant (du bruit et de la lumière 24/24 et 7/7 ne viendra pas grandement perturber la vie animale et végétale tout autour, en particulier celle des espèces protégées d'oiseaux dans la zone Natura 2000 juste en face ??</p> <p>Depuis quelques temps le concept de sobriété est très à la mode (et c'est tant mieux), on nous demande des efforts (et c'est tant mieux aussi) et en même temps on encouragerait ce genre de projet délirant ? C'est ça le genre d'exemple de "sobriété" qu'on nous propose... Vraiment ??</p> <p>En plus de représenter un gigantisme industriel complètement obsolète, ce projet va défigurer un peu plus le paysage, il est inutile (il y a déjà plein d'entrepôts vides à louer partout, y compris sur le port de Gennevilliers) et le concept de "dernier kilomètre" est ici complètement perverti.</p> <p>Quant aux emplois prétendument créés, ce seront surtout des emplois déplacés et quels emplois en plus ? Précaires, mal payés, aux cadences infernales... Combien d'emplois dans les petits commerces (fragilisés par les conséquences de ce genre de projets) seront eux supprimés ??...</p>	<p>Beaucoup de mesures allant dans le sens de vos remarques ont été proposées lors de la réunion du 12 octobre afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Concernant les emplois la logistique a bien évolué et les conditions que vous décrivez sont loin d'être généralisées même si des efforts restent à faire comme dans beaucoup d'autres secteurs.</p>
----	------------	--	--

		<p>Tout cela sent le greenwashing a des kilomètres. Et on en arrive à espérer que de vraies pénuries arrivent au plus vite et que l'effondrement soit là demain pour rendre impossibles tous ces projets insensés...</p> <p>Une citoyenne en colère, habitante du fleuve à Villeneuve la Garenne</p>	
27	10/10/2022	<p>GREEN DOCK</p> <p>Plate-forme multimodale Green Dock, Les écologistes de Saint-Ouen disent non.</p> <p>Dans un contexte de mobilisations toujours plus grandes en faveur de l'écologie et de la protection de l'environnement, l'implantation d'un entrepôt hors norme à Gennevilliers est inacceptable.</p> <p>Avec ses 600 mètres de long et ses 35 mètres de haut, la plate-forme multimodale Green Dock est un entrepôt démesuré dont la vocation est d'accueillir et de distribuer chaque année des tonnages de marchandises astronomiques.</p> <p>Dans une société où l'idée de décroissance fait son chemin, le promoteur Goodman et le propriétaire du terrain Haropa Port nous proposent un projet titanesque qui favorise la surconsommation et l'importation de produits manufacturés.</p> <p>En tant qu'écologistes nous sommes bien entendu favorables au transport fluvial nous en faisons même la promotion.</p> <p>Dans le cas du projet Green Dock, les effets négatifs et indésirables nous apparaissent bien plus importants que les prétendus avantages que cet</p>	<p>Comme nous l'avons évoqué lors de la réunion du 12 octobre nous sommes à la disposition des associations environnementales et des groupes écologistes pour travailler sur des points d'amélioration précis du projet.</p> <p>Un certain nombre de proposition ont également été faites lors de cette réunion pour améliorer le projet.</p> <p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20^{ème} siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA PORT, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.</p> <p>Concernant les impacts environnementaux, le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises</p>

	<p>énorme entrepôt pourrait apporter à la commune de Gennevilliers et aux villes avoisinantes.</p> <p>La plate-forme s'étendra sur plus de 90 000 mètres carrés et recevra une partie des 90 millions de tonnes de marchandises qui transitent par le port du Havre.</p> <p>Nous vous laissons le soin d'imaginer le nombre de camions qui chaque jour traverseront les villes de Gennevilliers, d'Épinay, de Saint-Denis, de l'Île-Saint-Denis et de Saint-Ouen pour retirer des marchandises dans cet entrepôt XXL.</p> <p>Nous vous laissons le soin d'imaginer la pollution atmosphérique mais aussi sonore et lumineuse qu'un tel site va engendrer. Sans parler des congestions que les va et vient que les camions vont occasionner sur les artères déjà bondées de nos villes.</p> <p>De plus, l'installation de ce projet en face d'une réserve ornithologique (400 mètres), de surcroît espace Natura 2000, avec un impact possible pesant sur les grands cormorans.</p> <p>Nous ne nous opposons pas au projet Green Dock en tant que tel nous pensons même que de bonnes choses sont proposées :</p> <p>Transport fluvial Création d'une ferme urbaine Création d'une centrale photovoltaïque Installation géothermique...</p> <p>Seulement, compte tenu de la taille du projet nous percevons ces mesures comme une tentative de greenwashing, des goodies offerts aux publics pour faire accepter l'inacceptable.</p>	<p>pendant la démarche de précadrement administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact sur cette réserve, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p> <p>Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p> <p>Enfin, concernant le transport routier, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>
--	---	--

		<p>Les écologistes plaident pour un projet moins démesuré, un projet à taille humaine, un projet concerté qui s'insère véritablement dans le territoire.</p> <p>En l'état, les écologistes de Saint-Ouen, en lien avec leurs homologues spinassiens et îlots dyonisiens disent non au projet Green Dock.</p>	
28	10/10/2022	<p>Vous trouverez ci-joint nos observations sur le projet d'entrepôt Green Dock</p> <p>Francis Redon Président Environnement 93</p>	<p>Nous avons pris bonne note de vos observations et vous remercions pour la qualité des échanges que nous avons eu lors de la réunion du 12 octobre. Nous sommes disposés à travailler avec vous pour améliorer encore ce projet.</p> <p>Vos remarques introductives rejoignent l'analyse menée par HAROPA PORT quant à l'opportunité de la localisation d'activités logistique en bord de fleuve, sur un terrain déjà artificialisé, dans un objectif de recours au trafic fluvial, de lutte contre l'artificialisation des terres et de relocalisation des activités logistiques à proximité des zones denses.</p> <p>Nous rappelons également que le projet présenté en concertation était encore en phase de pré-étude (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte les remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Concernant les flux routiers, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en</p>

avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic. Le trafic entre le terminal container et l'entrepôt Green Dock, correspondant à la dernière étape de transport fluvial amont de l'entrepôt, est estimé à 60 PL transitant exclusivement par le port, sans impact sur les voiries extérieures.

En ce qui concerne la voie fluviale, la part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. L'ajout d'un second ponton au sein du projet permet d'anticiper cette évolution et de permettre à terme l'accueil de plus de 9 bateaux par jour. La gestion et les arbitrages sur l'utilisation du ponton seront assurés par Goodman, propriétaire et gestionnaire du site.

Au niveau du ferroviaire, il est vrai que celui-ci a du mal à se développer. La saturation des usages du réseau ferroviaire en Ile-de-France, et notamment le partage des sillons entre trains de voyageurs et trains de fret en est une des raisons. Nous n'avons pas fait le choix du ferroviaire pour Green Dock, car il pourrait être opéré depuis le terminal à containers qui a beaucoup plus d'espace pour la manutention des marchandises.

			<p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Nous sommes directement concernés par les économies d'énergie. Le projet Green Dock sera exemplaire en la matière, avec tout d'abord une réduction drastique des besoins énergétiques des bâtiments (isolation, équipements efficaces, abaissement des températures de consigne de chauffage...). Ensuite, le projet fera appel à de</p>
--	--	--	--

			<p>la géothermie et une installation photovoltaïque, couplées à des pompes à chaleur. Ces dispositifs permettront d'atteindre un mix énergétique bâtiment 100% énergies renouvelables et 0% énergie fossile. Le projet Green Dock se veut un projet pionnier dans le domaine énergétique et veut constituer un exemple du futur énergétique des bâtiments logistiques.</p> <p>Conformément à nos engagements pris lors de la réunion publique du 12 octobre, l'insertion paysagère du projet sera travaillée en relation avec les architectes-conseil des villes proches pour assurer une insertion harmonieuse du bâtiment dans le paysage et des définir les points de vue des perspectives architecturales de la future notice architecturale et paysagère du dossier de demande de permis de construire.</p> <p>Enfin, concernant l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p>
29	10/10/2022	<p>Si l'objet de l'enquête est bien l'implantation de ce gigantesque entrepot dans cette zone, je ne vais pas argumenter en faveur d'une économie locale et contre le transport incessant de marchandises qui est un autre problème.</p> <p>Ce qui pose problème sur ce projet c'est essentiellement son gigantisme,</p>	<p>Un certain nombre de propositions allant dans le sens de vos remarques a été présenté lors de la réunion du 12 octobre. Ces points d'amélioration seront repris dans les dossiers d'autorisation du projet.</p>

		<p>hauteur, longueur, trafic généré, bruit.</p> <p>C'est vrai que ce projet est globalement conforme à la destination de la zone portuaire.</p> <p>Son impact pour l'avifaune pourrait être réduit en se reculant par rapport aux berges, en supprimant les lumières la nuit et en le rabaissant.</p> <p>Son impact pour les paysages en le rabaissant, le scindant et en supprimant l'éclairage nocturne.</p> <p>un urbaniste habitant proche,</p>	
30	10/10/2022	<p>Le projet green dock, dans le contexte de crise écologique planétaire qui est le nôtre, paraît tout à fait anachronique. Ce projet ne se substituera à aucun autre flux de transport de marchandises, il en rajoutera que ce soit par voie fluviale (un peu) ou routière (beaucoup). Les emplois promis seront ceux détruits par ailleurs - on retrouve le même schéma que pour Europacity (depuis abandonné) des Grands Projets Inutiles et Imposés. Les quelques potagers installés sur le toit, ces quelques miettes que les promoteurs (capitalistes) daignent accordés aux riverain.es, humains et non-humains, ne rachèteront rien, et surtout pas l'avidité des quelques un.es qui veulent amasser toujours plus au détriment de la qualité de vie du plus grand nombre. Nous n'avons pas besoin de croissance, toujours, coûte que coûte, mais peut-être plutôt de nous recentrer vers ce qui compte vraiment : vivre dignement en lien avec le vivant.</p> <p>« Le contraste entre le calme avec lequel nous continuons à vivre tranquillement et ce qui nous arrive est vertigineux. » Bruno Latour</p>	<p>Le projet Green Dock répond principalement à une volonté de densification afin d'éviter l'étalement industriel et logistique. Il répond également à un besoin de logistique grandissant et contribuera à son échelle à sa décarbonation.</p>

31	11/10/2022	<p>Je rejoins les autres commentaires et souhaite m'opposer à ce projet, qui ne semble pas du tout pertinent d'un point de vue écologique.</p>	<p>Nous prenons note de votre position.</p> <p>Le projet Green Dock répond au souhait d'HAROPA Port de densifier les activités logistiques sur le Port de Gennevilliers, afin de limiter la consommation foncière de terres agricoles et permettre d'atteindre l'objectif de Zéro Artificialisation Nette.</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p>
32	12/10/2022	<p>Contre le projet Green Dock</p> <ul style="list-style-type: none"> - menaces sur la zone naturelle protégée Natura 2000 - augmentations conséquente de la pollution et nuisances liées au développement du trafic routier notamment - impact négatif sur l'ensemble des projets de réappropriations des berges de Seine porté par les villes à proximité- du site <p>Projet incompatible avec une société en harmonie avec la nature et les humains dans un contexte de crise écologique et sociale</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur</p>

			<p>la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p> <p>L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études indépendant, CDVIA, qui établit des études répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>
33	12/10/2022	<p>Les communes d'EPINAY-SUR-SEINE et de L'ÎLE-SAINT-DENIS souhaitent déposer, sous forme de courrier, une observation autour de ce projet. Vous trouverez joint ce courrier, cosigné des deux Maires.</p>	<p>Nous avons pris bonne note de votre courrier.</p> <p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en</p>

			<p>petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA PORT, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact sur cette réserve, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale. Par ailleurs, Voie Navigables de France a indiqué lors de l'atelier du 10 mai que le batillage est principalement généré par les bateaux qui se déplacent à grande vitesse et que le type de barges utilisées par les clients de Green Dock naviguera à faible vitesse (6 nœuds) et ne générera quasiment pas de batillage.</p> <p>Concernant l'incompatibilité de Green Dock avec les activités nautiques en cours de développement sur le petit bras de la Seine, nous nous sommes engagés lors de la réunion du 12 octobre à interdire aux utilisateurs de Green Dock la navigation sur celui-ci. Cette mesure permet d'éviter que le projet engendre une augmentation du trafic fluvial sur ce bras, et qu'il porte préjudice aux projets de valorisation écologique et de développement d'activités fluviales que vous présentez.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations</p>
--	--	--	---

			<p>classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.). La résilience du projet à des épisodes de crue fera l'objet d'études détaillées qui permettront de garantir son adéquation avec son environnement, notamment hydrogéologique.</p> <p>En ce qui concerne l'adéquation du projet au Schéma d'Orientatation et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers, Goodman a répondu l'appel à projet mené par HAROPA Port en respectant les critères imposés. Le SODD favorise l'implantation d'activités générant des nuisances importantes telles que les poussières à l'intérieur des darses ; ce n'est pas le cas des activités logistiques. Pour rappel, le projet Green Dock s'implantera en lieu et place d'entrepôts logistiques existants.</p> <p>Enfin, concernant le trafic, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>
34	12/10/2022	<p>Le projet Greendock va permettre de répondre et d'atteindre plusieurs objectifs.</p> <p>Assainir un secteur bord de Seine laissé à l'abandon, permettre l'émergence d'une architecture valorisant les bords de Seine et le port, favoriser et créer</p>	<p>Nous prenons note de votre contribution et rappelons, en effet, que le projet vise à relocaliser en zone dense les activités logistiques et limiter ainsi l'impact</p>

		<p>de l'emploi, assainir la logistique et le transport, favoriser la logistique du dernier km par voie fluviale dans Paris intra muros.</p> <p>De plus ce projet intègre pleinement les enjeux environnementaux et écologiques en ayant pris en compte à la fois les enjeux frayère et la zone N2000 à proximité.</p> <p>Enfin, vu la fiabilité et les exigences de l'administration lors de l'instruction de ces dossiers ICPE soumis à autorisation et les contrôles qui en découlent, cela est une preuve de sérieux et de nécessité de ce projet. Le fait qu'il est pu être mis en consultation en est une première preuve.</p> <p>Enfin HAROPA n'aurait pas choisi un opérateur n'apportant toutes les garanties ad hoc pour développer un tel projet avec de tels enjeux sociaux, environnementaux et économique majeurs pour le port et l'IdF et l'axe Seine.</p> <p>Bon courage à Goodman et espérant bientôt le début des travaux puis la mise en exploitation.</p>	<p>environnemental de ce secteur d'activité. Sa connexion au fleuve permettra le recours au transport fluvial.</p>
35	13/10/2022	<p>Suite à la lecture de l'analyse des associations et structures locales concernant l'implantation de green dock, je désapprouve fermement ce projet d'aménagement.</p>	<p>Nous prenons bonne note de votre position.</p>
36	13/10/2022	<p>ce projet est complètement à CONTRE-COURANT du TOURNANT SALUTAIRE à prendre si on veut espérer SURVIVRE dans les meilleures conditions possibles et en PROFOND DÉCALAGE par rapport aux souhaits de la POPULATION dans sa grande majorité :</p> <p>* RESPECT des ENGAGEMENTS PRIS d' AMÉNAGER les bords de Seine de façon RESPONSABLE et ÉCOLOGIQUE pour LE BIEN-ÊTRE de TOUS par les MUNICIPALITÉS de GENNEVILLIERS et autres villes voisines et limitrophes,</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>

		<p>AYANT EN COMMUN CE PATRIMOINE UNIQUE à PRÉSERVER à TOUS PRIX : LA SEINE, ses RIVES, la zone NATURA 2000 et les PAYSAGES URBAINS alentour</p> <ul style="list-style-type: none"> * AIR plus SAIN à RESPIRER * ENVIRONNEMENT MOINS BRUYANT * MOINS d' ÉCLAIRAGE la NUIT pour l' ÉCONOMIE d' ÉNERGIE et pour DIMINUER l' IMPACT sur les ESPÈCES PROTÉGÉES * MEILLEURE UTILISATION ou RÉHABILITATION des ESPACES et LOCAUX DISPONIBLES dans ce secteur du Port * ABANDON du GIGANTISME pour une ACTIVITÉ en LIEN avec le fait de "CONSOMMER TOUJOURS PLUS" ... CE QUI NOUS MÈNE DANS LE MUR ! <p>MERCI de TENIR COMPTE de TOUTES NOS REMARQUES PARFAITEMENT FONDÉES - une habitante œuvrant depuis 50 ANS pour plus D' ÉCOLOGIE !!!</p> <p>IL EST GRAND TEMPS D'AGIR EN COHÉRENCE avec les DÉCLARATIONS VERTUEUSES PROCLAMÉES PAR NOS RESPONSABLES NATIONAUX, RÉGIONAUX etc... SANS CÉDER AUX SIRÈNES DU PROFIT à COURT-TERME et du DÉVELOPPEMENT au détriment des TERRITOIRES</p> <p>ML Vinel</p>	
37	13/10/2022	<p>Je suis absolument contre ce projet "HORS NORMES" qui sera également Hors Normes en terme de pollution environnementale, dégradation des berges de seine, augmentation de la circulation, effet catastrophique sur la réserve ornithologique...nombreux sont les effets dévastateurs d'un tel projet!</p>	<p>Une grande partie des éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne</p>

		Il n'a de vert que le nom que ses partisans ont bien voulu lui donner !! Isabelle TRAMONI spinassienne	respecte pas les impacts tolérés vis-à-vis de la zone Natura 2000. Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.
38	14/10/2022	Bonjour, je suis pour le développement de l'activité économique du port mais ne comprends pas le gigantisme absurde de ce projet surtout en bord de seine et face à une zone Natura 2000. Beaucoup de contradiction et d'arguments qui ressemblent à du "green washing"	Le fait de densifier sur le port permettra notamment d'éviter l'étalement industriel sur d'autres zones plus éloignées du bassin de consommation que représente l'île de France.
39	14/10/2022	Bonjour, J'avoue être choquée et même très peinée à la vue de ce projet. Chaque matin, quand j'allume la radio ou lis un journal, on parle de l'urgence climatique et écologique, de la nécessité de changer nos habitudes et modes de vie. Et là, Gennevilliers nous propose un projet dont le gigantisme et le mode de fonctionnement sont en contradiction totale avec cette urgence. Quelle tristesse d'imaginer les conséquences d'un tel projet, sans parler de la défiguration des berges de seine que cela va représenter... Franchement, les bras m'en tombent... Et quand j'apprends que le maire de Gennevilliers est communiste, je n'y comprends plus rien... Drôle de monde	Nous sommes d'accord avec votre analyse et pensons en effet qu'il est préférable de cantonner les projets logistiques aux zones logistiques. La densification proposée par Green Dock fait partie de la démarche de Zéro Artificialisation Nette et permettra à terme l'évitement de l'étalement logistique et industriel.
40	14/10/2022	Après l'été que nous venons de passer avec ses canicules à répétition, sa forte sécheresse, l'heure n'est peut-être plus au gigantisme en matière de	Un certain nombre de points que vous citez font partie des améliorations que nous avons proposées pour le projet le

		<p>logistique, de commerce virtuel et de transports. La fin de l'abondance, nous dit-on en haut lieu, l'heure de la sobriété répétée sur toutes les ondes et dans tous les journaux.</p> <p>Ce projet a tout du contre-sens historique, venu d'une époque révolue pour tenter de se poser tel un mastodonte sur les berges de la Seine en face pour une partie d'une zone Natura 2000 essentielle à la biodiversité. 600 m de long, 35 m de haut au droit de la Seine comment oser qualifier de "green", cad écologique, un tel monstre urbain.</p> <p>Comment ne pas être effrayé par les conséquences néfastes qu'il engendrerait en terme d'ensoleillement, de nuisances sonores avec le trafic routier engendré malgré les 15 % de fluvial annoncé, de nuisances lumineuses car éclairé 24h/24, sur les humains et non humains aux alentours.</p> <p>Ce gigantisme, cette volonté de greenwashing me font irrésistiblement penser à un autre projet, heureusement abandonné, le mega centre commercial et touristique Europacity.</p> <p>Je suis totalement contre un tel aménagement.</p>	<p>12 octobre (Hauteur, luminosité, trafic). Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>
41	14/10/2022	<p>Monsieur le maire, merci d'ouvrir ce site à observations.</p> <p>Toutefois, vous vous honoreriez à RENONCER À CE PROJET DÉMENT, qui va à l'encontre de tout ce que les plus fins observateurs des changements brutaux que nous subissons nous conseillent jour après jour. Comment pouvez-vous laissez mourir une zone Natura 2000 en face de chez vous, juste en face ?</p> <p>La peinture verte qu'on nous a proposé à chaque réunion ne suffit pas à couvrir l'absurdité de ce CAMIONNAGE PERMANENT POLLUANT : avec le bruit et l'odeur (sic), avec la luminosité ininterrompue, les embouteillages induits...</p> <p>Autoriser un entrepôt pareil qui ose tout, c'est faire fi de votre engagement "écologique".</p>	<p>Nous vous remercions pour votre commentaire.</p> <p>Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>
42	14/10/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Ce projet est une aberration systémique et une imposture tant économique,</p>	<p>Nous prenons note de votre position.</p>

		<p>que politique et logistique.</p> <p>L'anachronisme de ce chantier ne prend pas en compte l'état des lieux écologique et sociétal, et leurs évolutions depuis au moins 30 ans.</p> <p>Le développement économique n'est pas prioritaire, ni moteur. Il découle d'un ensemble de conditions en adéquation avec son temps. Il ne se satisfait pas des centralisations et monopoles qui font massivement rimer mythe de la croissance et destructions de la planète, et des cadres de vie.</p> <p>Cordialement</p> <p>LaurentCarlier</p>	
43	14/10/2022	<p>Quelle aberration que ce projet !</p> <p>Un projet aussi immense n'a pas de sens ni par son gigantisme ni par sa contre production écologique !</p> <p>Surtout a l'endroit ou vous souhaitez le construire ! Juste en face de milliers d'oiseaux qui niche tout l'hiver dans cette zone ! Quel manque de respect !</p> <p>Et quelles grosses ficelles avec votre ferme sur le toit, on dirait une mauvaise caricature, quelle honte !</p> <p>Il y a si peu d'endroits naturels en IDF ! SVP RESPECTEZ LES !</p> <p>L.Mercou - Epinay sur seine</p>	<p>Comme indiqué lors de la réunion du 12 octobre, concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>
44	14/10/2022	<p>PROJET DE « GREEN DOCK » AU PORT DE GENNEVILLIERS</p> <p>CONSULTATION PUBLIQUE</p> <p>AVIS DU MNLE</p>	<p>Nous avons pris bonne note de vos observations et vous remercions pour la qualité de votre analyse. Comme indiqué le 12 octobre nous sommes disposés à travailler avec les associations environnementales telle que MNLE pour améliorer encore ce projet.</p>

	<p>REMARQUE PRELIMINAIRE :</p> <p>Comme tous les projets, qu'ils soient soumis à enquête, à consultation, ou simplement présentés à ses clients ou au public, le projet de « GREEN DOCK » est présenté sous son meilleur jour. C'est en l'étudiant dans le détail que l'on peut retirer le vernis.</p> <p>ANALYSE DE CE PROJET :</p> <p>1. LE POURQUOI</p> <p>Chacun peut constater que la population en Ile de France augmente. Plus par déplacements de populations que par l'accroissement naturel : des régions entières sont sinistrées du point de vue de l'emploi, ce qui amène nombre de nos concitoyens à rejoindre les métropoles, soi-disant attractives, provoquant une grande crise du logement.</p> <p>Or, une ville nécessite d'être approvisionnée, non seulement pour manger, mais aussi en biens d'équipement et de consommation divers. Comme on ne produit plus grand-chose directement dans les métropoles, en dehors de quelques artisanats, il faut faire venir ce dont on a besoin de plus loin, générant des déplacements de marchandises de plus en plus nombreux. Et ces déplacements s'ajoutent à ceux des personnes, du fait des distances toujours plus grandes entre lieu de travail et d'habitations, impactés par une spéculation foncière écartant toujours plus les personnes modestes – les plus nombreuses – des centres de vie.</p> <p>Ainsi, les entreprises de « logistique » disposent d'un champ d'action de plus en plus grand, nécessitant des investissements dans des entrepôts et des véhicules.</p> <p>Travailler à réduire les nuisances liées à ces déplacements suppose en fait de s'attaquer à l'organisation de la société, pour reprendre en main la maîtrise du foncier et l'aménagement du territoire.</p> <p>Il faut être conscient que tant que l'on restera dans notre système économique, le bonheur humain sera relégué derrière les intérêts des</p>	<p>Vos remarques sur « le pourquoi » rejoignent l'analyse menée par HAROPA PORT quant à l'opportunité de la localisation d'activités logistique en bord de fleuve, sur un terrain déjà artificialisé, dans un objectif de recours au trafic fluvial, de lutte contre l'artificialisation des terres et de relocalisation des activités logistiques à proximité des zones denses. Nous rappelons également que le projet présenté en concertation était encore en phase de pré-étude (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte les remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>En ce qui concerne la voie fluviale, la part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps.</p> <p>Au niveau du ferroviaire, il est vrai que celui-ci a du mal à se développer. La saturation des usages du réseau ferroviaire en Ile-de-France, et notamment le partage des sillons entre trains de voyageurs et trains de fret en est une des raisons. Nous n'avons pas fait le choix du ferroviaire pour Green Dock, car il pourrait être opéré depuis le terminal à containers qui a beaucoup plus d'espace pour la manutention des marchandises.</p>
--	--	---

	<p>groupes économiques qui ont le pouvoir.</p> <p>Alors oui, au MNLE, nous ne sommes pas pour le développement de ce type d'équipement, mais avons compris qu'il était indissociablement lié à notre système économique. Les populations ont besoin de produits, et donc de telles réalisations.</p> <p>2. AUTRES OPTIONS DE DISTRIBUTION</p> <p>Ce projet est destiné à plusieurs entreprises spécialisées dans le transport et la distribution, privilégiant jusque-là la route. L'utilisation du fleuve est sans conteste un progrès, bien que très limité, s'apparentant plus ici que comme du « greenwashing ». Le port de Gennevilliers dispose d'embranchements de voies ferrées, ce qui pourrait être aussi un moyen de limiter l'usage de la route. Mais là encore, il semble que les investisseurs ne puissent grandement utiliser ce moyen de transport le plus écologique. Dommage. De toute façon, ces moyens de transports de masse ne peuvent s'envisager que pour l'arrivée des produits en gros, l'entrepôt servant ensuite à la distribution plus ou moins locale en plus petites quantités. D'où l'inquiétude des riverains – qui ne sont d'ailleurs pas si riverains que cela. Leur analyse sur les augmentations de trafic est justifiée, car même si l'étude d'impact montre des proportions modestes, les mouvements s'ajoutent à ceux qui saturent déjà les voiries environnantes.</p> <p>Et attention à l'étalement de ces circulations hors des pointes : cela induit des utilisations nocturnes, qui sont les plus nuisantes.</p> <p>Mais cela nous amène à une remarque : le mode de distribution choisi par ce type d'entreprises génère un innombrable va-et-vient de petits véhicules de livraisons. Redonner à la Poste le monopole de ces livraisons assurerait une réelle optimisation de ces moyens, en intégrant les livraisons dans des tournées régulières, et limiterait ainsi le nombre de véhicules. Cela aiderait en outre la Poste à conserver ses moyens d'action (centres de tri, véhicules,</p>	<p>Concernant l'emploi, nous pensons que la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p> <p>Enfin, conformément à nos engagements pris lors de la réunion publique du 12 octobre, l'insertion paysagère du projet sera travaillée en relation avec les architectes-conseil des villes proches pour assurer une insertion harmonieuse du bâtiment dans le paysage et des définir les points de vue des perspectives architecturales de la future notice architecturale et paysagère du dossier de demande de permis de construire.</p>
--	--	--

personnels) et lui éviterait de fermer ses bureaux qui assureraient une réelle proximité avec la population.

3. LES EMPLOIS

Dans les arguments avancés lors de la création de mètres carrés construits, il est souvent annoncé les créations d'emplois induits. Par expérience, en matière de logistique, il est avéré que ce nombre d'emplois par mètre carré est particulièrement faible, et qu'il s'agit d'emplois généralement à faible qualifications. Il ne faut donc pas se fier à ce qui est promis dans ce domaine. Il est clair qu'il serait préférable, sur ce site de recréer des activités industrielles visant à la fabrication de biens utiles aux franciliens plutôt que de réaliser un entrepôt (surtout, comme vu plus haut, si la Poste redevenait le distributeur attiré). Mais là encore, que peuvent les collectivités dans ce domaine ? Les expériences de ZAC créant des zones d'activités, restant des années en friches pour finalement se transformer en bureaux – il faut bien assurer l'équilibre financier de la ZAC – montrent là encore que c'est de type de société qu'il faut changer.

4. LE PROJET LUI-MÊME

Conscient que tant que nous ne sortirons pas de ce système économique, de tels projets verront le jour, et sûrs que si nous interdisons ce site industriel à ce bâtiment, il ira s'installer ailleurs où son impact sur l'environnement ne pourra qu'être pire, nous en admettons à regret l'existence. Examinons donc le projet tel que présenté.

Si certains se plaignent de son esthétique, qui, en effet est loin d'être une réussite, rappelons tout de même qu'il prend place sur un site industriel en déshérence. Un bloc de si grande longueur et d'une telle hauteur devrait faire l'objet de nombreuses améliorations. En particulier, puisqu'il s'agit d'un site devant accueillir plusieurs entreprises, trouver des coupures permettant un

	<p>passage plus aisé vers la Seine et les belvédères envisagés. Et un traitement de façade un peu plus animé.</p> <p>Certes, les habitants de l'autre côté de la Seine, présents et futurs préféreraient voir une forêt en face de chez eux. Le prix au M2 s'en trouverait d'ailleurs plus élevé, alimentant la spéculation et ne correspondant en rien aux possibilités de se loger de la plupart des demandeurs de logements. Mais rappelons que le site est déjà un site industriel, et qu'il y en a besoin en agglomération.</p> <p>Outre l'aspect esthétique évoqué plus haut, la création d'une ferme « hors sol » au faite de cet immeuble semble carrément, comme les capteurs solaires envisagés, du pur greenwashing. Loin de la plupart des habitants de la ville, et des écoles, l'intérêt « lien social » de cette ferme semble limité.</p> <p>Ne vaut-il pas mieux que les productions agricoles soient réalisées sur les vrais sols de pleine terre ? La mode de l'agriculture urbaine, qui restera toujours très loin de pouvoir nourrir les franciliens, vaut essentiellement pour son rôle social. Espérons que les produits – si la qualité est au rendez-vous, ce qui n'est pas évident sur un sol rapporté nécessairement de faible épaisseur – puissent alimenter les marchés locaux.</p> <p>Il conviendrait aussi de rechercher une plus grande complémentarité avec le transport sur rail, y compris pour la distribution. Le réseau de tramways en pleine extension en Ile de France devrait pouvoir être utilisé en heures creuses pour certaines livraisons, en particulier des points relais. Si l'information donnée par une association de défense des berges est avérée, c'est-à-dire la suppression des voies ferrées du site, ce serait une grave</p>	
--	--	--

		<p>erreur.</p> <p>Voici donc très brièvement donné l'avis du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement – Réseau Humanité&Nature, espérant que les citoyens, à l'occasion des futures élections nationales, envoient des représentants tournant le dos à ce système économique qui exploite les humains comme la nature, aggravant sans cesse nos conditions de vie. Et le faire aussi pour les élections régionales (le Schéma Directeur de la Région Ile de France est en cours de révision, occasion de faire évoluer son contenu pour limiter les effets négatifs de la métropolisation).</p> <p>Pour le MNLE Christian CHASSEAU Secrétaire National</p>	
45	14/10/2022	<p>JUSTE ABERRANT! SCANDALEUX ! INAPPROPRIE ! Comment peux t'on encore dans le contexte actuel penser à élaborer de tels projets , aussi énormissime qu'insensés. Une plateforme aux dimensions démesurées, qui pourrait sûrement être établi ailleurs et trouver sa place dans des locaux inexploités au niveau du port. Avec un nom verdi pour nous tromper: "GREEN DOCK", qu'est-ce qu'il y a de Green là-dedans, rien! histoire de se donner bonne conscience et y placer une soi distante "ferme urbaine", avec des cultures polluées par les incessants va et vient des camions, qui voudrait se nourrir comme ça ?! Et encore augmenter les émissions de CO2, la pollution visuelle, aérienne et olfactive, qui aura des conséquences sur le trafic et par conséquent sur notre santé, sur notre qualité de vie, est- ce cela dont on a vraiment besoin aujourd'hui pour notre population locale ?! De plus, placé devant une zone classée NATURA 2000, sans études convenable, et qui aura un impact direct sur la faune et la flore, quand on connaît déjà les dégâts catastrophiques sur la biodiversité à cause de l'urbanisation et que cette zone</p>	<p>Une grande partie des éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne démontre pas sa compatibilité réglementaire avec la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>

		<p>protégée est une des rares dans notre secteur ! L'une des autres conséquences est social, effectivement on propose des créations d'emplois mais des emplois précaires, d'exploitations et de manutentions, de pressions professionnelles, rien de durable dans ce projet. Enfin, tout ça pour nous proposer des services de livraisons, toujours plus, pour nous pousser une hyperconsommation toujours plus inutile, le "tout pour pas cher pour tout de suite", ce mode de consommation n'est pas vivable aux temps où l'on doit ralentir notre consommation et mieux consommer, et surtout plus local. Bref, encore un projet lucratif inutile aux impacts destructeurs et irréversibles sur la biodiversité et les habitants, au lieu d'aller dans un sens de développement plus durable, et de préservation du vivant.</p> <p>On se promène souvent avec nos enfants sur les berges, ce qui nous permet de profiter et d'observer la nature, on se doit de la protéger pour nous, pour eux, pour tous et pour longtemps.</p>	
46	14/10/2022	C'est un projet aux enjeux environnementaux ambitieux et nécessaires!	Nous partageons votre point de vue.
47	14/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>au vu des documents présentés je ne peux qu'être contre ce projet qui par son gigantisme et son impact va fortement altérer la qualité de la biodiversité, des espaces récréatifs des habitants locaux et des paysages. Une alternative pourrait être proposée avec moins de hauteur, des césures dans le bâtiment, un déport du bâtiment à l'intérieur de la zone et un arrêt des activités acoustiques et éclairées la nuit.</p> <p>Merci de votre prise en compte</p>	Bon nombre d'éléments que vous évoquez font partie des améliorations que nous avons proposées lors de la réunion du 12 octobre. Concernant la hauteur du bâtiment, elle répond à une logique de densification sur le port de Gennevilliers afin d'éviter l'étalement industriel à des endroits plus éloignés du bassin de consommation.
48	14/10/2022	Cette observation sur le projet d'entrepôt géant en bordure de Seine "Green Dock" est déposée par l'association Protection Berges de Seine.	Nous prenons bonne note de vos remarques. Nous avons tenté de répondre à vos interrogations lors des échanges qui ont eu lieu pendant les différents ateliers que nous

	<p>Après examen minutieux des pièces fournies et échanges avec les promoteurs appartenant à la multinationale australienne Goodman, voici les principaux problèmes que pose ce projet.</p> <p>Les dimensions du bâtiment sont totalement démesurées : 35 mètres de haut (soit la hauteur d'un immeuble d'habitation de 12 étages), 600 mètres de long (soit l'équivalent de deux Stade de France posés côte à côte).</p> <p>Tout cela en plein devant des zones d'habitation et de promenade/loisirs, devant lesquelles on propose donc d'édifier une Grande Muraille de Chine industrielle cassant complètement le paysage.</p> <p>Tout cela en contradiction avec les termes du PLU et du SODD qui indiquent clairement que les constructions en bord de Seine doivent veiller à leur insertion harmonieuse dans le paysage (ce qui ne saurait être le cas ici, à moins d'être de mauvaise foi).</p> <p>Tout cela longeant sur 400 mètres la zone ornithologique protégée de l'aval de L'Île-St-Denis, classée Natura 2000, avec ses espèces protégées (Martin-Pêcheur, Grand Cormoran, etc.) qui seront en grand danger si jamais l'entrepôt est édifié et fonctionne 24h/24 7j/7 comme annoncé (trajectoires de vol interrompues, perturbations sonores incompatibles avec la non-perturbation exigée par la directive Oiseaux de l'Union Européenne, pollution lumineuse nocturne inadmissible pour leurs dortoirs et nicher, etc.).</p> <p>Si l'on peut tout à fait admettre le remplacement des entrepôts existants à cet endroit et le développement de l'activité du port, le caractère pharaonique du projet, qui propose de tripler la hauteur de l'existant est inacceptable, et les promoteurs ont totalement échoué à le justifier.</p>	<p>vous avons proposés autour du projet, et dont la réunion du 12 octobre apportait une synthèse conclusive, conjointement à la concertation lancée par la Mairie de Gennevilliers.</p> <p>Nous rappelons que le projet présenté en concertation était encore en phase de pré-étude (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte les remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. Nous avons proposé au cours de la concertation un certain nombre de pistes d'amélioration au projet, qui feront partie des dossiers de demande d'autorisations qui seront déposés.</p> <p>Conformément à nos engagements pris lors de la réunion publique du 12 octobre, l'insertion paysagère du projet sera travaillée en relation avec les architectes-conseil des villes proches pour assurer une insertion harmonieuse du bâtiment dans le paysage et des définir les points de vue des perspectives architecturales de la future notice architecturale et paysagère du dossier de demande de permis de construire.</p> <p>Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact,</p>
--	---	---

	<p>Car en effet, l'entrepôt "Green Dock" ne sera "fluvial-vertueux" (pour reprendre le mantra des promoteurs et de leurs supporters) qu'à la marge. Dans le meilleur des cas, c'est 15% du volume total des marchandises qui pourront transiter par le fleuve. 85% des marchandises au moins vont transiter par camions...</p> <p>"Green Dock" est donc le nom d'un gigantesque entrepôt ROUTIER, que rien ne justifie de placer en bord de Seine, dans une zone urbaine où les axes routiers sont déjà surchargés en trafic, et qui ne pourra qu'avec de très sérieux dommages pour la santé de ses habitants (pollution atmosphérique, stress lié aux embouteillages, etc.) absorber les milliers de véhicules supplémentaires par jour que l'activité de "Green Dock" concentrera.</p> <p>Poids lourds venus de toute l'Europe, véhicules utilitaires repartant sur des dizaines de kilomètres dans toute la région parisienne, véhicules des centaines d'employés d'un site que les transports en commun desservent mal, etc. Est-ce vraiment cela, le modèle de développement que l'on souhaite pour la région ?</p> <p>Dans cette perspective, ce ne sont pas les quelques petites touches de greenwashing (une ferme urbaine sur le toit d'un entrepôt géant, vraiment... !?) qui peuvent rendre acceptable un tel projet, ni du point de vue de l'écologie, ni du point de vue de l'ergonomie des services et des flux dans notre région.</p> <p>Sur le processus de soi-disant "concertation" auquel nous avons pris part : nous avons dû insister longtemps pour obtenir cet échange avec les promoteurs, et il n'a pas donné satisfaction. Les promoteurs ont joué la carte de la présentation flatteuse de leur projet, sans nous donner accès aux études qu'ils ont menée afin que nous puissions en vérifier la méthodologie. Or, les</p>	<p>condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p> <p>En ce qui concerne la voie fluviale, la part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps.</p> <p>Enfin, en ce qui concerne le trafic routier, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Afin d'améliorer la desserte du site pour les employés, un Plan de Mobilités, impliquant HAROPA PORT, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun, à vélo et de promouvoir les solutions de covoiturage.</p> <p>Goodman s'engage d'ailleurs à imposer à ses futurs preneurs le recours à une flotte de distribution 100% « zéro émission » à l'horizon 2030.</p>
--	---	---

	<p>résultats de ces études sont, sur mains aspects, plus que douteux :</p> <ul style="list-style-type: none">- le nombre de camions annoncés part du principe qu'ils circuleront avec un chargement quasi-plein, ce qui n'est jamais le cas dans les entrepôts dits du "dernier kilomètre" (même s'il s'agit ici plutôt d'un entrepôt des "40 derniers kilomètres", puisque l'on reste très loin du récepteur final de la marchandise) ;- l'étude d'impact environnemental ne prend pas en compte la zone protégée Natura 2000 et a été réalisée en dehors de la période d'hivernage des Grands Cormorans ;- les vues architecturales du futur entrepôt en euphémisent de façon malhonnête la future trace dans le paysage ;- l'étude perte de luminosité l'hiver pour la zone Natura 2000 n'est pas exacte (inclinaison du soleil douteuse) ;- l'étude pollution lumineuse nocturne oublie de prendre en compte les phares des camions et conclut à une augmentation faible de la luminosité en omettant de préciser que la parcelle voisine du futur entrepôt émet une lumière très puissante et très problématique que les associations dénoncent depuis des années, et qui doit changer (rendant donc l'étude pré-citée caduque) ;- les "créations" d'emplois ne sont en fait que des "relocalisations", et rien ne garantit que ces emplois aux conditions peu enviables résisteront à la grande vague d'automatisation des entrepôts logistiques que l'on nous promet pour les prochaines années ;	
--	---	--

	<p>Et tout est à l'avenant dans un processus d'une grande opacité, au cours duquel nos questions ont rarement fait l'objet de véritables réponses, et où les études dont on nous a fourni les résultats (en nous interdisant l'accès aux études elles-mêmes qui nous auraient permis de les vérifier) ont été récemment qualifiées par le directeur de Goodman lui-même, de "pré-études, imparfaites et inexactes".</p> <p>Tout indique que l'impact de "Green Dock" sur son environnement humain, naturel, urbain, sera majeur, et largement négatif.</p> <p>La préservation des milieux naturels de l'axe Seine fait pourtant partie des missions attribuées à l'établissement public Haropa Port, qui a commandité le projet, et qui se trouve donc, avec un "Green Dock" dont le gigantisme met en péril les trames verte, bleue et noire en Île-de-France, en contradiction manifeste avec les principes dont il se proclame par ailleurs le défenseur.</p> <p>Nous ne sommes pas opposés à un développement industriel raisonné et raisonnable, en harmonie avec les configurations du territoire, mais nous sommes contraints de réagir face à ce projet d'imposition à marche forcée d'une structure logistique démesurée et totalement hors-sol.</p> <p>Or, toutes les propositions potentiellement plus vertueuses que nous avons amenées aux promoteurs et au commanditaire (entrepôt à taille plus raisonnable pour mieux s'intégrer dans l'environnement, moins polluer et correspondre VRAIMENT à la part de report fluvial annoncée ; occupation des dizaines de milliers de m2 d'entrepôts vides sur Gennevilliers et les alentours ; développer de petits entrepôts tout le long de l'axe Seine pour être VRAIMENT proches des consommateurs et faire VRAIMENT de la livraison verte; etc.) ont été balayées d'un revers de main.</p>	
--	--	--

		<p>Est-ce l'intérêt général qui est poursuivi par le projet "Green Dock" ? Il est permis d'en douter. Nous le jugeons en l'état inadapté et dangereux, aussi bien pour "l'environnement" au niveau de la région que pour le cadre de vie des communes voisines (Gennevilliers, Argenteuil, Villeneuve-la-Garenne, Colombes, Epinay-sur-Seine, L'Île-St-Denis, etc.). Il doit aujourd'hui être repensé en profondeur, avec un VERITABLE dialogue (et non la concertation factice qui a eu lieu jusqu'ici) avec les collectivités et les associations.</p> <p>L'association Protection Berges de Seine</p>	
49	14/10/2022	<p>Aberrant en ces temps, inutile, polluant, propre à favoriser les emplois ubérisés.....je n'ai pas envie de faire un long discours car je pourrai écrire des pages. mais c'est NON, NON, NON</p>	<p>Nous vous remercions pour votre point de vue.</p>
50	14/10/2022	<p>Je travaille à Gennevilliers, à proximité du port, et je suis scandalisé par le caractère anti-écologique de ce projet.</p> <p>Je m'étonne que la mairie de Gennevilliers soutienne la création d'un entrepôt démesuré, approvisionné en majorité par des camions, juste à côté d'une réserve écologique. Je me suis rendu à la réunion d'information des porteurs du projet portant sur les flux engagés par le projet, et les études lacunaires et biaisées de l'impact du trafic de poids lourds sur la circulation environnante, déjà saturée, ne m'ont pas du tout convaincu. Je me rends tous les jours sur mon lieu de travail à Gennevilliers aux horaires de bureau, et je ne doute pas que les camions qui vont arriver et repartir de l'entrepôt vont grandement impacter la circulation, déjà congestionnée quotidiennement.</p> <p>En outre, l'idée même de construire un bâtiment de 35 mètres jouxtant une réserve naturelle ornithologique me semble aberrante et éco-cide. L'enquête environnementale proposée par les porteurs du projet s'apparente plus à une farce qu'à une approche scientifique rigoureuse : aucune observation des</p>	<p>Notre projet a été sélectionné par HAROPA Port, à l'issue de son appel à projet logistique, fixant la volonté du port de développer l'activité logistique connectée au fleuve sur cette parcelle.</p> <p>Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>

		<p>cormorans pendant la période d'hivernage (alors que plusieurs milliers de spécimens séjournent sur le site, nichent dans les entrepôts existants, pendant plusieurs mois chaque hiver). La seule mesure avancée pour aider à la sauvegarde des Martin-Pêcheurs (une espèce menacée régulièrement observée sur le site) semble être de placer des cabanes à oiseaux pendant les travaux...de qui les promoteurs du projet se moquent-ils? En tant que scientifique, je ne peux que dénoncer ces "études" fallacieuses qui semblent conçues uniquement pour permettre un développement express de ce projet monumental.</p> <p>Enfin, je ne comprends pas que le marché ait été attribué à une entreprise Australienne, quand il aurait pu permettre de développer des compétences locales. Le port de Gennevilliers doit abandonner ce projet et confier un développement durable et écologique du port aux collectivités et associations locales.</p>	
51	14/10/2022	<p>Non à Green Dock Gennevilliers...contre nature ! Oui à un développement respectueux de la vie humaine et animale !</p> <p>Un entrepôt devrait sortir de terre d'ici deux ans sur une berge de la Seine : 30 000 m2 au sol, 600 m de long et plus de 30 m de haut, l'équivalent d'un immeuble de 12 étages sur une surface de deux stades de France ! Gigantesque !</p> <p>Plusieurs associations de sauvegarde de l'environnement s'y opposent. Avec des arguments si convaincants qu'ils ont amené les promoteurs à modifier quelques aspects mineurs de leur projet sans pour autant l'abandonner. Ces associations mettent en cause la construction de ce bâtiment démesuré, l'impact inévitable sur le paysage, le trafic incessant de nombreux camions qui vont aggraver la circulation routière, la pollution de notre région, la menace pour la zone Natura 2000 très proche et les oiseaux préservés qui y</p>	<p>Comme vous le rappelez, le projet a fait l'objet d'une concertation volontaire, rassemblant les parties prenantes du territoire, et d'une concertation réglementaire au titre du code de l'urbanisme organisée par la ville de Gennevilliers.</p> <p>Les pré-études disponibles à date ont été présentées pendant cette séquence, avec toutes les limites inhérentes à cet exercice.</p> <p>Il s'agit désormais d'engager les études préalables aux demandes d'autorisation.</p> <p>L'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente</p>

	<p>vivent...</p> <p>Sans doute cet entrepôt répondra-t-il aux intérêts économiques et financiers de sociétés logistiques multinationales qui l'ont commandé et au profit des promoteurs qui le construisent. Leurs intérêts vont à l'encontre des préoccupations des habitants des villes environnantes et de la préservation des berges de Seine.</p> <p>Après une première phase dite de concertation volontaire, va débiter l'enquête publique officielle sur la base de nouvelles études d'impact environnementales, obtenues par les associations. Seront-elles plus fiables que les précédentes dont les promoteurs reconnaissent eux-mêmes les erreurs et les oublis ?</p> <p>Notre groupe « Gennevilliers Insoumise » agit pour une transition écologique qui offrirait aux habitants un cadre de vie plus agréable, avec notamment la mise en place de mesures accroissant la végétalisation urbaine afin de lutter contre le réchauffement climatique...</p> <p>Le projet GREEN DOCK - même reverdi - présenté par les promoteurs, avec l'aval du maire de Gennevilliers et de sa première adjointe ne va-t-il pas, de toute évidence, à l'encontre de cet objectif ? Il y a urgence. Il est temps de rendre aux berges de la Seine, à la nature ce que la révolution industrielle, pour ne pas dire la course aux profits leur ont confisqué depuis maintenant plus d'un siècle ?</p> <p>Rejetons ce projet industriel démesuré qui s'inscrit dans un cycle de surproduction et de surconsommation, aujourd'hui insoutenable pour la planète et ses habitants. Défendons un autre projet de développement et de société, tourné vers les besoins humains, le respect de l'écosystème et de la</p>	<p>(la Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p> <p>Le public pourra de nouveau s'exprimer à l'occasion de l'enquête publique, sur la base du dossier d'enquête que nous nous engageons à rendre public un mois avant le démarrage de l'enquête publique.</p>
--	--	---

		<p>biodiversité. Avec les associations qui se battent contre un tel projet, agissons !</p> <p>Gennevilliers Insoumise (LFI-NUPES) 14 oct 2022</p> <p>Contacts : Claire Fiquet 06 64 73 07 62 fi.fiquet.claire@gmail.com Louis Aloisio 06 63 59 63 18 louis.aloisio92@gmail.com</p>	
52	14/10/2022	<p>Madame, Monsieur, la, le Commissaire Enquêteur,</p> <p>A l'heure où nous avons vécu l'une des périodes les plus chaudes jamais enregistrées depuis l'existence des relevés météorologiques, et sans doute les plus froides des prochaines années à venir, actuellement, nous avons dépassés 6 des 9 *limites planétaires. A l'heure où la sobriété énergétique s'impose à toutes et tous ainsi qu'aux personnes morales, comment une plateforme intermodale appelée Green Dock puisse voir le jour ?</p> <p>Située sur une zone d'affluence, d'habitation, de biodiversité interdépartemental (Val d'Oise, des Hauts de Seine et de la Seine-Saint-Denis), ce concept souhaite y être mis. Aujourd'hui et sans cet entrepôt, ce n'est pas moins de 7900 décès prématurés dû à la qualité de l'air en Ile de France. Comment pouvons-nous imaginer rajouter au Port de Gennevilliers, un entrepôt de 2 fois le Stade de France soit 600m de long sur 35 m de hauteur soit un bâtiment de 12 étages?</p> <p>De plus, il y fait promotion du transport fluvial alors qu'il y serait à la marge puisque 15% du trafic sera sur ce mode et tout le restant en véhicule thermique et ou électrique. Ornementé de panneaux solaires sur toit et production maraichère sur le site etc etc. Un bel effet de greenwashing. Puisque nous savons que c'est là encore de l'extraction de ressources</p>	<p>Bon nombre d'éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet devra démontrer sa compatibilité réglementaire vis-à-vis de la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Notre conviction est que le projet Green Dock peut précisément contribuer à l'atteinte des objectifs des politiques ZAN, ZIN et ZEN,:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bâtir sur des friches industrielles (ZAN) et densifier - Désimperméabiliser les sols à l'échelle des parcelles sur lesquels ces projets s'implantent (ZIN) - Encourager le développement de mobilités durables, fluviales et routières (ZEN)

	<p>naturelles dont les limites planétaires sont ou en voie d'être dépassées. Alors pourquoi ce projet Green Dock aurait le droit d'émettre davantage d'émission carbone alors que les entreprises et collectivités sont appelés a procéder au principe de la ZEN** de ZAN*** et de ZIN****.</p> <p>Comment, là encore, pouvons-nous accorder un tel site alors que nous vivons l'effondrement de la biodiversité ? En effet il est localisé face à la ZNIEFF de l' Ile-Saint-Denis (ref: 110030009), où se trouve le nichoir d'un millier Grand Cormoran, de Martin Pêcheur d'Europe, de Faucon crécelle et de bien d'autres espèces encore soit une richesse inestimable de faunes et flores.</p> <p>Un bâtiment d'une telle hauteur concourra forcément à leurs extinctions. Actuellement nous vivons l'écroulement de la faune ornithologique rurale et urbaine. Urbaines, oui, sous l'effet des grandes parois vitrées de bâtiments de bureaux (La Défense) cela trompant la vigilance de ces espèces en s'encastant dessus et retombant bien souvent morts.</p> <p>Egalement, il faut compter le rythme h24 de l'entrepôt. Par conséquent s'ajoutera à la pollution aérienne et visuelle, la pollution lumineuse et sonore nocturne ! Par ailleurs l'étude d'impact du projet exclu cette ZNIEFF. De plus l'étude a été faite sur une période de 3 mois et non 12 mois.</p> <p>Après les jardins ouvriers d'Aubervilliers sacrifiés, l'abattage d'une lignée d'arbres sur Montreuil, le projet immobilier Héloïse d'Argenteuil contre des centaines d'arbres de près de 70ans et plus, voici une biodiversité encore une fois menacée pour un projet démesuré, écocide et consumériste qui participe à la poursuite boulimique de cette société de consommation destructrice.</p> <p>En effet Timothée Parrique dans son livre Ralentir ou Périr dit : "Amazon fait des profits "en ligne" mais les camions qui livrent ces produits et les</p>	<ul style="list-style-type: none">- Optimiser la consommation d'énergie, en implantant des énergies renouvelables dans ces projets à l'échelle locale (ZEN)
--	--	---

emballages qui les protègent sont bien réels". il fait mention de la pollution matérielle s'ajuvant à la pollution numérique

Celà traduit du problème malgré la dématérialisation le problème reste entier : Devons-nous toujours avoir le magasin chez soi ? Avons-nous toujours nécessité d'avoir plus compte tenu de l'aspect sociale dont la manière sont issus et confectionné ces biens à travers le monde tout en désertifiant nos villes et villages .

Le Prix Nobel 2018 Dr Denis MUKWEGE, lors de son discours à Oslo :

"La réalité troublante est que l'abondance de nos ressources naturelles [RdC] alimente la guerre, source de violence extrême et de la pauvreté abjecte,... Nous aimons tous les belles voitures, les bijoux et les gadgets ... J'ai moi-même un smartphone. Ces objets contiennent des minéraux que l'on trouve chez nous souvent extraits dans des conditions inhumaines par de jeunes enfants victimes d'intimidations et de violences sexuelles... Réfléchissez un instant au coût humain de la fabrication de ces objets. Fermez les yeux devant ce drame, c'est être complice !"

<https://www.france24.com/fr/20181210-remise-nobel-paix-denis-mukwege-guerre-rdc-indifference-violences-sexuelles-discours>

Un tel projet rend complice et entretient ces pratiques !

Ce projet est préhistorique et déphasé ! L'enjeu que nous vivons n'est plus de savoir comment nous pourrions livrer tel et tel produit ! Mais plutôt aurions des personnes en capacités de le faire si celles-ci ne peuvent plus s'alimenter correctement, respirer aisément, vivre quotidiennement ; à la vue de la destruction du Vivant face aux projets systémiques que l'on nous propose, qui

		<p>aujourd'hui n'est plus de l'intérêt général et économique de toutes et tous. C'est un refus catégorique à une telle infrastructure.</p> <p>Je vous remercie.</p> <p>Maël DIEYE</p> <p>* Les limites planétaires sont les limites acceptables par le système de la Terre, au-delà de sa capacité à se régénérer. Les dépasser revient à rendre le système de la Terre bien instable et moins résilient. Les 9 limites sont: LE changement climatique - L'érosion de la biodiversité - Le changement d'utilisation des sols - L'introduction d'entités nouvelles dans la biosphère - La perturbation du cycle du phosphore et de l'azote - L'acidification des océans - L'augmentation des aérosols dans l'atmosphère - l'appauvrissement de l'ozone stratosphérique - le cycle d'eau douce bleu et verte</p> <p>** Zéro Emission Nette ***Zéro Artificialisation Nette ****Zéro Imperméabilisation Nette</p>	
53	14/10/2022	<p>Comment justifier un tel projet ? Démesuré, à l'encontre des objectifs écologiques futurs et actuels, contre nature. Je suis abasourdie par les arguments tenus qui ne reflètent pas la réalité du projet envisagé, avec tous les désagréments qui vont en découler. Non seulement pour la faune et flore alentour, mais également pour les populations dont les habitants de Gennevilliers !! Car la multitude de camions qui vont sortir de cet entrepôt viendront amplifier le trafic routier actuel qui est déjà saturé. Alors NON à Green dock, NON à tous ces projets qui vont faire de notre vie quotidienne un enfer.</p>	<p>Bon nombre d'éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne respecte pas les impacts tolérés vis-à-vis de la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront</p>

			<p>intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Au niveau du trafic, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>
54	14/10/2022	<p>Je ne comprends pas qu'un tel projet ne puisse pas s'inscrire en retrait des zones protégées des berges de Seine afin de minimiser son impact sur des lieux qui ont été protégés jusqu'à ce jour par la municipalité d'Epinay sur seine. Comment peut-on décider sans aucun dialogue avec les communes avoisinantes d'un projet de telle ampleur, comment ne pas tenir compte de tous ceux qui profitent (pour l'instant) de ces lieux dédiés aux promeneurs, aux cyclistes.. il doit exister des alternatives plus consensuelles</p>	<p>Le projet viendra en remplacement d'entrepôt existant et va contribuer à déminéraliser la berge. Il constituera donc un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle.</p>
55	14/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>Professionnel en activité présent sur le Port Autonome de Gennevilliers j'affirme que le Projet construction plateforme multimodale de logistique urbaine sur la Parcelle sise 28 route du bassin N° 5 est un projet moderne avec intérêt économique pour tous les riverains des communes environnantes</p> <p>Cette plateforme moderne en tous points sera nécessaire, le transport fluvial profitera à tous au titre de la décarbonation</p> <p>Ce projet sera générateur de très nombreux emplois .</p> <p>Pour avoir été présent à la Réunion Publique Mercredi 12 OCT 2022</p>	<p>Votre observation rejoint l'analyse menée par HAROPA Port sur la pertinence d'une densification des activités logistiques dans un port fluvial de petite couronne.</p> <p>La logistique est en effet un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p>

		<p>de 18 heures à 21 heures , le projet de construction en ses pré-études et études en cours présenté par les responsables Projet BET GOODMAN et par le Représentant Agence HAROPA PORT s'est trouvé cohérent avec l'environnement en son ensemble .</p> <p>J'approuve le Projet qui sera utile à tous ses utilisateurs sur la durée Je suis certain que le Projet prendra en compte certaines observations proposées et entendues par les Représentants de l'opinion publique</p>	
56	14/10/2022	<p>-- OBSERVATIONS D'ENVIRONNEMENT 92--</p> <p>Le Port de Gennevilliers, zone économique avec des équipements aménagés en vue d'accueillir des activités logistiques, représente une opportunité pour l'implantation d'un entrepôt.</p> <p>A l'échelle de l'île de France, le besoin de rapatrier l'activité logistique en petite Couronne n'est plus à démontrer.</p> <p>En revanche, ce qui reste sans réponse, c'est le besoin de données concrètes qui justifierait le dimensionnement de GreenDock (90 000 m2 dédié à la logistique) : à ce jour, autant la justification de rapprocher l'activité logistique des consommateurs est parfaitement claire et acceptable, autant le gigantisme de l'entrepôt ne semble pas évident à comprendre.</p> <p>De plus, la prise en compte de la zone Natura 2000 n'a pas été assez développée dans cette concertation.</p> <p>En premier lieu, les documents fournis ne mentionnent pas d'études d'incidences envisagées pour la zone Natura 2000, ce qui est pour le moins incompréhensible..</p> <p>Or ce point évoqué par toutes les associations et collectivités, n'a pas reçu en réponse des éléments concrets de réflexion. On peut comprendre, que le recensement des espèces soit difficile du fait des migrations de certaines, de la rentrée en hibernations d'autres comme les chiroptères : pour autant, un plan méthodologique sur la faisabilité de cette étude avec ses contraintes aurait dû être présenté.</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p> <p>Des passages supplémentaires d'écologues en période d'hivernage permettront de finaliser des études complètes dans le cadre du dépôt de demande d'autorisation.</p> <p>L'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente (la Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p>

	<p>Dans les études relatives à la pollution lumineuse ou acoustique, le promoteur a lui-même identifié des nuisances pour la zone Natura 2000. Leur réduction a été peu évoquée en réunion du 12 octobre alors que ces points sont de première importance.</p> <p>Pour rester sur le thème de la biodiversité, la pré-étude (incomplète) sur cette thématique, montre des efforts d'évitement ou de compensation des nuisances qui vont dans le bon sens mais sont insuffisantes. Ces mesures doivent figurer comme ligne directrice dans toutes les phases de modifications du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renaturation de la berge Nord du projet - Choix d'une palette végétale locale, plantée en pleine terre, - Végétalisation plus importante de la façade du projet - Intégration de nichoirs destinés à l'avifaune et gîtes à chiroptères en phase travaux et d'exploitation <p>Par ailleurs, les panneaux solaires exigés par la loi Climat et Résilience tendent vers une utilisation intelligente du nouveau bâtiment même s'il n'est pas encore connu s'ils sont suffisamment dimensionnés pour alimenter tous les besoins en énergie. Ceci serait un objectif à atteindre compte tenu de la vigilance que nous devons tous apporter à notre consommation énergétique : les mégas constructions, comme les autres, doivent ponctionner un minimum dans la production électrique générale.</p> <p>La part de trafic fluvial annoncée de la part du promoteur (15%) doit être un palier, non une finalité. Comme Goodman s'en réclame, être vertueux aujourd'hui, n'est plus seulement renaturer une parcelle ou construire une ferme urbaine, c'est aussi identifier les axes de progression d'une partie de ses activités pour aller dans le sens des exigences de la transition climatique et proposer des solutions.</p>	<p>La part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et est basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. De nouvelles études sont en cours, qui pourront déboucher sur de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet. L'ajout d'un second ponton au sein du projet permet d'envisager d'ores et déjà une augmentation de ce trafic et l'adaptation de Green Dock à cette évolution.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.). La résilience du projet à des épisodes de crue fera également l'objet d'études détaillées qui permettront de garantir son adéquation avec son environnement, notamment hydrogéologique.</p> <p>Afin d'améliorer la desserte du site pour les employés, un Plan de Mobilités, impliquant HAROPA PORT, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun, à vélo et de promouvoir les solutions de covoiturage.</p>
--	---	--

Les chiffres de projection des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines dues au trafic routier pour l'activité de Greendock ne seraient pas significatifs au regard des émissions à l'échelle du port, selon le prédiagnostic livré à cette concertation Ceci peut s'expliquer par la présence de la A86 à proximité ainsi que par l'usage croissant de véhicules électriques (comme Goodman l'a également supposé en réunion).

Goodman est un groupe international désireux de construire l'un des plus gros entrepôts d'Île de France : il est en position aujourd'hui pour faire évoluer l'usage du fleuve à des fins logistiques, il doit se saisir de cette possibilité et la cultiver avec le Port...

Les acteurs publics (la préfecture, Voies Navigables de France ...) peuvent également pousser vers cet engagement en exigeant l'augmentation de l'activité fluviale lors par exemple de l'établissement de l'arrêté préfectoral du site.

Concernant le transport ferré ma remarque est la même : l'arrivée d'un giga entrepôt sur le territoire du port doit donner une impulsion au redéveloppement de ce mode dans son enceinte.

Je ne développerai pas ici tous nos questionnements mais les principaux enjeux environnementaux qui n'ont pas été traités lors de cette consultation (ou trop rapidement) sont :

- les risques industriels, notamment liés aux dangers présentés par le stockage de marchandises ;
- les risques d'inondation et de site et sols pollués
- les consommations d'énergie et les déchets,
- L'impact paysager (très mal abordé...)

Ainsi, pour continuer sa réflexion sur le projet et mieux se positionner, Environnement 92 a besoin :

		<ul style="list-style-type: none"> • de la définition des mesures de compensation (éviter ou réduire ?) suite aux dérangements des espèces protégées déterminant la zone Natura 2000 (entre autre la gestion de la lumière artificielle nocturne à minimiser drastiquement pour ne pas perturber la faune terrestre et aquatique...) • de la présentation de l'insertion du projet dans son contexte paysager actuel et futur à partir de divers points de vue; • de l'évaluation plus précise, des risques de pollution des sols et des eaux, en précisant la gestion des eaux de ruissellement et de crue ; • du plan de traitement optimal des différents mode de transports à moyen et long termes, avec pour objectifs de mieux proportionner l'utilisation de la multi-modalité par le site, tant pour les marchandises que pour les agents du site (point non abordé mais il semble que les transport en commun du port ne soient pas suffisant à toutes heures) • de connaître la consommation d'énergie des futurs bâtiments et la part qui sera couverte par la production des panneaux photovoltaïques implantés sur les toitures ; <p>Ce projet est à la croisée d'une double exigence qui peuvent s'avérer contradictoires : porter des activités logistiques au plus proche des consommateurs mais également, limiter les nuisances induites. Compte tenu de toutes les remarques formulées, le Port, les acteurs publics et le promoteur doivent apporter des réponses dans la limite de ce qui est réellement acceptable.</p> <p>Virginie Codina et Irène Nenner Environnement 92</p>	
57	14/10/2022	<p>Je m'oppose totalement au projet Green dock :</p> <p>1) il est incompatible avec la proximité de la zone Natura 2000 de l'île-saint-Denis, espace naturel identifié pour sa qualité, sa rareté, son utilité dans la</p>	<p>Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>

	<p>préservation d'espèce en voie de disparition et si précieuse pour les habitants de la région.</p> <p>Il semble aller à l'encontre de plusieurs politiques régionales ou projets locaux</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les objectifs du Schéma Régional de Cohérence Ecologique de la région Île-de-France: « réduire l'artificialisation des berges des cours d'eau et favoriser le développement d'habitats diversifiés capables d'accueillir des espèces aquatiques (poissons, invertébrés) et terrestres (oiseaux, insectes, chauve-souris) utilisant la végétation rivulaire »... <p>« Le SRCE... a en effet posé comme postulat de départ que tous les sites Natura 2000 étaient constitutifs des réservoirs de biodiversité. La mise en réseau de ces différents sites via la trame verte et bleue représente en outre une plus-value notable pour l'ensemble des espèces d'intérêt communautaire concernées. »</p> <ul style="list-style-type: none"> - projet de protection des berges de Seine, de renaturation et de restauration des corridors écologiques, restauration des paysages, chemin de halage; Plaine commune, dépt: 92, 93, 95 <p>2) Il va générer de nombreuses nuisances liées à l'augmentation du trafic routier (85% de son trafic total), pollution sonore et de l'air, aggravation des bouchons dans une zone déjà sursaturée.</p> <p>Mr le Maire, vous qui défendez ce projet, n'avez vous aucune empathie pour les utilisateurs du T1 qui chaque jour restent bloqués dans les transports, voient leur temps de trajets s'allonger et souvent préfèrent descendre et terminer à pied? À l'heure où il faut décarboner les transports et favoriser les transports en commun cela me paraît incohérent de le densifier par ailleurs par de tels projets surdimensionnés.</p> <p>Avec plus de 408 PL , 960 VUL, 1050 VL par jour en plus sur nos routes, 7j/7, 24h /24, nos vies vont tourner au cauchemar ! Il serait intéressant que les cartes montrant l'impact de green dock sur le trafic routier ne se limitent pas à la zone du port, mais montrent au delà du pont d'Epina y l'impact sur les</p>	<p>Le projet dans son ensemble fait l'objet d'études exhaustives (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat, études qui seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Concernant le trafic, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Concernant l'emploi, les activités exercées par DB Schenker sur Green Dock ne seront pas les mêmes que dans leur autre entrepôt présent sur le Port de Gennevilliers. En ce qui concerne Ceva et STEF, ils ne sont pas présents actuellement sur le Port.</p>
--	--	---

pont de l'île saint Denis, de Saint-Ouen, d'Asnière, points névralgiques et NON EXTENSIBLES pour accéder au nord ouest de Paris.

3) L'activité au sein du projet green dock peut aussi poser question. Les trois sociétés qui vont s'implanter sont des leaders de la logistique et sont déjà présentes dans les départements voisins 93, 95 et même sur le site de Haropa Port pour SCHENKER. Vont elles juste délocaliser leur activité et donc ne pas créer de réels nouveaux emplois ou développer des solutions pour le secteur en pleine expansion qu'est le e-commerce comme elles le proposent toutes sur leurs sites:

<https://www.stef.com/nos-solutions-e-commerce>

<https://www.cevalogistics.com/en/ceva-insights/ecommerce-in-a-changing-world>

Partant du constat que l'on enregistre déjà 4,3 millions de mouvements logistiques par semaine en Île-de-France doit-on continuer dans cette direction? il paraît alors légitime de se demander si ce projet est compatible avec des objectifs de développement durable, de sobriété énergétique, en dépit de son apparent greenwashing.

Doit-on sacrifier un environnement précieux, une biodiversité fragile et notre qualité de vie au dieu de la surconsommation? Pour moi la réponse est évidente, c'est non !

Pour finir sur une note optimiste, j'ai aperçu une bergeronnette des ruisseaux cette semaine, au parc de l'île saint Denis ! Dans le document Objectif 2025 de Haropa Port il est dit, je cite « Parmi les projets représentatifs: - Amélioration de la biodiversité sur le territoire portuaire... » En espérant que nous serons entendus !

Une habitante de l'île-saint-Denis.

58	17/10/2022	<p>Madame, Monsieur, la, le Commissaire Enquêteur,</p> <p>A l'heure où nous avons vécu l'une des périodes les plus chaudes jamais enregistrées depuis l'existence des relevés météorologiques, et sans doute les plus froides des prochaines années à venir, actuellement, nous avons dépassés 6 des 9 *limites planétaires. A l'heure où la sobriété énergétique s'impose à toutes et tous ainsi qu'aux personnes morales, comment une plateforme intermodale appelée Green Dock puisse voir le jour ?</p> <p>Située sur une zone d'affluence, d'habitation, de biodiversité interdépartemental (Val d'Oise, des Hauts de Seine et de la Seine-Saint-Denis), ce concept souhaite y être mis. Aujourd'hui et sans cet entrepôt, ce n'est pas moins de 7900 décès prématurés dû à la qualité de l'air en Ile de France. Comment pouvons-nous imaginer rajouter au Port de Gennevilliers, un entrepôt de 2 fois le Stade de France soit 600m de long sur 35 m de hauteur soit un bâtiment de 12 étages?</p> <p>De plus, il y fait promotion du transport fluvial alors qu'il y serait à la marge puisque 15% du trafic sera sur ce mode et tout le restant en véhicule thermique et ou électrique. Ornementé de panneaux solaires sur toit et production maraichère sur le site etc etc. Un bel effet de greenwashing. Puisque nous savons que c'est là encore de l'extraction de ressources naturelles dont les limites planétaires sont ou en voie d'être dépassées. Alors pourquoi ce projet Green Dock aurait le droit d'émettre davantage d'émission carbone alors que les entreprises et collectivités sont appelés a procéder au principe de la ZEN** de ZAN*** et de ZIN****.</p> <p>Comment, là encore, pouvons-nous accorder un tel site alors que nous vivons l'effondrement de la biodiversité ? En effet il est localisé face à la ZNIEFF de l'Ile-Saint-Denis (ref: 110030009), où se trouve le nichoir d'un millier Grand</p>	Contribution identique à la contribution n° 52
----	------------	--	--

	<p>Cormoran, de Martin Pêcheur d'Europe, de Faucon crécelle et de bien d'autres espèces encore soit une richesse inestimable de faunes et flores.</p> <p>Un bâtiment d'une telle hauteur concourra forcément à leurs extinctions. Actuellement nous vivons l'écroulement de la faune ornithologique rurale et urbaine. Urbaines, oui, sous l'effet des grandes parois vitrées de bâtiments de bureaux (La Défense) cela trompant la vigilance de ces espèces en s'encastant dessus et retombant bien souvent morts.</p> <p>Egalement, il faut compter le rythme h24 de l'entrepôt. Par conséquent s'ajoutera à la pollution aérienne et visuelle, la pollution lumineuse et sonore nocturne ! Par ailleurs l'étude d'impact du projet exclu cette ZNIEFF. De plus l'étude a été faite sur une période de 3 mois et non 12 mois.</p> <p>Après les jardins ouvriers d'Aubervilliers sacrifiés, l'abattage d'une lignée d'arbres sur Montreuil, le projet immobilier Héloïse d'Argenteuil contre des centaines d'arbres de près de 70ans et plus, voici une biodiversité encore une fois menacée pour un projet démesuré, écocide et consumériste qui participe à la poursuite boulimique de cette société de consommation destructrice.</p> <p>En effet Timothée Parrique dans son livre Ralentir ou Périr dit : "Amazon fait des profits "en ligne" mais les camions qui livrent ces produits et les emballages qui les protègent sont bien réels". il fait mention de la pollution matérielle s'adjuvant à la pollution numérique</p> <p>Celà traduit du problème malgré la dématérialisation le problème reste entier : Devons-nous toujours avoir le magasin chez soi ? Avons-nous toujours nécessité d'avoir plus compte tenu de l'aspect sociale dont la manière sont issus et confectionné ces biens à travers le monde tout en désertifiant nos villes et villages .</p>	
--	--	--

Le Prix Nobel 2018 Dr Denis MUKWEGE, lors de son discours à Oslo :

"La réalité troublante est que l'abondance de nos ressources naturelles [RdC] alimente la guerre, source de violence extrême et de la pauvreté abjecte,... Nous aimons tous les belles voitures, les bijoux et les gadgets ... J'ai moi-même un smartphone. Ces objets contiennent des minéraux que l'on trouve chez nous souvent extraits dans des conditions inhumaines par de jeunes enfants victimes d'intimidations et de violences sexuelles... Réfléchissez un instant au coût humain de la fabrication de ces objets. Fermez les yeux devant ce drame, c'est être complice !"

<https://www.france24.com/fr/20181210-remise-nobel-paix-denis-mukwege-guerre-rdc-indifference-violences-sexuelles-discours>

Un tel projet rend complice et entretient ces pratiques !

Ce projet est préhistorique et déphasé ! L'enjeu que nous vivons n'est plus de savoir comment nous pourrions livrer tel et tel produit ! Mais plutôt aurions des personnes en capacités de le faire si celles-ci ne peuvent plus s'alimenter correctement, respirer aisément, vivre quotidiennement ; à la vue de la destruction du Vivant face aux projets systémiques que l'on nous propose, qui aujourd'hui n'est plus de l'intérêt général et économique de toutes et tous. C'est un refus catégorique à une telle infrastructure.

Je vous remercie.

Association Epinay+Saine

* Les limites planétaires sont les limites acceptables par le système de la Terre, au-delà de sa capacité à se régénérer. Les dépasser revient à rendre le système de la Terre bien instable et moins résilient. Les 9 limites sont:
LE changement climatique - L'érosion de la biodiversité - Le changement d'utilisation des sols - L'introduction d'entités nouvelles dans la biosphère - La perturbation du cycle du phosphore et de l'azote - L'acidification des océans - L'augmentation des aérosols dans l'atmosphère - l'appauvrissement de l'ozone stratosphérique - le cycle d'eau douce bleu et verte

** Zéro Emission Nette

***Zéro Artificialisation Nette

****Zéro Imperméabilisation Nette

Annexe 8.1 : Avis critique sur le projet « Green Dock » expertise par les associations datée du
20/09/2022

AVIS CRITIQUE SUR LE PROJET « GREEN DOCK »

EXPERTISE PAR LES ASSOCIATIONS

DATÉE DU 20/09/2022

Qui sommes-nous ?

Nous sommes **un collectif d'associations locales** (Coordination Eau Île-de-France, EducEcolo, Groupe national de surveillance des Arbres ISD, Halage, L'Essoreuse, Le Jardin du Figuier, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante, Péniches à la folie, Protection Berges de Seine) **engagées dans la protection de l'environnement et la préservation de la qualité de vie des habitants** de la boucle Nord de Seine et du nord de Paris.

Depuis un an, nous étudions en profondeur le projet d'entrepôt géant « Green Dock » sous ses multiples aspects, en concertation avec son promoteur (la multinationale australienne Goodman) et son commanditaire (l'établissement public Haropa Ports).

Veillez trouver ci-dessous **les éléments que nous estimons utiles de communiquer à tous les citoyens** intéressés par la concertation publique mise en place par la mairie de Gennevilliers.

Notre point de vue sur le projet « Green Dock » en résumé :

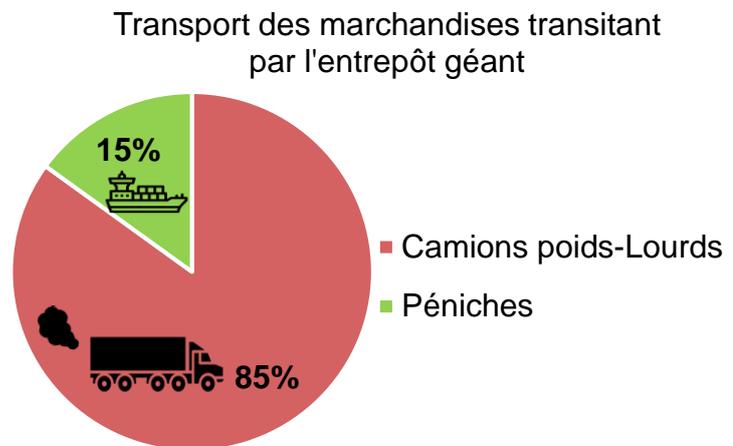
- **Un projet pharaonique et hors-sol, héritage d'une ère du gigantisme industriel devenue obsolète.**
- **De nombreux risques et externalités négatives pour la région (trafic, pollution, santé) pour des bénéfices très hypothétiques.**
- **Un impact considérable sur les paysages naturels de la boucle Nord-de-Seine, patrimoine naturel des habitants des départements 92, 93, 95.**
- **Une menace directe pour la première zone naturelle non-anthropique en aval de Paris, classée Natura 2000 et réserve ornithologique d'intérêt majeur.**

Un projet industriel démesuré qui comporte de nombreux risques pour la région : pollution, trafic, santé, etc.

« Green Dock » est le nom d'un projet industriel pharaonique, dont la démesure s'inscrit dans **un cycle de surproduction et de surconsommation aujourd'hui obsolète, non soutenable pour la planète.**

La présentation qui en est faite par ses promoteurs insiste sur l'aspect écologique de la logistique fluviale, mais omet de souligner que **seulement 15% des marchandises de l'entrepôt, en amont comme en aval, transiteront par le fleuve**. L'utilisation du fleuve est donc très marginale.

Le reste, à savoir **85% des marchandises à l'arrivée, et 85% des marchandises au départ de ce gigantesque entrepôt, seront acheminées dans une incessante circulation de véhicules utilitaires et poids-lourd**, qui viendront de partout en Europe et se déploieront dans toute la région parisienne.



L'appellation d'entrepôt « du dernier kilomètre » prête ici à confusion : ce sont en fait des dizaines de kilomètres que les véhicules de livraison devront parcourir pour livrer à leurs destinataires.

Dans ces entrepôts dits « du dernier kilomètre » les coefficients de rotation des marchandises sont élevés, et, soumis à cette cadence infernale (avec en bout de chaîne un consommateur qui attend une livraison rapide), les véhicules circulent souvent avec un taux de chargement réduit. Or, l'étude trafic des promoteurs s'est basée sur des chargements quasiment pleins, ce qui minimise l'impact du futur entrepôt sur la circulation.

En réalité, les conséquences du fonctionnement de « Green Dock » seront lourdes pour le trafic sur les routes environnantes (A15 et A86) et dans les communes adjacentes (Gennevilliers, Colombes, St-Ouen, Villeneuve-la-Garenne, St-Denis, Epinay-sur-Seine, Argenteuil, Herblay, Enghien, etc.)

Contrairement à ce que laissent entendre les projections statistiques « rassurantes » des promoteurs, **une augmentation de quelques % du trafic aux heures de pointe a en fait un très grand impact sur les personnes bloquées dans ce même trafic**, et les automobilistes peuvent s'attendre à perdre **un temps supplémentaire conséquent chaque jour dans les bouchons**.



Cela amènera un surplus de stress pour les automobilistes, et un surplus **de pollution environnementale (gaz à effets de serre, particules fines) dans notre zone urbaine**, qui est déjà une des plus polluées de toute la région parisienne, avec tous **les risques que cela comporte pour la santé des habitants** de Gennevilliers et des communes alentour.

Bref, « Green Dock » sera essentiellement un gigantesque entrepôt routier, que rien ne justifie de placer à cet endroit, en bord de Seine.

De nombreuses autres solutions existent (un entrepôt plus modeste et véritablement axé fluvial à cet endroit, d'autres entrepôts plus réduits et réellement proches des clients afin de permettre de vraies livraisons vertes, etc.), plus vertueuses du point de vue écologique, et plus respectueuses de la qualité de vie des habitants alentour.

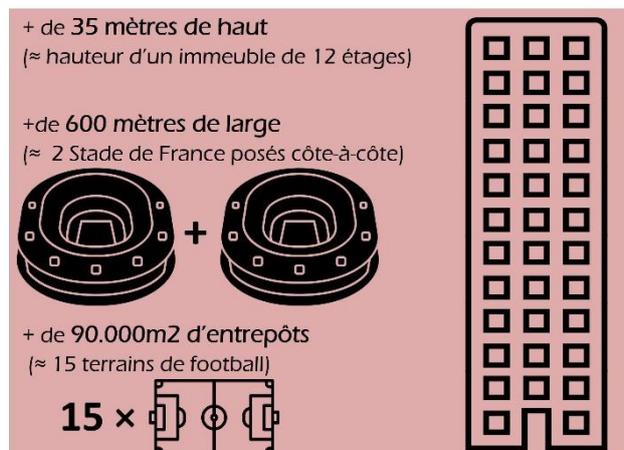
Ces solutions n'ont pas été sérieusement étudiées par les décideurs d'Haropa Port et la multinationale australienne Goodman, dont le but est manifestement d'aller au plus rapide et au plus avantageux pour eux, selon une idéologie du gigantisme industriel en contradiction, localement, avec l'intérêt général des habitants de notre zone urbaine, et, globalement, avec les enjeux environnementaux de notre époque.

Un impact énorme sur les zones naturelles d'habitation, de promenade et de loisirs de la boucle Nord de Seine

Contrairement à ce que laissent supposer les « vues d'architecte » euphémisantes fournies par les promoteurs, **l'impact paysager du futur entrepôt sera énorme.**

Sa longueur sera de 600 mètres et **sa hauteur de 35 mètres (l'équivalent d'un immeuble d'habitation de 12 étages)** triplera celle des entrepôts existants à l'heure actuelle sur le site (qui mesurent entre 11 et 15 mètres).

« Green Dock », ce sera, globalement, l'équivalent de deux Stades de France posés côte à côte !



35 mètres de haut sur 600 mètres de long, c'est l'équivalent deux Stade de France posés côte à côte.

Sa construction serait un désastre pour le paysage fluvial de la boucle Nord-de-Seine, qui constitue un patrimoine commun à l'ensemble des habitants du 92, du 93 et du 95 (paysage longtemps célébré, notamment, par les peintres impressionnistes).

Si l'on peut admettre que le port de Gennevilliers renouvelle les entrepôts existants sur son rivage Seine, son **PLU (Plan Local d'Urbanisme)** stipule que les constructions à cet endroit doivent veiller à leur insertion paysagère.

Quant au SODD (Schéma d'Orientation et de Développement Durable), il stipule que les berges de Seine doivent être épargnées par les activités industrielles nuisibles.

Comment, dès lors, permettre que l'édification de cette Grande Muraille de Chine, avec son incessante circulation de camions bruyants et polluants, ses lumières nocturnes, etc., vienne sinistrer le paysage des zones de promenade et d'habitation alentour ?

Un port implanté en zone urbaine a des obligations envers son voisinage immédiat, il ne peut pas faire tout ce qu'il veut, a fortiori lorsqu'il prétend, comme le port de Gennevilliers, faire partie des ports nouvelle génération soucieux de leur insertion harmonieuse dans leur environnement.

Le projet « Green Dock » est par ailleurs en contradiction avec d'autres projets existants, et antérieurs à lui (et donc prioritaires), comme ceux de bases nautiques et de zones de naturelles de loisirs portés par les communes environnantes, notamment au niveau du petit bras de Seine. C'est pourquoi il est vigoureusement combattu par les collectivités locales concernées.

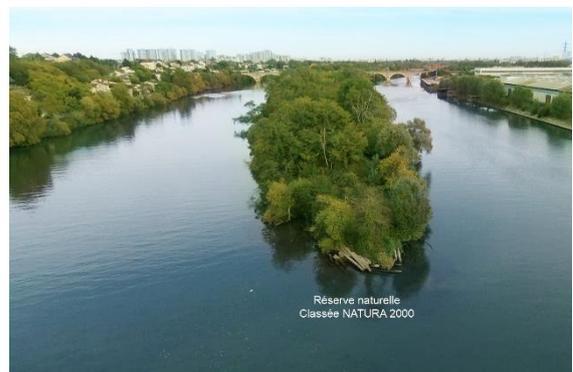


Projet de base nautique sur l'Île-Saint-Denis, auquel vient directement s'opposer le projet Green Dock (baignade compromise par le trafic fluvial).

Comment imaginer « rapprocher les habitants du fleuve » et leur permettre d'en découvrir la richesse environnementale, si c'est en contrebas d'un entrepôt géant, au milieu des camions et des gaz d'échappement ?

Menaces directes sur une zone naturelle protégée, d'intérêt écologique majeur

Sur 400 mètres de long, le futur entrepôt « Green Dock » longera, dans une très grande proximité (à peine une cinquantaine de mètres), la pointe aval de l'Île-St-Denis, qui est la première zone naturelle non-anthropique que l'on trouve en aval de Paris.





Il s'agit d'une zone naturelle protégée ZNIEFF labellisée Natura 2000 (en raison de l'intérêt majeur de son écosystème) et d'une réserve ornithologique abritant plusieurs espèces d'oiseaux rares et menacés, dont le Martin-Pêcheur d'Europe et le Grand Cormoran (plusieurs centaines d'individus y hivernent chaque année), ainsi que le Faucon Crécelle et la Sterne Pierregarin.

Comment imaginer la cohabitation entre ces espèces protégées par la Directive Oiseaux de l'Union Européenne, dont le site de l'Inventaire national du patrimoine naturel (INPN) stipule qu'il ne faut pas les perturber et respecter leur tranquillité, et une barre d'immeuble en verre de 12 étages dangereuse pour leurs trajectoires de vol, et fonctionnant la nuit avec un éclairage nocif pour eux ?

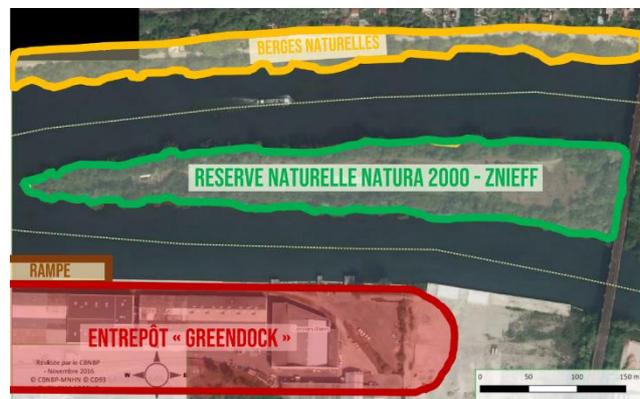


Sur les plans du futur « Green Dock », la rampe à poids lourds, qui emmènera les camions jour et nuit à 25 mètres de haut et les fera ensuite redescendre dans un ballet incessant, se situe en plein devant l'habitat naturel de ces espèces d'oiseaux protégées.

Les données fournies par les promoteurs admettent d'ailleurs un problème de dépassement des limites autorisées en

termes de pollution sonore, auquel aucune solution satisfaisante n'est apportée (la seule indiquée par les promoteurs consisterait à augmenter encore la hauteur du bâtiment, déjà délirante, avec un mur anti-bruits...).

En termes de pollution lumineuse la nuit (un enjeu important pour les oiseaux qui nichent dans la zone Natura 2000), les études du promoteur concluent – en omettant d'inclure les phares des camions... – que le futur entrepôt n'augmentera que légèrement la luminosité actuelle dans cette zone. Mais elles oublient que, comme les associations le dénoncent depuis des mois auprès de la direction du Port, la parcelle voisine à l'est du futur entrepôt produit aujourd'hui un éclairage nocturne intense et anormal : les promoteurs de « Green Dock » se basent donc sur une situation



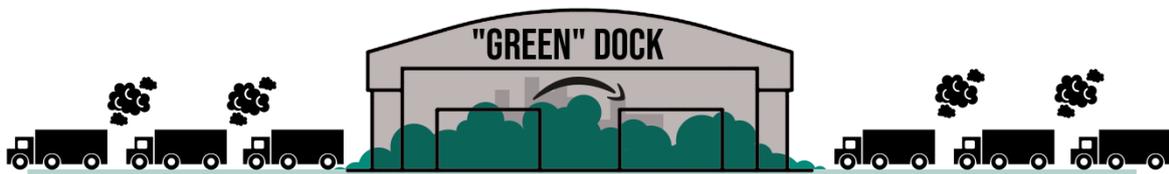
existante problématique (et qui doit changer) pour minimiser l'impact de leur projet.

En réalité, le principal problème tient au fait que **leur étude d'impact environnemental ne couvre que la parcelle même du futur entrepôt, et néglige de prendre en compte les conséquences négatives de son fonctionnement sur la zone Natura 2000.**

La seule véritable projection qui est fournie est celle de **la perte d'ensoleillement en hiver** pour cette zone naturelle dans l'ombre nord du futur entrepôt, mais ses résultats nous semblent hautement contestables, dans la mesure où l'inclinaison choisie pour le trajet du soleil est erronée. Malgré nos demandes répétées, les promoteurs ne nous ont à ce jour toujours pas fourni les données brutes de leur étude qui nous auraient permis de la vérifier.

Le danger est grand pour cette zone naturelle : « Green Dock » signerait probablement **la fin programmée d'un des derniers véritables îlots de fraîcheur et de biodiversité de la petite couronne.**

S'il est construit, **cet entrepôt interrompra un corridor de biodiversité et constituera une menace pour la continuité des trames verte (végétal), bleue (aquatique) et noire (nocturne)** en région parisienne.



« De l'emploi ! De l'emploi ! »... Mais quel « emploi » ?

Quant aux conséquences en termes de « création » d'emploi et de « dynamisme » pour notre région (pour reprendre des éléments de langage déployés par les porteurs du projet) : **s'agit-il vraiment de créations, ou de simples relocalisations d'emplois ? De quelle « qualité » seront ces emplois** (manutentionnaires, pressurisés, sous-payés, comme c'est le cas, le plus souvent dans les cycles de la grande industrie et de la livraison) ? **Comment seront acheminés ces travailleurs**, en l'absence de solutions de transport en commun suffisantes sur le port ? Etc.

En fait, « **Green Dock** » va **remplacer d'autres entrepôts en Ile-de-France, il ne va pas « créer » d'emploi.** Il s'agit plutôt de relocaliser des emplois existants, et il n'y a donc aucun bénéfice pour les travailleurs d'Ile-de-France. Pour notre zone nord-ouest, le développement d'un tel entrepôt constitue en revanche une menace concrète, étant donné **la nocivité attestée des entrepôts géants sur les petits commerces alentour dans les territoires où ils sont implantés.**

Est-ce cela, le modèle de « développement » que l'on souhaite pour la région ?

Un projet excessif, hors-sol et opaque

Notre collectif d'associations a demandé et obtenu un processus de concertation avec les représentants de la multinationale australienne Goodman et du port de Gennevilliers, qui dure depuis le mois de février.

À l'heure actuelle, **de nombreuses interrogations subsistent sur les résultats des études menées par les promoteurs**. Malgré nos demandes officielles et répétées, **nous n'avons pas eu accès aux études brutes elles-mêmes afin de pouvoir les expertiser, en vérifier la méthodologie et les conclusions**. En outre, plusieurs documents produits par les porteurs du projet ont présenté des visualisations malhonnêtes, voire mensongères, comme cela a notamment été relevé [dans la presse](#) (« Greenwashing et démesure sur les berges de Seine », *Le Monde Diplomatique*, 12 août 2022).

Cet entrepôt est manifestement conçu dans le seul but de maximiser une logique de surindustrialisation nocive, sans prise en compte des spécificités du lieu de son implantation. **Nous le jugeons en l'état inadapté et dangereux, aussi bien pour l'environnement que pour la qualité de vie des habitants des communes alentour**. Ce projet doit être suspendu et **repensé en profondeur** (et non simplement « corrigé » aux entournures) **en fonction de l'intérêt général** (et non d'intérêts particuliers).

Pour en savoir plus : <https://www.la-seine-iles-rives.fr/GreenDock/?PagePrincipale>

Pour nous contacter : collectif.preservation@gmail.com

Annexe 8.2 : Observations de l'association Environnement 93 en date du 10/10/2022



Concertation Green Dock, le 12 octobre 2022.

Préambule	
1.	Nécessité d'évolution de la logistique urbaine et opportunités
2.	Flux
2.1.	Flux routier
2.1.1.	Flux routier et report modal
2.1.2.	Typologie client
2.1.3.	Fonctionnement de l'entrepôt
2.2.	Voie fluviale
2.3.	Réseau ferroviaire
3.	Biodiversité
3.1.	Etat initial
3.1.1.	Site du projet
3.1.2.	Site élargi
3.1.2.1.	Observations LPO
3.1.2.2.	DOCOB du site Natura2000 du Parc départemental de l'île Saint Denis
3.1.2.3.	SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique)
3.1.2.4.	Observations VERDI
3.2.	Impact du projet
4.	Energie
5.	Paysage
6.	Intégration environnementale
6.1.	Qualité de l'air
6.2.	Etude luminosité
6.2.1.	Impact Natura2000
6.2.2.	Impact Epinay-sur-Seine
6.3.	Etude acoustique
6.4.	Bilan carbone du projet
7.	Emploi
8.	Risques industriels
9.	Retours d'expérience
Synthèse	
Annexes	

Préambule.

- Dans son mémo 4 intitulé « *Penser au fluvial pour le transport de marchandises* », la MGP (Métropole du Grand Paris) insiste sur l’empreinte environnementale du **transport fluvial** largement inférieure au transport routier compte-tenu de la massification qu’il permet, et des performances particulières du déplacement sur l’eau qui exige peu d’énergie. Le mode fluvial répond significativement aux impératifs de réduction des émissions carbone et de polluants atmosphériques. Par ailleurs le transport fluvial en s’engageant sur une transition vers des énergies décarbonées sera encore plus compétitif sur un axe Seine, loin de la saturation face à des axes routiers en permanence incertains.
- Pour sa part le CESE (Comité économique et social européen) estime que la seule solution pour développer des transports multimodaux et une logistique efficaces et durables, consiste à s’attaquer aux problèmes qui les rendent plus onéreux, plus lents et moins fiables que le transport routier unimodal. Instaurer un nouveau cadre réglementaire en la matière ou injecter des financements supplémentaires n’est pas la solution.
A ce jour, force est de constater que le transport multimodal n’est pas très attrayant.

Pour jouer pleinement son rôle dans le système de transport, le transport multimodal doit devenir véritablement concurrentiel et assurer des flux efficaces et fluides au même coût que le transport unimodal.

Il est indispensable que le **transport ferroviaire**, en particulier, soit mieux adapté à un contexte de marché ouvert et s’attèle à résoudre les problèmes de ponctualité, de fiabilité, de prévisibilité et de flexibilité qui ont une incidence négative sur les solutions multimodales impliquant le rail.

De son côté dans son rapport d’activité 2021 Haropa Port entend renforcer son écosystème logistique.

« Dans un enjeu de décarbonation des chaînes logistiques et de déploiement des ZFE (zones à faibles émissions), l’un des piliers de la stratégie de développement de HAROPA PORT vise à renforcer le corridor sur l’ouest parisien ; l’objectif est d’augmenter son influence dans le système de distribution de l’Île-de-France. Un projet visant à l’établissement d’un schéma directeur territorial, foncier et commercial, en lien avec l’évolution des modes de consommation et des systèmes d’approvisionnement a été lancé dès janvier 2022 ».

- **Le projet d’un entrepôt qui aurait toute sa place sur les 7 hectares de friches industrielles aurait ainsi pu être une réponse à ces ambitions vertueuses. Il semble pourtant que Green Dock ne soit pas à la hauteur des ces ambitions.**

1. Nécessités d'évolution de la logistique urbaine et opportunités.

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de la MGP (métropole du Grand Paris) va s'imposer à tous les documents d'urbanisme et projets. Pour le SCoT la logistique est indispensable au fonctionnement de la Métropole mais ces activités s'y maintiennent difficilement. L'enjeu pour la Métropole est donc de disposer d'une réelle armature logistique construite avec une hiérarchie des sites, qui intègre le facteur « risques » et permettant approvisionnement et stockage des biens de première nécessité (alimentation, médicaments, etc.).

Le SCoT vise donc à maintenir une offre immobilière adaptée dans la Métropole, à la renouveler, à la développer et à la diversifier pour apporter les réponses à l'ensemble de la chaîne, socle du système logistique métropolitain, et anticiper les situations d'urgence.

Préserver et développer des espaces en bords à voie d'eau, pérennes ou temporaires, notamment pour la logistique urbaine et les activités portuaires (gestion des matériaux de construction et des déblais de chantiers, etc.). **Veiller à ce que ces espaces soient partagés avec les activités de loisirs, de promenade, et de retour à la nature.**

La problématique du coût du foncier qui provoque l'éloignement des sites logistiques de la zone dense, est ainsi confrontée à un contexte de réorganisation du système logistique qui demande une attention particulière portée à la place qu'il occupe sur le territoire

L'opportunité de la friche de 7 hectares de Haropa Port prend toute sa place dans ces démarches, mais encore faut-il la saisir de manière efficace pour répondre aux objectifs d'organisation logistique auxquels il faut associer de manière inséparable les actions à mobiliser pour lutter contre les effets du dérèglement climatique.

Alors que nombre d'entrepôts se développent sur Haropa Port, comme les entrepôts de La Poste ou **Paris Air2 Logistics** sur une friche de 13 hectares¹, la participation d'Haropa Port à l'intermodalité de la chaîne logistique ne peut se satisfaire des objectifs de report fluvial annoncés par Goodman sur le projet Green Dock.

Par ailleurs l'insuffisance des études d'impact de l'entrepôt sur la biodiversité, le paysage, le cadre de vie des habitants confrontés à ce projet, doit encore être évaluée à hauteur de la préconisation 17 du SCoT² de la MGP qui entend « **veiller à ce que ces espaces soient partagés avec les activités de loisirs, de promenade, et de retour à la nature** ».

¹ https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1475/cp8_web.pdf

² <https://www.registre-numerique.fr/scot-metropole-grand-paris/telechargement?document2=61909>

2. Flux.

2.1. Flux routier.

2.1.1. Flux routier et report modal.

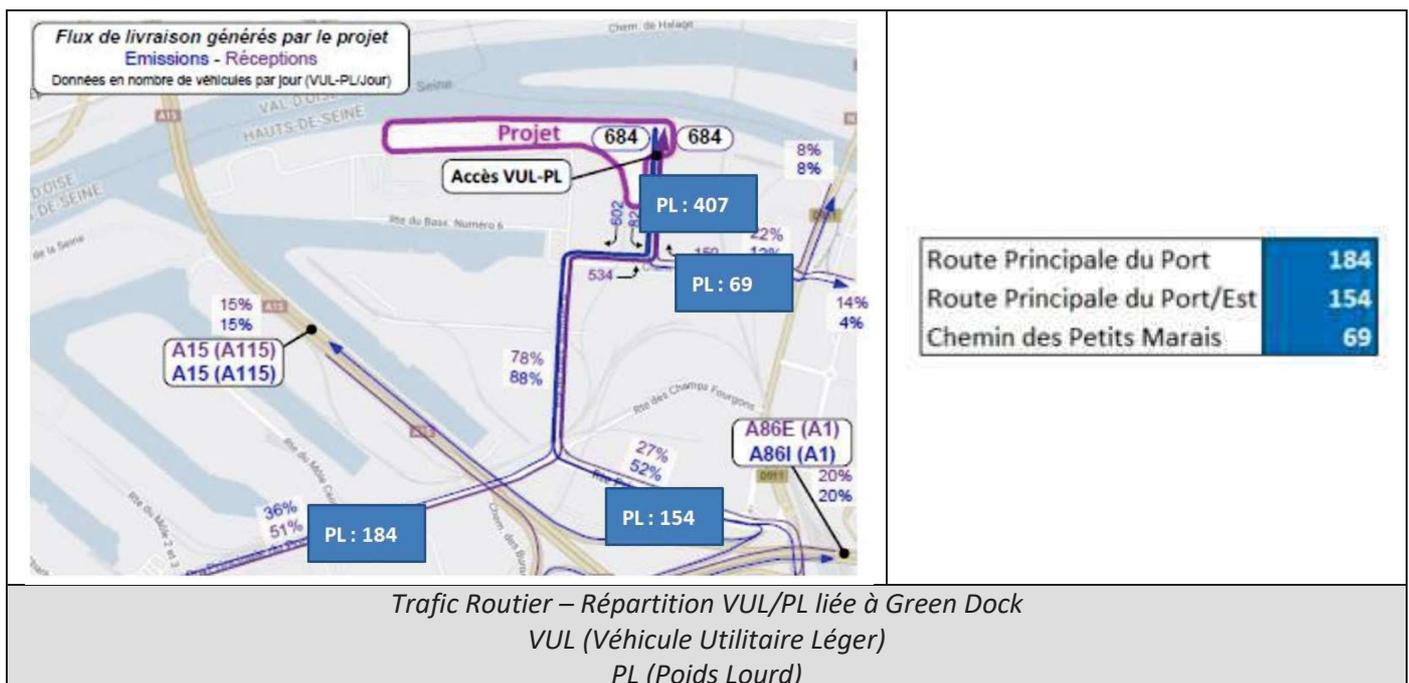
Les informations fournies par le porteur de projet pour estimer concrètement la volonté de report du transport routier vers la voie fluviale ne sont pas suffisamment étayées, et en tout état de cause insuffisantes pour exprimer une volonté réelle de diminuer le transport routier.

Dans le tableau ci-dessous l'échéancier identifiant le report modal éligible de STEF n'est pas justifié. En fonction des hypothèses proposées, ce report modal varie de 10% à 20% dans le meilleur des cas, insuffisant pour l'entrepôt Green Dock, et dérisoire pour les 400 hectares de l'ensemble Haropa Port.

Rotations fluviales quotidiennes	Tonnage distribution quotidien	Report modal éligible	Tonnage fluvial	Solution RoRo+ponton #rotations	Solution Cont.+Barge LU #rotations
SCHENKER	560t	10%	56.0t	1.8	1.9
STEF	650t	10%	65.0t	2	2.3
		20%	130.0t	4.1	4.5
		30%	195.0t	6.1	6.8
CEVA	123t	20%	24.6t	0.8	0.9
Autres	62t	10%	6.2t	0.2	0.2
Total		-	152-282t	4-9	5-10

Transport fluvial aval – Hypothèses projet Green Dock

Dans le schéma ci-dessous il est nécessaire de différencier, en particulier pour les 184 poids lourds transitant par la route principale du port, la part de livraison issue du transfert de marchandise du port de conteneurs de celle des approvisionnements réalisés directement par voie routière



Pour Schenker, déjà présent sur le site du port, l'activité développée sur Green Dock est-elle une nouvelle activité ou un simple transfert ?

2.1.2. Typologie client

La typologie « Client » intervient de manière substantielle dans les mouvements de marchandises sur l'entrepôt. Pour Greendock on ne connaît pas la répartition entre activité de « stockage » et activité de « distribution » dont l'impact sur le taux de rotation des marchandises et des livraisons qui en découlent n'est pas connu et ne peut être évalué à moyen et long terme.

La demande « client » de plus en plus orientée vers l'e-commerce et la livraison rapide influenceront des pratiques de livraison diversifiées telles que magasins spécialisés, drive, points relais.

Les prévisions affichées par Goodman sur la livraison routière risquent d'être sous-évaluées et mettre à mal les grands objectifs de report modal sur le fleuve.

Quels clients seront privilégiés en référence aux 21 postes des filières logistiques (Annexe-1) ?

2.1.3. Fonctionnement de l'entrepôt.

L'exploitation de l'entrepôt est en 2x8 (Plages horaires 6h-14h et 14h-22h).

Comment seront gérées les attentes de poids lourds avant l'ouverture de l'entrepôt avant 6h du matin ?

2.2. Voie fluviale.

Pour VNF (Voies Navigables de France) pour un trafic de 60 passages par jour tout confondu (Plaisance, bateaux à passagers, bateaux de service, etc...), la voie navigable est loin de la saturation à l'inverse des axes routiers.

A long terme (Horizon 2035) le trafic de 9 RoRo émis chaque jour par Green Dock a donc toute sa place et peut largement être amplifié, cependant la gestion de l'espace sur ce ponton va devenir très « Pointue ».

- + Une solution de type **Ro-Ro** : le trafic s'effectuera au moyen d'un ensemble ponton + pousseur sur lequel pourront stationner 20 camions de 3.5t (pouvant contenir environ 1.5t de marchandises)



Solution de type RoRo

Qui va assurer la gestion et les arbitrages pour l'utilisation du ponton ?

Le ponton prévu dans le projet actuel est-il en capacité d'accueillir plus de 9 bateaux par jour ?

Pour un développement conforme aux objectifs de report de la route vers la voie fluviale, le site actuel permettrait-il d'accueillir un nouveau ponton ?

2.3. Réseau ferroviaire.

Le site de Green Dock est équipé d'un embranchement ferroviaire. Le projet envisage de se passer de cet embranchement.

Pourtant Le développement du transport combiné ferroviaire, inscrit dans le projet stratégique de HAROPA PORT, est une des réponses alternatives au transport routier de marchandises, en termes d'objectifs notamment environnementaux.

Dans ce contexte et pour l'année 2022, HAROPA PORT lance ainsi un appel à manifestation d'intérêt (AMI)³ pour recenser les opérateurs de transport combiné souhaitant améliorer la qualité des services existants ou développer de nouveaux services réguliers ferroviaires.

Objectif à terme : développer la compétitivité de l'offre et des volumes opérés de/vers les plateformes ferrées de HAROPA PORT

[Pourquoi ignorer ces intentions dans le cadre du projet Green Dock ?](#)

³ <https://www.haropaport.com/fr/appel-manifestation-dinteret-2022-pour-recenser-les-services-de-transport-combine-ferroviaire>

3. Biodiversité.

Plusieurs types d'enjeux sont à traiter sur ce projet :

- Le diagnostic du site lui-même et les mesures nécessaires à la préservation de la biodiversité qui s'y est installée
- Le diagnostic sur une aire plus large incluant toutes les berges de Seine, la Seine elle-même, la proximité du site Natura2000 de l'île Saint-Denis.
- L'impact du projet en phase travaux puis en phase exploitation.

3.1. Etat initial.

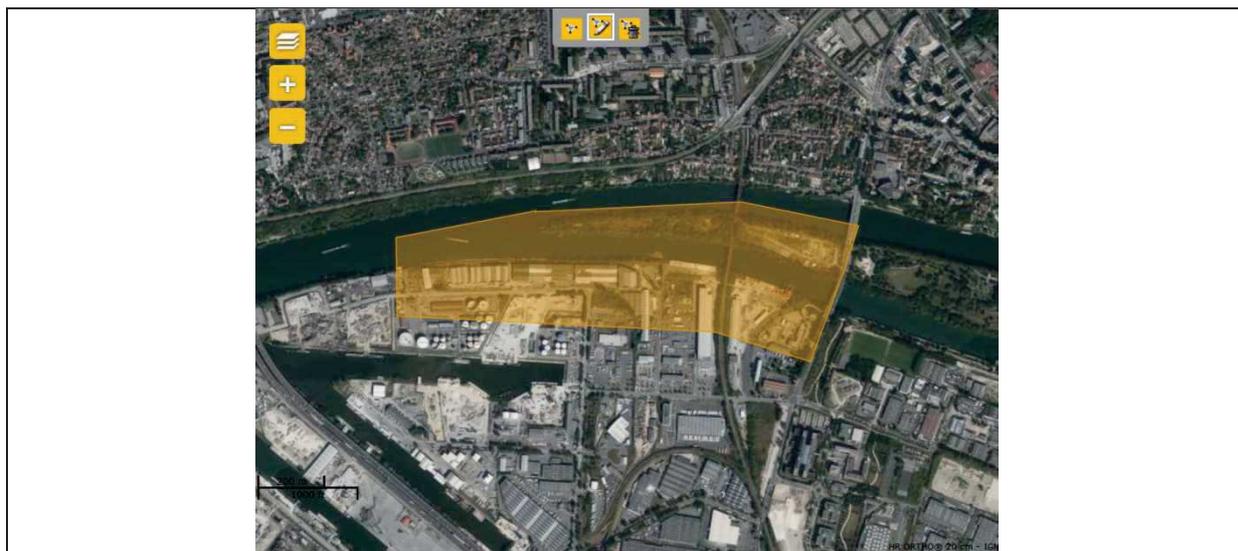
3.1.1 Site du projet.

Le bureau d'étude Biotope a réalisé les inventaires faune / flore qui révèlent la présence de plusieurs espèces à prendre en compte.

Lézard des murailles	Espèce protégée par la loi sur la protection de la nature du 10 juillet 1976 et l'arrêté du 8 janvier 2021 L'enjeu ne peut être qualifié de « faible » comme indiqué dans la présentation du 21 juin 2022.
Serin cini Accenteur mouchet Chardonneret élégant Moineau domestique Bergeronnette grise	Ce cortège d'oiseaux des milieux semi-ouverts et des milieux urbains est considéré comme un enjeu fort par les habitats avérés trouvés sur le site
Peu d'espèces aquatiques	

3.1.2. Site élargi.

3.1.2.1. Observations LPO.



Périmètre élargi hors projet pour tenir compte de la mobilité des oiseaux. Il intègre donc les rives de la Seine et l'extrémité de l'île Saint-Denis depuis le pont d'Epinay.

53 espèces d'oiseaux ont été observées depuis le 1/1/2012. Sur ces espèces 14 sont considérées comme patrimoniales (**définition et liste en Annexe-1**).

On distingue les espèces nicheuses, certaines, probables ou possibles, des espèces hivernantes ou de passage. Il est également tenu compte des espèces qui nichent à proximité mais qui utilisent le périmètre étudié pour se nourrir en période de reproduction (Faucon crécerelle, Sterne pierregarin, etc.). La LPO précise également le statut de menace des espèces de la liste rouge régionale :

EN = en danger
VU = vulnérable
NT = presque menacé

Espèces nicheuses

- secteur du projet (lieu-dit Petits Marais): 20 espèces dont une disparue localement depuis 2013 (Moineau friquet, EN) et 3 nicheuses ailleurs : Hirondelle de fenêtre (NT), Martinet noir, Faucon crécerelle (NT). Les autres sont l'Accenteur mouchet, la Bergeronnette grise (NT), le Chardonneret élégant (NT), la Corneille noire, l'Etourneau sansonnet, la Fauvette à tête noire, la Fauvette grisette, le Merle noir, le Moineau domestique (VU), la Pie bavarde, le Pigeon ramier, le Pouillot véloce, le Rougequeue noir, le Serin cini (EN) et le Troglydte mignon. Il est possible aussi que le Pic vert observé parfois soit nicheur dans le secteur.

- rives de la Seine : Bergeronnette des ruisseaux, Canard colvert, Cygne tuberculé, Gallinule poule-d'eau, Martin-pêcheur d'Europe. le Héron cendré est présent toute l'année sans que l'on sache s'il est nicheur à proximité.

- île Saint Denis (en plus des espèces du secteur du projet) : Grimpereau des jardins, Grive musicienne, Mésange à longue queue (NT), Perruche à collier (?), Pic épeiche, Pigeon colombin (nicheur ? dortoir), Pinson des arbres, Rougegorge familier et peut-être Verdier d'Europe

- cours de la Seine : Mouette rieuse et Sterne pierregarin (VU), ces espèces sont nicheuses au parc des Chanteraines, dans une colonie située à moins de 2km du projet.

Espèces hivernantes ou de passage.

La pointe aval de l'île Saint-Denis héberge hors reproduction un dortoir de Grand Cormoran qui a atteint plus de 700 individus en 2021-2022. Le cours de la Seine près de cette pointe sert de pré-dortoir à des Goélands de 4 espèces (G. argenté, brun, leucophaée et le très rare G. pontique) préalable au rassemblement sur le lac d'Enghien. On peut y trouver aussi, en plus des Mouettes rieuses, la rare M. mélanocéphale. Sur les rives on peut y voir la Bernache du Canada, le Chevalier guignette et le Grèbe castagneux.

L'île peut accueillir une Buse variable, un Pic épeichette (Vu) ou des Grives mauvis ou draine de passage.

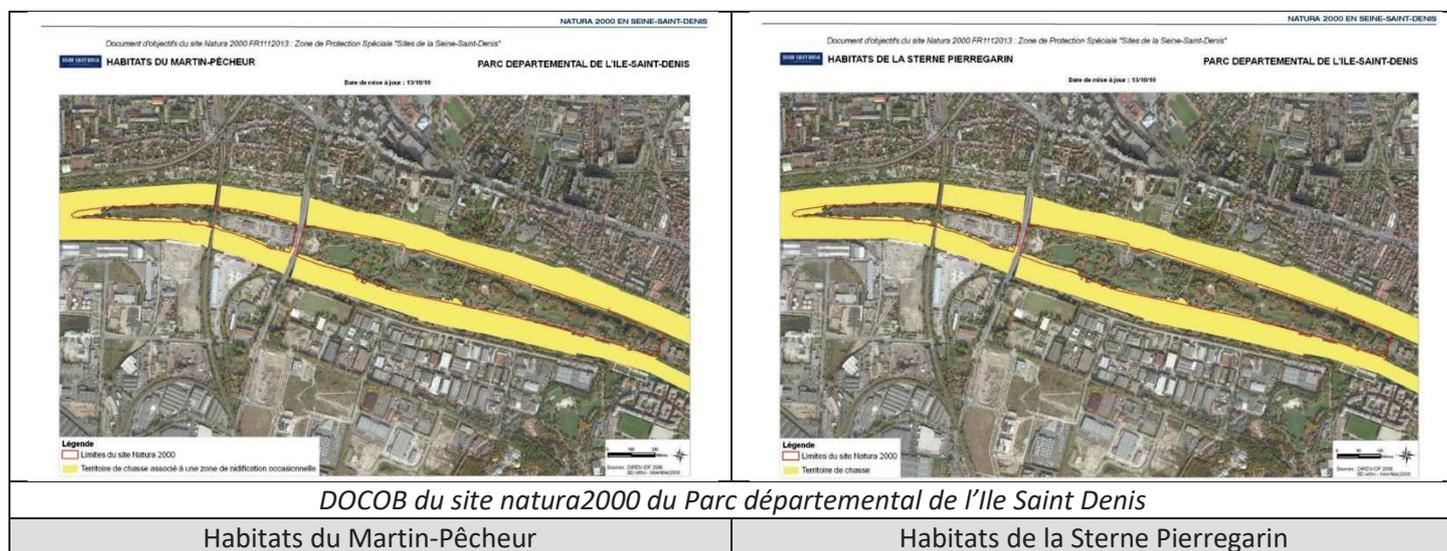
Chiroptères :

Un suivi à minima a été réalisé (une seule nuit) sur la pointe de l'île en 2018, qui a fait ressortir 3 espèces certaines (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl et Pipistrelle de Nathusius) et une espèce probable (Murin de Daubenton).

3.1.2.2. DOCOB du site Natura2000 du Parc départemental de l'Île Saint Denis.

La Sterne Pierregarin chasse sur le petit bras de Seine, le Martin Pêcheur s'y nourrit et niche sur les berges peu végétalisées. La présence de ces deux espèces emblématiques ont permis le classement de la pointe Nord de l'île en site Natura 2000.

Le DOCOB du Parc⁴ mentionne les bras de Seine au droit du projet comme territoire de chasse des ces deux espèces, ce que ne relève pas Biotope.



3.1.2.3. SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique).

Indépendamment de la qualification du petit bras de Seine qui constitue un noyau primaire de la Trame Bleue du territoire, le SRCE a également réalisé un schéma environnemental des berges qui constitue un outil de diagnostic et d'aide à la décision. Il contient notamment une série de cartes intitulées « cartes des orientations d'intervention ».⁵

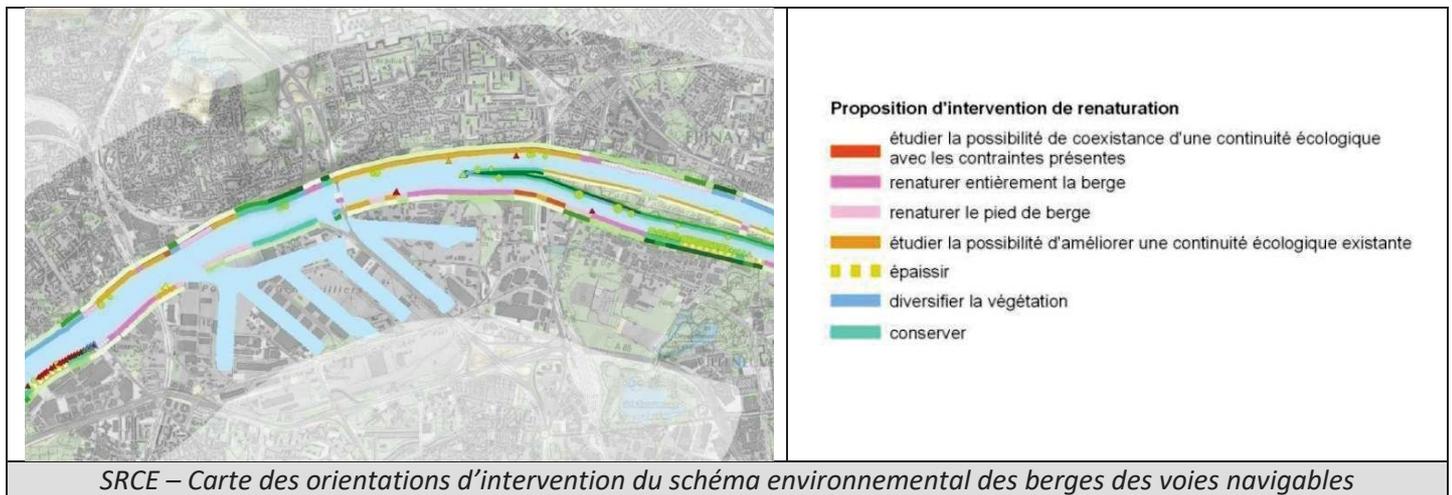
Ces cartes proposent une hiérarchisation du linéaire des berges afin de définir les portions qui sont les plus propices à la renaturation et celles qui doivent être protégées en priorité.

Une « note d'opportunité de renaturation-conservation » a été donnée à chaque tronçon de berge en fonction de la qualité intrinsèque de la berge, de l'intérêt écologique du site, de la situation par rapport à une trame verte et bleue locale et des contraintes particulières au site.

Les berges aménagées dans le cadre du projet Greendock sont considérées dans le SRCE comme berges à renaturer en totalité

⁴ https://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Ile_St_Denis_Docob_SSD_080311_bassedef_cle5d7789.pdf

⁵ https://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SRCE2013_21oct2013_T3g-extrait-schema-berges_cle567439.pdf

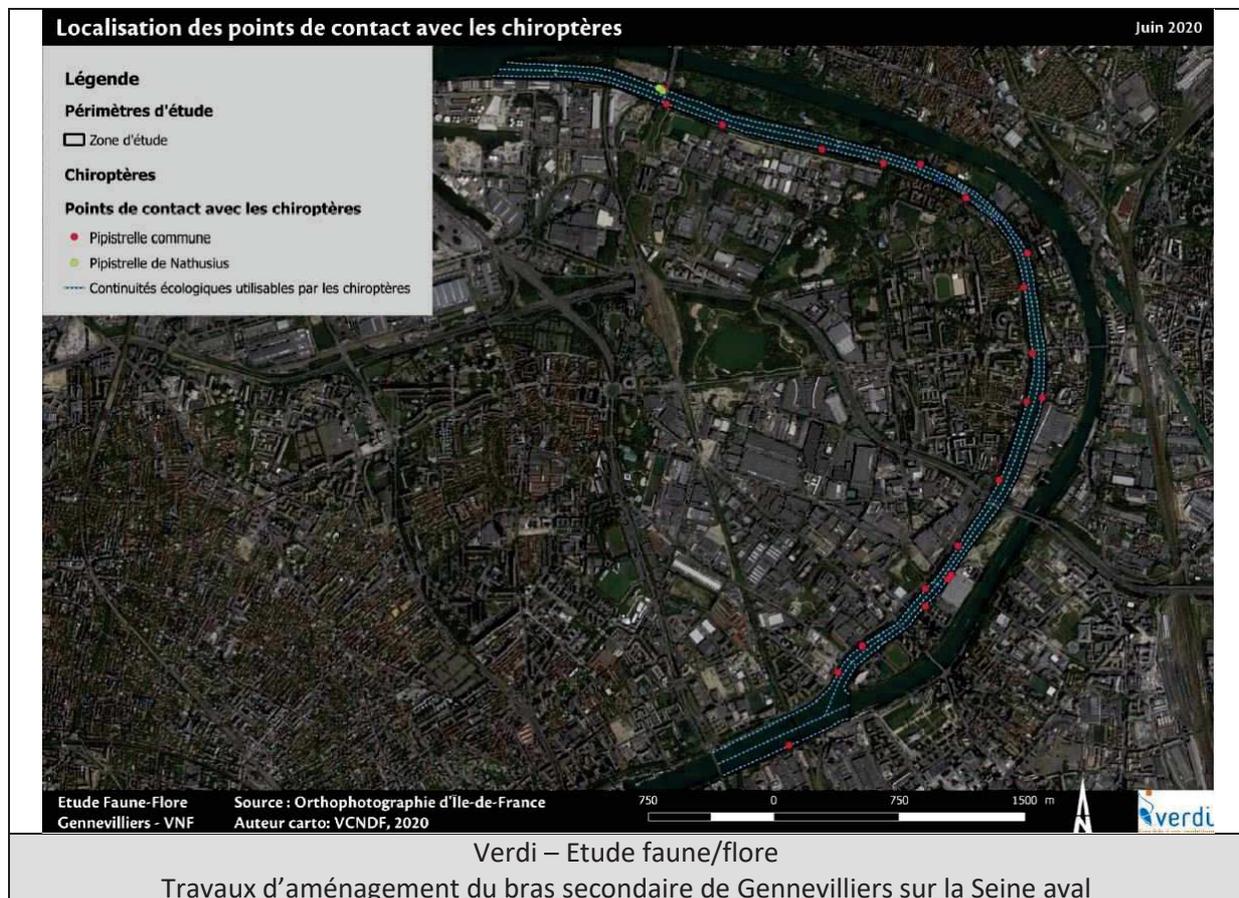


3.1.2.4. Observations VERDI.

A l'occasion du projet de dragage du petit bras de Seine engagé par VNF (Voies navigables de France), une étude faune/flore a été réalisée par le Bureau d'études Verdi sur une partie du périmètre élargi correspondant au projet Green Dock.

Verdi a identifié également ces continuités écologiques comme réseaux utilisables par la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Nathusius.

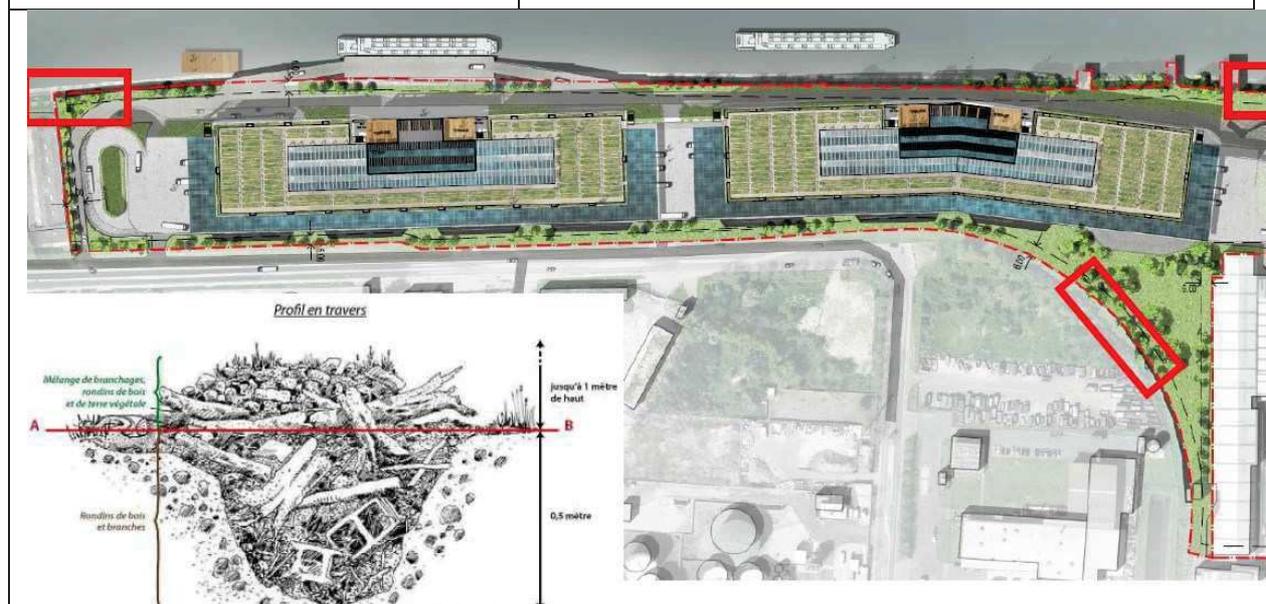
Ces deux espèces sont en chasse et en transit sur la zone d'étude, elles sont sur la liste des mammifères protégés sur l'ensemble du territoire



3.2. Impact du projet.

Impacts du projet	
Phase Travaux : démolition/construction	
Destruction des habitats (Mesure d'accompagnement MA01)	En amont de la phase de démolition, préciser les mesures de compensation mises en œuvre pour la totalité des habitats du site : amphibiens et avifaune.
Impact sonore, poussières, qualité de l'air	Indiquer les mesures mises en œuvre pour limiter les niveaux sonores et leur impact sur la pointe aval de l'Île-Saint Denis : * démolition des bâtiments * démolition des dalles en béton
	Indiquer les mesures prises pour maîtriser les émissions de poussières
	Démolitions : Indiquer les mesures prises pour limiter l'impact sonore des engins de chantier et des véhicules de transport pour l'évacuation des déchets de chantier (Mesure de réduction MR03)
	Indiquer les mesures prises pour limiter l'impact sonore des engins de chantier et des véhicules de transport de matériaux pour la construction de l'entrepôt et des voies de communication. (Mesure de réduction MR03)
	Quelles mesures seront mises en place pour mesurer la dégradation de la qualité de l'air, sur le site et sur la pointe aval de l'Île-Saint Denis.
Espèces invasives	L'Ailante glanduleux, la Renouée du Japon, le Robinier faux-acacia sont des espèces répertoriées sur le site Etude d'impact VERDI/Enquête publique VNF/Page 193). Quelles mesures pour éviter leur dispersion (Mesure de réduction MR05)-
Ponton sur la Seine	Quel impact sur la biodiversité des engins de construction : berges et faune aquatique
Phase Exploitation.	
Impact sonore	Aucune évaluation de l'impact n'est quantifiée, en particulier sur la pointe aval de L'Île Saint-Denis et la perturbation pour l'avifaune.
Pollution lumineuse. (Mesure de réduction MR06)	La pollution lumineuse est due à la circulation des véhicules dans l'entrepôt, les voies d'accès à l'entrepôt, les circulations des véhicules pour les accès au ponton. La pollution lumineuse est liée à l'éclairage interne permanent de l'entrepôt
	Aucune évaluation de l'impact n'est quantifiée, en particulier sur la pointe aval de L'Île Saint-Denis et la perturbation sur l'avifaune

	<p>Aucune évaluation de l'impact n'est quantifiée sur les continuités écologiques utilisables par les chiroptères au droit de projet.</p> <p>Les conclusions de l'étude luminosité menée par BE Ingelux qualifie les impacts des éclairages comme négligeables.</p> <p>Malgré les précautions apportées à l'organisation de l'éclairage extérieur, la circulation des VUL en bordure de Seine aura un impact non négligeable en période nocturne.</p> <p>La « masse lumineuse » des bâtiments sur un linéaire de plus de 30 mètres face au site Natura 2000 aura un impact « fort ».</p>
Eaux pluviales (Mesure de réduction MR07)	<p>Gestion des pluies courantes : gestion à la parcelle.</p> <p>Gestion des pluies fortes et extrêmes : quelles mesures pour le stockage et le rejet à débit limité.</p>
Hauteur de l'entrepôt	Mesurer et réduire l'impact de l'obstacle créé qui perturbe les déplacements des oiseaux
Berges	Quelles mesures pour renaturation préconisée par le SRCE
Pleine terre (Mesure d'accompagnement MA02)	<p>Quelle sera la superficie totale de pleine terre sur le site, seul indicateur permettant de mesurer les efforts de préservation de la biodiversité.</p> <p>Indiquer en particulier la préservation de pleine terre sur la bande de 30 mètres entre la crête de berge et la façade de l'entrepôt sur tout le linéaire de l'entrepôt</p>



Incidences Natura2000



Sur un linéaire de près de 700 mètres, le projet Green Dock est face au site Natura2000 du parc départemental de l'Île Saint-Denis à une distance de 60 mètres sur la moitié de ce linéaire.

Le Parc départemental de l'Île Saint-Denis fait partie du site Natura2000 de la Seine-Saint-Denis qui est composé de 15 entités.

Le DOCOB (Document d'objectifs) fixe les mesures de gestion et actions à mettre en œuvre afin de garantir la conservation des 12 espèces d'oiseaux ayant valu la désignation du site.

Actions prioritaires retenues dans le plan d'action

Sanctuariser le site Natura 2000 de Seine- Saint-Denis : préserver la fonctionnalité et des capacités d'accueil pour l'avifaune des différentes entités du site

Valoriser le site Natura 2000 de Seine- Saint-Denis (richesse écologique à démontrer/confirmer/conforter, espace de respiration...)

Obtenir des évaluations des incidences Natura 2000 exemplaires au travers de l'information et l'accompagnement des collectivités

Augmenter la capacité d'accueil des oiseaux sur le site Natura 2000 de Seine- Saint-Denis.

Les mesures de réduction et d'évitement proposées dans l'évaluation des impacts identifiées ci-dessus, doivent être en phase avec toutes ces actions.

Axes qui sous-tendent la démarche Natura 2000

La concertation avec le comité de pilotage et le DOCOB du site, pour accompagner le porteur de projet afin d'éviter ou au moins de limiter **les impacts potentiels négatifs des aménagements** urbains sur les enjeux de conservation du site Natura 2000.

La prévention des dommages par la réalisation d'évaluations des incidences, argumentées et conclusives, pour tout projet ou activité susceptible de porter atteinte au site Natura 2000 ou à proximité. Un atout pour le territoire à la condition de **penser différemment les projets urbains à proximité.**

4. Energie

Les besoins en énergie de l'entrepôt n'ont pas été présentés.

- Un tel bâtiment est pourtant particulièrement énergivore en particulier pour assurer, sur les 80 000 m² d'entreposage, un éclairage continu et le maintien d'une température assurant des conditions de travail acceptables pour les 420 employés qui y travailleront, malgré des ouvertures permanentes sur l'extérieur.
- De même la consommation électrique de 35 000 m² parkings PL et VL doit être évaluée.
- Le client STEF a besoin de groupes frigorifiques pour son activité, une part importante de l'énergie lui sera donc consacrée.
- Les engins de manutention et de transfert sur le ponton nécessiteront pour leur part des sources d'énergie non communiquées.

Il est annoncé pêle-mêle des productions d'énergie à partir de sources de géothermie, à partir de pompes à chaleur, à partir de la toiture équipée de panneaux photovoltaïques,.

Sur 27 000 m² de toiture une couverture totale en production électrique ou eau chaude sanitaire aurait été plus conforme aux principes avérés d'autonomie énergétique.

La ferme urbaine isolée de tout contact avec la clientèle a un intérêt très limité sur ces toitures, sinon aucun intérêt.

Le PCAEM (Plan Climat Air Energie Métropolitain)⁶ souligne forces et faiblesse de ces sources d'énergie alternatives.

Sur le territoire Boucle Nord de la Seine, la géothermie de minime importance ouverte pourrait couvrir une part non négligeable des consommations d'énergies cumulées du résidentiel et du tertiaire. De même l'énergie solaire constitue un levier intéressant pour réduire la dépendance énergétique de la métropole et accroître ainsi la production locale d'énergie.

Pour sa part l'ADEME et l'ARENE identifient le territoire métropolitain comme espace à fort potentiel pour le développement thermique dans le tertiaire.

⁶ http://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2019-01/Synt%C3%A8se_PCAEM.pdf

5. Paysage.

Vu l'importance imposante du bâtiment proposé, la thématique du paysage aurait dû être traitée de manière plus robuste.

Les vues comparatives présentées en particulier par le cabinet d'architectes **Architecture et Paysage**, dans l'atelier du 28 juin sont trompeuses et doivent donner une vision plus exacte de l'évolution du paysage.



Par ailleurs la hauteur de 18 mètres de ce bâtiment, identifié comme repère dans toutes les vues, ne peut être retenue comme représentative du linéaire actuel d'entrepôts qui est en moyenne à 15 ou 16 mètres au faîtage.

La vidéo présentée en atelier met en parallèle état initial et impact du projet. La vue ci-dessous montre une suppression importante de la partie arborée qui ne peut être acceptée comme telle.



Pour la bonne information du public il serait important de montrer une vue du projet par rapport à des repères connus à proximité du site : Pont de l'autoroute A15, ensemble commercial Quartz à Villeneuve-la-Garenne.

6. Intégration environnementale.

6.1. Qualité de l'air / Antéagroup.

L'impact du projet sur la qualité de l'air dans l'environnement proche est jugé peu significatif. La qualité de l'air dans l'environnement proche n'a pas été évaluée; le personnel travaillant sur le site, en particulier dans un espace « confiné » d'entreposage, va être exposé aux émissions de polluants liées à la circulation de tous les véhicules (PL et VUL) mais également aux outils de manutention.

Le projet doit identifier les moyens assurant le maintien de la bonne qualité de l'air pour tous les salariés du site

6.2. Etude luminosité / Ingelux.

6.2.1. Impact Natura2000.

Selon l'Union Astronomique Internationale, il y a **pollution lumineuse** lorsque sur une région géographique clairement délimitée, la lumière artificielle propagée dans le ciel nocturne est supérieure à 10% de sa luminosité naturelle la nuit. Plus de 80 % de l'humanité vit sous un ciel ainsi pollué.

L'impact du projet Green Dock doit ainsi être mesuré pour sa participation à la pollution lumineuse déjà présente sur le site et pas seulement à la pollution générée par son seul impact.

Les éclairages des voies, PL et VUL transitant sur le site de 6h à 22h ne sont pas concrètement prises en compte dans les conclusions formulées par le BE Ingelux.

L'éclairage intérieur du bâtiment est analysé comme l'apport d'un éclairage notable sur la berge du site Natura2000, en particulier face aux zones de bureau de l'entrepôt. L'incidence de cet impact sur le site doit être concrètement évalué et pas seulement identifié.

Le BE Ingelux estime que la perte d'ensoleillement de 55 heures par an sur le site Natura2000 est partie négligeable, tant cette perte ne correspond qu'à une perte de 1,5% par an. Cette appréciation est « hautement » insidieuse.

Il n'a pas été envisagé de mesurer ce taux de perte réelle d'ensoleillement sur la seule période hivernale, le taux pouvant être estimé à hauteur de l'ordre de 20% sur les mois de décembre et janvier.

Les solutions d'évitement ou à minima de réduction restent à proposer par le porteur de projet.

Ces mesures ERC doivent en particulier intégrer la protection du terrain de chasse des chiroptères repéré sur ce petit bras de Seine par le BE Verdi (Voir Biodiversité § 3.1.2.4).

6.2.2. Impact Epinay-sur-Seine.

Les éclairages artificiels extérieurs, l'éclairage intérieur des bâtiments, la pollution lumineuse apportée par la circulation de tous les véhicules (PL,VUL,VL) en extérieur et dans l'entrepôt, en particulier sur les rampes d'accès, seront quasi permanentes de 6h à 22h ne sont ici aussi pas suffisamment prises en compte dans les conclusions formulées par le BE Ingelux.

Une des pistes d'amélioration évoquée à propos de « l'éclairage temporaire du site » est difficilement entendable alors qu'il est probable que certains PL de livraison se présenteront sur le

site avant l'heure d'ouverture des portes à 6h.

Les mesures d'évitement doivent être clairement décrites.

6.3. Etude acoustique / Venatech.

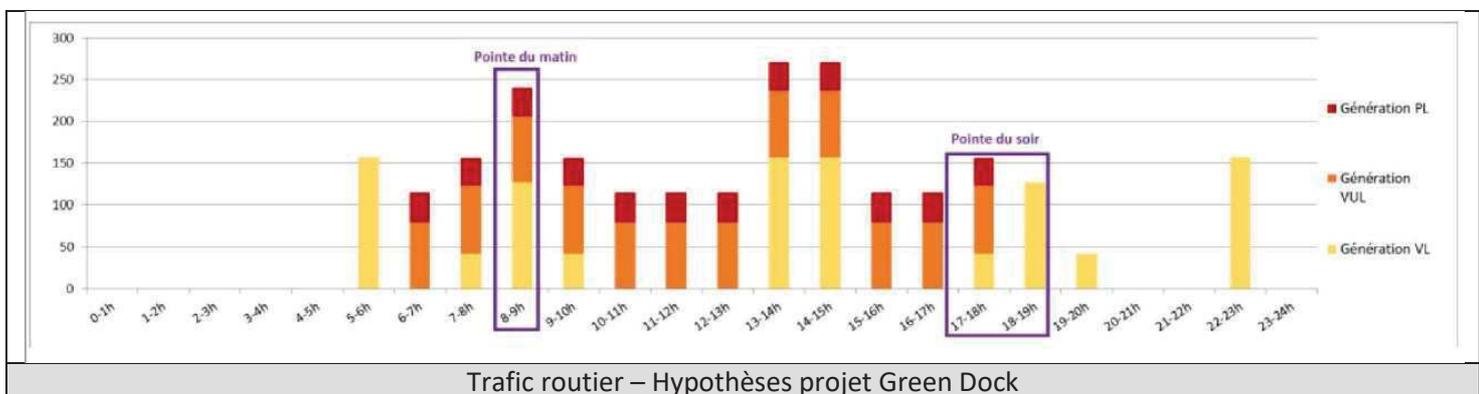
Les conclusions du BE Venatech sont alarmantes quant à l'impact de Green Dock sur l'environnement. Ces conclusions sont à rapprocher de plus aux résultats des études engagées par le Conseil National du Bruit (CNB) et l'Agence de la Transition écologique (ADEME) sur l'évaluation du coût social du bruit en France.

Cette étude conclut à une augmentation très significative (+98,3 milliards d'euros par an) de ce coût par rapport à la première étude publiée par l'ADEME en 2016. C'est le bruit des transports qui représente la majeure partie de ce coût social (**68,4%**), soit 106,4 Md€/an, principalement le bruit routier qui représente 51,8% du coût total.

Cette étude identifie également les impacts non sanitaires non tangibles (également appelés non marchands) : ces impacts ne sont pas pris en compte dans le périmètre de l'étude réalisée par le CNB et l'ADEME mais comprennent par exemple la dégradation des écosystèmes et la perte de biodiversité liées au bruit, dont le coût n'est pas encore estimable, faute de données et d'études suffisamment précises pour permettre une quantification.

Pour la biodiversité et l'incidence Natura2000 le BE Venatech ne fait aucune évaluation.

Les études proposées par le BE Venatech sont à rapprocher de l'analyse des flux présentée dans le 1^{er} atelier de concertation.



Ce tableau montre en particulier une fréquence de circulation de :

- Un véhicule toutes les 10 secondes aux heures de pointe : 8-9 h et 11-15 h,
- Un véhicule toutes les 24 secondes sur les tranches horaires de : 7-8 h, 9-10 h, 17-18 h,
- Un véhicule toutes les 30 secondes sur les autres tranches horaires de 6h à 19h

Les commentaires de ce tableau précisent par ailleurs que les flux PL se concentreront :

- La nuit sur les activités de distributions (Réception de marchandises)
- Sur 24 h pour les activités de stockage (Réception et envoi des marchandises)

Malgré les mises en conformité proposées par Venatech, le bruit de fond induit par l'entrepôt sera perceptible sur les 2/3 d'une journée.

Il aurait été utile pour une bonne appréciation de cet impact de fournir des données sur l'état initial du volume sonore avant le projet proposé.

Il sera également nécessaire de préciser méthode et fréquence des contrôles périodiques des niveaux de bruit en limite de propriété et en zone d'émergence réglementée, après la mise en fonctionnement de l'entrepôt.

Il faudra également définir les mesures envisagées en cas de dépassement des valeurs réglementaires.

6.4. Bilan carbone du projet.

Une évaluation chiffrée du projet doit être présentée permettant d'évaluer sa contribution aux émissions de GES (gaz à effet de serre) et au dérèglement climatique

Cette évaluation doit prendre en compte à minima :

- Les démolitions (Energie, Transport et traitement des déblais)
- La construction (Energie, transport des matériaux, nature des matériaux)
- L'exploitation (Energie et transports)
- Le stockage du carbone

En réunion de lancement de la concertation Il a été présenté une contribution au changement climatique qui annonce « *100% de compensation carbone pour les émissions résiduelles liées à la construction du bâtiment* ».

Cette compensation ne doit être que marginale.

7. Emploi.

Les éléments fournis au cours des différents ateliers ne permettent de mesurer clairement création d'emplois et transfert d'emplois pour des activités déjà existantes sur le port.

Ce point doit être précisément établi.

Le nombre de trajets en VL démontre la faiblesse du site en desserte de transports en commun.

Pole Emploi a bien souligné les problèmes de mobilités du personnel employé sur le port. Pour le projet Green Dock, Pole Emploi fait état également de la forte tension sur les métiers essentiels à la bonne marche de ce type d'entrepôt. Cette tension est liée aussi bien à une faible attractivité, des salaires faibles, des horaires décalés.

L'Edition 2021 pour les « chiffres clés du transport » édité par le ministère de la transition énergétique montre également la précarité des métiers proposés sur le site de Green Dock. Le taux de recours à l'intérim mesuré en 2019 est en forte hausse de près de 7% par rapport à 2012, ce qui dénote une forte augmentation de la précarité de l'emploi.

De son côté Haropa Port a réalisé en 2015 un PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise). Ce plan aurait dû prendre en compte les 8 000 emplois directs (Source Communauté Portuaire du Port de Gennevilliers) et l'ensemble des déplacements pour la plupart réalisés en horaires décalés.

8. Risques industriels.

Le projet Green Dock sur 4 niveaux et une circulation permanente de PL ou VUL présente des risques Comment seront collectées les eaux de ruissellement issues des voies de circulation des véhicules, internes et externes à l'entrepôt. Ces eaux devront être collectées de manière séparée des eaux de toiture, réputées moins polluées, et stockées dans un bassin étanche avant traitement grâce à un

séparateur à hydrocarbures. Pour le déversement de pollutions (pollution accidentelle ou eaux d'extinction d'incendie), un bassin différent sera-t-il mis en œuvre afin de pouvoir récupérer et traiter les eaux polluées et éviter la contamination des milieux ?

Indiquer en particulier si ces bassins de stockage temporaires seront extérieurs à l'entrepôt, et réduiront de fait le pourcentage de pleine terre annoncé à 21%.

9. Retours d'expérience

Faire un retour d'expérience sur les services déjà mis en œuvre pour la voie fluviale et les raisons des succès et des échecs.

Distinguer en particulier les services offerts par le projet Green Dock, différents de ceux offerts par les prestataires du « dernier kilomètre ».

Tableau 2 Capacités de transport et tailles des lots (source : Marie Douet, Didier Baudry, Cerema 2019)

Services	Nombre d'unités (colis, palettes, conteneurs, caisses mobiles)	Capacité	Tonnage	Équipement de manutention	sources
Point P (produits BTP)	Environ 245 palettes		1 470 tonnes (1)	Grue de bord	Cerema
Blue Line Logistics (produits BTP, palettisés)	198 palettes sur un niveau	Deux niveaux	300 tonnes (1)	Grue de bord	Cerema
Vert chez Vous (par jour), service arrêté	2 000 à 3 000 colis	144 m ³	14 tonnes (2)	Grue de bord	VNF
Franprix (par jour)	28 caisses mobiles au départ, 48 caisses mobiles actuellement	450 palettes par jour	480 tonnes (2)	Reachstacker	Cerema
Fludis (inauguré en septembre 2019)	3 000 colis	700 m ²	Non communiqué	Grue de bord	EMME (3)
Pour comparaison: Barge Freycinet 38,5m*5,05m		400m ³	350 tonnes (1) équivalent à 14 camions		CNBA (4), Cabinet Lebéfaude

Source CEREMA – La logistique urbaine fluviale – *Connaitre pour agir*

Synthèse

Le SODD (Schéma d'Orientation et de Développement Durable) du port de Gennevilliers affirme des objectifs en phase avec les nécessaires adaptations du port aux nouvelles exigences économiques et environnementales, tout en améliorant l'insertion urbaine et paysagère.

Le premier objectif affiché par le SODD exprime par ailleurs les ambitions de faire de la plateforme de Gennevilliers un Hub majeur de la logistique durable par le développement d'une multimodalité nécessitée par la complexité des approvisionnements en Ile de France et la MGP en particulier.

Le projet Green Dock proposé aujourd'hui ne remplit quasiment aucune case de ce schéma vertueux.

Comme il a été souligné à plusieurs reprises, les espaces fonciers du port sont de moins en moins disponibles et doivent être donc valorisés dans une démarche qui s'intègre strictement dans les objectifs annoncés qui ne doivent pas rester un simple discours.

En premier lieu le projet Green Dock met totalement en porte à faux l'intermodalité que promeut l'objectif 1 du SODD.

Un premier point concerne le choix du lieu, l'implantation d'un système de distribution par voie fluviale situé dans l'un des espaces les plus contraints du port, qui apparaît ici comme une erreur stratégique. Toutes les prévisions confirment l'impérative nécessité de diminuer la congestion automobile dans le périmètre de la MGP en particulier par une utilisation accentuée de la Seine et les canaux ; pourtant le projet proposé ici permettra au mieux un report modal de 20%, à un horizon incertain de 2035. Cette performance permettra à peine d'absorber les volumes supplémentaires de consommation de la population de l'Ile de France d'ici 2035.

Un deuxième point concerne les évolutions d'un site, qui ne permettra aucune extension, ne proposant ainsi de réponse ni aux attentes futures, ni aux exigences environnementales pourtant suffisamment connues. Il est ici de la responsabilité de Haropa Port de définir une stratégie à moyen et long terme d'aménagement du port, en cohérence avec les objectifs et ne plus répondre au coup par coup au gré des opportunités. L'ambition de report modal doit se mesurer à l'échelle du port et ne peut se satisfaire de la mise en œuvre d'un projet privé dont les résolutions environnementales restent à démontrer.

Un dernier point concerne enfin les moyens à mettre en œuvre pour développer le trafic fluvial. L'action 1a du SODD propose de « *Réserver les terrains bénéficiant d'ouvrages fluviaux de transbordement aux entreprises générant du trafic fluvial.* ». Les projets engagés sur le port révèlent que cette action est peu suivie d'effets.

En deuxième lieu le projet Green Dock est également en opposition avec l'objectif 2 du SODD.

Les objectifs d'insertion urbaine et paysagère ne semblent pas avoir la même résonance pour les promoteurs et les citoyens qui resteront les seuls juges de cette intégration.

Le moyen 6b du SODD définit la qualification urbaine et paysagère des limites périphériques de la plate-forme portuaire : « *Les lisières de l'emprise portuaire, celles avec la Seine et les grandes infrastructures de transport sont des paysages quotidiennement perçus par des centaines de milliers de franciliens. Elles représentent la façade paysagère du port de Gennevilliers et participent activement à son image. A l'exception du bord de Seine, ces espaces sont encore peu qualifiés et donnent un sentiment de délaissement. Leurs gestions restent délicates car ces espaces situés à la limite des zones d'intervention des différents acteurs du territoire.* »

Les berges de Seine méritent une autre vision du paysage, en particulier dans un environnement

urbain dense, sans ajouter une densification à une sur-densification déjà subie. Même si ces nuisances ne sont pas identifiées au même titre que les pollutions urbaines mieux quantifiées, telles que nuisances sonores ou qualité de l'air, leurs présences permanentes est une atteinte au cadre de vie loin d'avoir été prise en compte dans le projet.

Une nouvelle fois les intentions ne sont pas à la hauteur des ambitions qui proclament que *«../ l'ensemble des riverains situés en périphérie (du port) soient protégés par une surface « tampon » constitués soit d'espaces naturels, soit de bâtiment logistique de qualité architecturale, /... »*

La barrière de Green Dock à 30 mètres de la Seine semble plutôt être là pour constituer le port en « forteresse » plutôt que pour l'intégrer dans l'environnement urbain.

La stratégie d'Haropa Port aurait dû privilégier l'implantation d'entrepôts de grande hauteur à l'intérieur du périmètre du port et favoriser des structures légères sur la périphérie.

Le SODD marque ici ses limites et ses insuffisances qui ne peuvent le faire reconnaître seulement comme un exercice de style.

Pour toutes ces raisons il est demandé à Haropa Port de revoir entièrement sa copie.

ANNEXE-1

Filières logistiques

LES 21 POSTES DES FILIÈRES LOGISTIQUES

Variable	Libellé variable	Définition
ALIM	Grossiste alimentaire	Intermédiaire entre le producteur et le détaillant dans le domaine alimentaire
BOISS	Grossiste boisson	Intermédiaire entre le producteur et le détaillant dans le domaine des boissons (en général à destination des cafés-hôtels-restaurants)
BTP	Activités du Bâtiment et des Travaux Publics	Entreposage de matériaux et outils destinés aux activités du Bâtiment et des Travaux Publics
COLIS	Agence messagerie monocolis	La messagerie monocolis s'applique à un colis unique pour un même bordereau. La facturation se fait au colis et non à l'envoi. Le poids du colis est limité à une trentaine de kg et ses dimensions sont calibrées.
DISPE	Grande distribution spécialisée	Grande distribution hors alimentaire (Galeries Lafayette, Leroy-Merlin, Décathlon...).
DISTRIB	Grande distribution généraliste	Toute la grande distribution des magasins généralistes (groupe Casino, Auchan, Carrefour, E.Leclerc, Tang...).
EGEN	E-commerce généraliste	Cybermarchés (Ooshop, Hours...)
ESPE	E-commerce spécialisé	Autres enseignes du e-commerce (équipement de la personne et de la maison)
FROID	Prestataire de logistique frigorifique	Prestataires logistiques spécialisés dans la température dirigée (Stef, Martin Brower...)
GFINI	Grossiste en biens d'équipement	Intermédiaire entre le producteur et le détaillant dans le domaine des biens d'équipement.
GINDUS	Grossiste industriel	Fournisseur interindustriel de biens d'équipement correspondant aux besoins des entreprises à se fournir en équipements afin de mener à bien leur activité
HUB	Hub de messagerie	C'est le point central d'une organisation logistique destiné à regrouper un grand nombre de colis et d'où partent une multitude de « Spokes » (rayons) qui acheminent la marchandise, depuis leur pays d'origine, jusqu'à leur destination. Sur son hub de Roissy Fedex traite 1 000 tonnes de fret chaque soir.
INDUS	Logistique industrielle	Logistique interne à l'industrie (Renault, l'Oréal, Sanofi...).
PFINI	Prestataire de logistique de distribution	Prestataire pour la logistique de la distribution, qui est la gestion optimisée des flux des commandes clients de l'entrepôt du fournisseur (entrepôt d'usine, entrepôt de distribution...) jusqu'au lieu de livraison convenu dans le contrat commercial.
PINDUS	Prestataire de logistique industrielle	Prestataire pour la logistique interne à l'industrie (Gefco, Kuehne Nagel...)
PRESTA	Prestataire de logistique généraliste	Prestataire pour la logistique généraliste (Geodis, ID Logistics, Kuehne+Nagel...).
SPECIAL	Transport spécialisé	Transport spécialisé (presse, transport international, ferroutage, aérien, frigorifique...)
TLGEN	Transport et logistique généraliste	Transport ET logistique généralistes (Deret, VIR...).
TLSPE	Transport et logistique spécialisée	Transport ET logistique spécialisés (pharmacie, levages, froid, presse...).
TOUT	Agence de transport généraliste	Transport généraliste.
TRADI	Agence de messagerie traditionnelle	La messagerie traditionnelle correspond à des envois plus lourds et volumineux que la messagerie monocolis avec des délais de livraison supérieurs à 24 h (Heppner, Mory Ducros, Geodis Calberson...).

N.B. : Ces différentes catégories peuvent parfois se recouper et créer des ambiguïtés. Ainsi une même activité, voire une même entreprise verra ses établissements classés dans l'un ou l'autre de ces 21 postes. Typiquement un prestataire spécialisé dans la logistique du froid sera parfois classé dans FROID, parfois dans TLSPE ou encore dans SPECIAL.

ANNEXE-2

LPO – Espèces patrimoniales

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Annexe I Directive Oiseaux	Evolution Europe	UICN Monde	Liste rouge France			Liste rouge IDF	Rareté IDF			ZNIEFF Ile de France nicheurs	ZNIEFF Ile de France hiver	SCAP (Stratégie de Création d'Aires Protégées)
					Nicheur	Hivernant	Migrateur	Nicheur	Nicheur	Migrateur	Hivernant	(Cples nicheurs nécessaires)	(Hivernants nécessaires)	
Accenteur mouchet	Prunella modularis	-	baisse modérée	LC	LC	NAC	-	NT	Abondant	Abondant	Abondant	-	-	-
Bergeronnette grise	Motacilla alba	-	stable	LC	LC	NAd	-	NT	Commun	Commun	Peu Commun	-	-	-
Chardonneret élégant	Carduelis carduelis	-	augmentation modér	LC	VU	NAd	NAd	NT	Commun	Commun	Commun	-	-	-
Faucon crécerelle	Falco tinnunculus	-	baisse modérée	LC	NT	NAd	NAd	NT	Peu commun	Peu commun	Peu Commun	-	-	-
Goéland pontique	Larus cachinnans	-	-	LC	-	-	NAC	0	-	Très Rare	Très Rare	-	-	-
Hirondelle de fenêtre	Delichon urbicum	-	baisse modérée	LC	NT	-	DD	NT	Commun	Commun	-	-	-	-
Martinet noir	Apus apus	-	stable	LC	NT	-	DD	-	Très Commun	Très Commun	-	-	-	-
Martin-pêcheur d'Europe	Alcedo atthis	Oui	stable	LC	VU	NAC	-	-	Rare	Rare	Rare	5	-	-
Mésange à longue queue	Aegithalos caudatus	-	stable	LC	LC	-	NAb	NT	Très Commun	Très Commun	Très Commun	-	-	-
Moineau friquet	Passer montanus	-	baisse modérée	LC	EN	-	-	EN	Peu Commun	Peu Commun	Peu Commun	5	-	-
Mouette mélanocéphale	Larus melanocephalus	Oui	-	LC	LC	NAC	NAC	NT	Peu Commun	Peu Commun	Très Rare	-	-	-
Pic épeichette	Dendrocopos minor	-	-	LC	VU	-	-	VU	Peu Commun	Peu Commun	Peu Commun	-	-	-
Serin cini	Serinus serinus	-	baisse modérée	LC	VU	-	NAd	EN	Commun	Peu Commun	Peu Commun	-	-	-
Sterne pierregarin	Sterna hirundo	Oui	-	LC	LC	NAd	LC	VU	Peu Commun	Peu Commun	Occasionnel	10	-	Oui

Les critères de patrimonialité

Que ce soit en raison de leur biologie, de leur degré de rareté ou bien de leur aire de distribution, les espèces présentent un intérêt différent en fonction de l'échelle géographique et/ou du contexte dans lequel on se place. Plusieurs critères peuvent alors être utilisés afin de définir, à ces différents échelons, leur degré de patrimonialité.

Une espèce peut être considérée comme ayant un intérêt patrimonial si elle entre dans les catégories suivantes :



- elle figure à l'annexe 1 de la "directive oiseaux", et, à ce titre, justifie la création d'une Zone de Protection Spéciale (ZPS) dès que sa population est significative
- elle est en "Forte baisse" en Europe (KLVAŇOVÁ *et al.*, 2021)



- elle est "Quasi-menacée", "Vulnérable", "En danger" ou "En danger critique d'extinction" sur la liste rouge des oiseaux menacés en France métropolitaine (COLAS, 2016)



- elle est nicheuse, migratrice ou hivernante "Rare", "Très rare" ou "Occasionnelle" (LE MARECHAL *et al.*, 2013)
- elle niche et est nicheuse "Quasi-Menacée", "Vulnérable", "En Danger" ou "En Danger Critique" (Agence Régionale de la Biodiversité, 2018 - Liste rouge régionale des oiseaux nicheurs d'Île-de-France - <http://arb-idf.fr/publication/liste-rouge-regionale-des-oiseaux-nicheurs-d-ile-de-france-2018>) [en ligne]
- elle remplit les conditions de création d'une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) (DRIEE Île-de-France, 2018)
- elle figure sur la liste des espèces déterminantes du Schéma de Création d'Aire Protégée (SCAP)

Annexe 8.3 : Courrier des maires de L'Île-Saint-Denis et Epinay-sur-Seine portant leurs observations sur le projet, en date du 12/10/2022



Affaire suivie par François-Charles BOUSQUET
Directeur Général des Services
☎ : 01 49 22 11 01
fc.bousquet@ile-saint-denis.fr

Commune de GENNEVILLIERS
177 avenue Gabriel-Péri
92230 GENNEVILLIERS

L'Île-Saint-Denis, le **12 OCT. 2022**

Objet : Observations des communes de L'ÎLE-SAINT-DENIS et ÉPINAY-SUR-SEINE, dans le cadre de la concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale

Monsieur le Maire,

Du 13 juin au 14 octobre 2022, vous organisez une concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale, portée par la société Goodman sur un terrain sis 28 route du bassin n°6 à GENNEVILLIERS. Ce projet, dénommé « Green Dock », envisage la construction d'un entrepôt logistique de nouvelle génération sur quatre niveaux et la réalisation d'un ponton flottant. Par délibération du 25 mai 2022, votre conseil municipal a décidé d'engager un processus de concertation publique préalable à ce projet. C'est dans ce contexte que nous souhaitons vous faire des observations suivantes.

À titre liminaire, il nous paraît indispensable de vous indiquer que nous nous opposons à la réalisation de ce projet, tel qu'il nous a été présenté à ce jour. Le projet « Green Dock » met, en effet, en péril des projets portés de longue date par les communes d'EPINAY-SUR-SEINE, et de L'ÎLE-SAINT-DENIS, de PLAINE COMMUNE et du département de SEINE-SAINT-DENIS mais également de projets portés par le département des HAUTS-DE-SEINE, VILLENEUVE-LA-GARENNE et GENNEVILLIERS. Il porte, en outre, atteinte à de nombreux intérêts dont la préservation conditionne la délivrance d'une autorisation environnementale. Aussi, si ce projet devait effectivement voir le jour, une solution alternative à celle aujourd'hui envisagée devra nécessairement être privilégiée.

En premier lieu, ce projet « Green Dock » menace le projet de renouvellement urbain de la Commune d'EPINAY-SUR-SEINE, notamment sur le quartier d'Orgemont et ses 13 000 habitant.es. L'objectif recherché est d'offrir à ces personnes une vue panoramique ouverte sur la Seine, en créant un grand parc public, conçu comme un belvédère sur l'ensemble de la boucle nord de la Seine et au-delà sur PARIS. Avec l'entrepôt, tel qu'imaginé à date, cette perspective se trouve remise en cause, en la fermant sur un « mur », et le bâtiment modifiera le paysage, donnant pour seul horizon un entrepôt logistique aux habitants du quartier d'Orgemont. Avec ses 30 mètres de hauteur et 600 mètres de long, il vient fermer un horizon jusque-là ouvert sur la Seine et au-delà depuis les coteaux d'EPINAY-SUR-SEINE. La hauteur du bâtiment projeté sera en moyenne près de trois fois supérieure aux bâtiments actuels. Ils seront remplacés par un mur d'une hauteur équivalent à un immeuble de 12 étages. Ce sera une véritable muraille qui surplombera le fleuve. Les visuels présentés sont d'ailleurs insuffisants pour appréhender précisément son incidence visuelle depuis les différents points d'où il sera perçu.

Par ailleurs, ce projet fragilisera les berges de la Seine sur le territoire spinassien. Il s'agit d'un noyau de biodiversité secondaire de la Trame verte et bleue de PLAINE COMMUNE qui participe à l'adaptation du territoire au changement climatique. La Commune souhaite les voir classer, avec les parcs attenants (près de 10ha), en Zone Naturelle Régionale Urbaine pour sanctuariser ce joyau de biodiversité ouvert à toutes et à tous.

Concomitamment, le projet sera placé en bordure de la zone Natura 2000 du Parc départemental de L'ILE-SAINT-DENIS (Zone de Protection Spéciale FR 1112013) ; le projet portera des atteintes fortes à la biodiversité et notamment à une biodiversité dont la protection est assurée aussi bien par le droit communautaire que par le droit français. Au-delà de son importance écologique, cette zone naturelle est précieuse pour les habitants du territoire. Plus généralement, ce petit bras de Seine est un corridor alluvial de biodiversité à préserver au titre du Schéma Régional de Cohérence Écologique et un noyau primaire de la Trame Verte et Bleue de PLAINE COMMUNE.

Pour préserver cette zone naturelle et la pérenniser, la Commune de L'ILE-SAINT-DENIS et PLAINE COMMUNE ont un projet de préservation et de valorisation de l'ensemble du petit bras de Seine, du Sud de L'ILE-SAINT-DENIS à l'emprise du Port de Gennevilliers destinée à accueillir le projet Green Dock. Ce bras de la Seine fait partie intégrante d'un projet de territoire comportant notamment le développement d'activités de tourisme et de loisir ainsi que la préservation de la biodiversité. Ce projet de « Parc de loisirs nautiques, de préservation et de valorisation de la biodiversité de la Seine et de ses berges » fait partie de l'héritage même des Jeux Olympiques et Paralympiques portés par Paris 2024. Une base nautique ouvrira sur L'ILE-SAINT-DENIS au sein du village des athlètes dès 2024 ; y sont programmés le développement d'activités à rame et à voile, respectueuses de l'environnement, ainsi qu'un programme pédagogique de découverte de ce site exceptionnel à destination de la population et plus particulièrement de la jeunesse. Deux sites de baignade sur le petit bras de Seine, sont également programmés par L'ILE-SAINT-DENIS et PLAINE COMMUNE. Ils sont inscrits dans les « Sites de baignade en Seine et en Marne, héritage JOP Paris 2024 ». Ce programme ambitieux vise l'amélioration de la qualité des eaux et la réappropriation du fleuve par les Franciliens. Les villes de VILLENEUVE-LA-GARENNE et de GENNEVILLIERS portent également des projets tournés vers la Seine et ses usages récréatifs et écologiques. L'ambition d'un petit bras de Seine préservé a été partagée par les villes de L'ILE-SAINT-DENIS, d'EPINAY-SUR-SEINE, de VILLENEUVE-LA-GARENNE et de GENNEVILLIERS lors d'une réunion en mars 2022.

Le projet « Green Dock » et son positionnement sur le petit bras de Seine signerait la fin des projets nautiques, récréatifs, écologiques et populaires portés depuis des années par ces villes et ces territoires fluviaux. Ces projets ont été largement partagés, et présentés dès 2018 par les élus à divers instances dont VOIES NAVIGABLES DE FRANCE. Le projet « Green Dock » mettrait, enfin, en danger des pratiques nautiques déjà existantes sur le petit bras de Seine, à travers le Rowing club (aviron), les sections canoë-kayak de L'ILE-SAINT-DENIS et de GENNEVILLIERS, et divers autres usages professionnels et amateurs.

L'accroissement d'activité générée par la plateforme logistique et la venue de bateaux de gros tonnage (28 à 80 mètres de long) met donc en péril l'ensemble de ces projets de territoire en perturbant ou menaçant les activités non motorisées et la préservation des berges. En effet, le passage de gros porteurs motorisés provoquerait des effets de batillages sur les berges et de possibles effondrements comme en ont déjà connu les berges naturelles de ce petit bras de Seine. Les passages répétés perturberaient autant l'avifaune que la faune aquatique qui fréquentent la Seine et ses abords. Or, le maintien et la préservation de ces berges naturelles sont essentiels et le classement en zone Natura 2000 est notamment dû à la présence du Martin Pêcheur qui niche dans ces berges. Cette zone naturelle protégée constitue un refuge où nichent de nombreuses espèces, notamment le Sterne Pierregarin, le Faucon Crécerelle, le Grand Cormoran. 250 à 300 cormorans s'y rassemblent chaque année. Ce site, l'un des dix dortoirs hivernaux de la région, accueille 15 % de la population francilienne.

Le projet présente, aussi, un fort enjeu au regard des intérêts protégés par la loi sur l'eau qui s'oppose à sa réalisation en l'état. Le projet Green Dock vient, également, augmenter considérablement la population exposée aux risques mis en évidence par le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) des sociétés SOGEP et TRAPIL, approuvé par arrêté préfectoral du 21 décembre 2012. Plus de 700 personnes devraient ainsi nouvellement être présentes sur le site alors que la législation vise au contraire à réduire cette exposition.

En outre, on peut légitimement redouter l'impact du projet Green Dock sur la circulation routière des infrastructures des villes avoisinantes par un afflux massif de poids lourds liés à l'activité logistique. Or, cette zone est déjà saturée et l'apport du projet à la pollution atmosphérique sera, dès lors, fort.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et des incidences majeures de ce projet sur son environnement proche, une solution alternative à celle aujourd'hui envisagée devra nécessairement être privilégiée. Il apparaît, en effet, à ce stade, parfaitement envisageable d'implanter cette plateforme logistique sur un site plus éloigné de centres urbains et de zones naturelles.

D'autre part, une relocalisation vers l'intérieur du Port de ce projet serait seule compatible avec le SODD qui prévoit que les bâtiments les plus massifs et les activités les plus nuisibles soient placés au milieu du territoire du port c'est-à-dire en retrait des berges de Seine et des zones d'habitation. Ce document précise, de première part, que « Ports de Paris s'engage à ne pas implanter de nouvelles entreprises susceptibles, par leur activité, de générer des nuisances, sur un zonage défini, situé en bordure de plateforme »

(Objectif 2, moyen 6a, page 27 du SODD), élément avec lequel le positionnement actuel du projet « Green Dock » entre en contradiction. De seconde part, ce même SODD érige en principe l'installation, en darse, des entreprises générant du trafic fluvial en leur réservant l'accès à ces terrains (moyen 1a).

Comptant sur l'attention que vous porterez à ces préoccupations, qui se trouvent plus amplement détaillées dans une annexe technique jointe à la présente, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Maire, l'expression de nos sincères salutations.

Le Maire d'ÉPINAY-SUR-SEINE

solidement,
Le Maire de L'ÎLE-SAINT-DENIS

Très cordialement,
Hervé CHEVREAU

Mohamed GNABALY



PJ : annexe technique

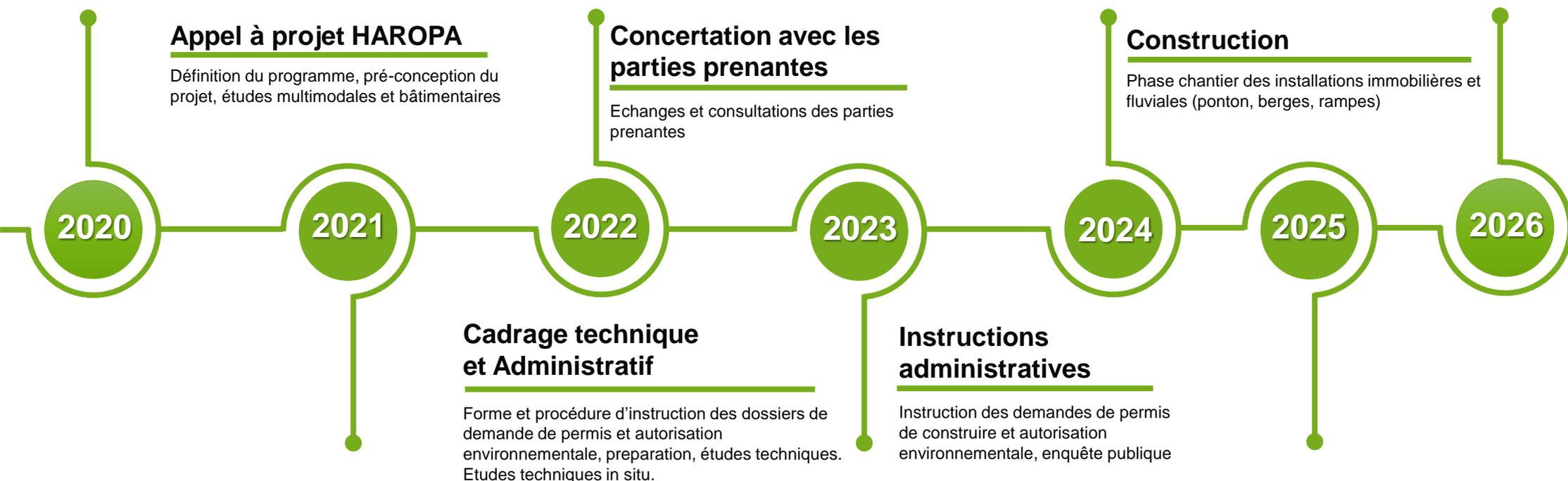
Annexe 9.1 : Présentation de l'atelier de présentation et visite de site

Green Dock

Présentation du projet



Calendrier prévisionnel



Contexte



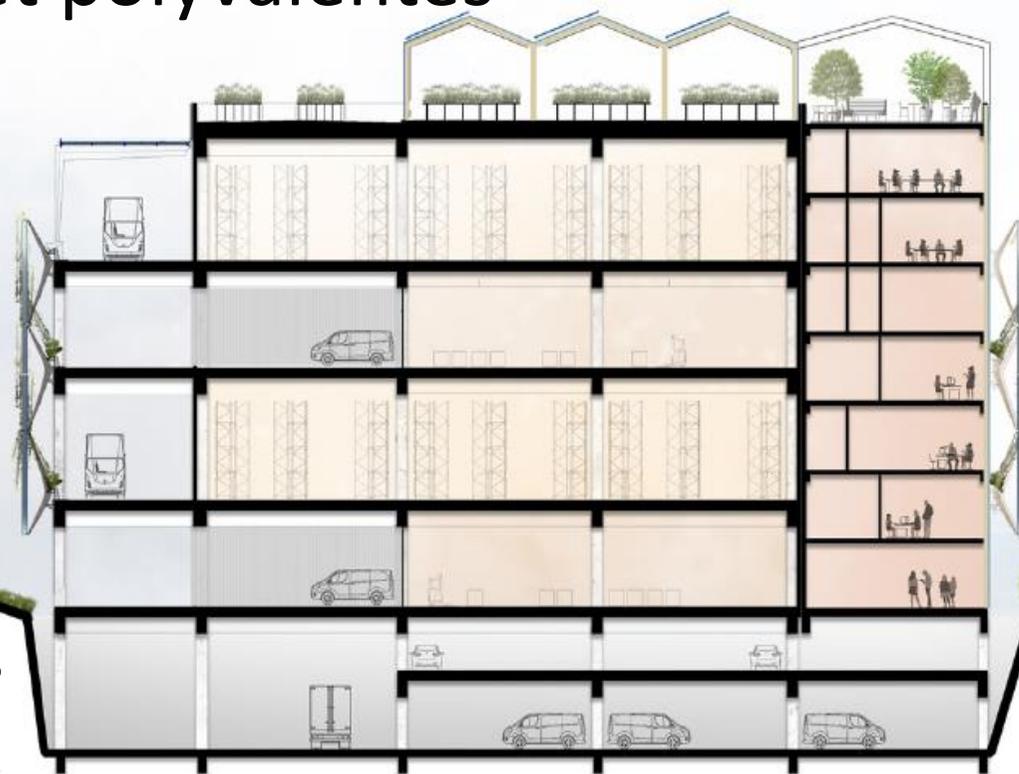
Site existant



Densification et sobriété foncière

80 000 m² de surfaces
modulables et polyvalentes

6 niveaux



Terrain de
6,3 hectares

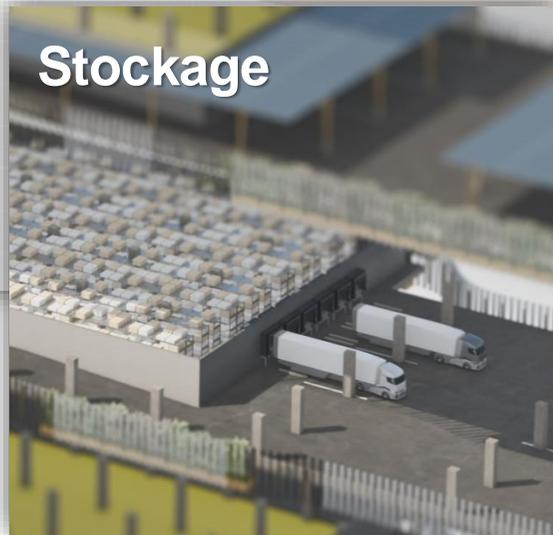
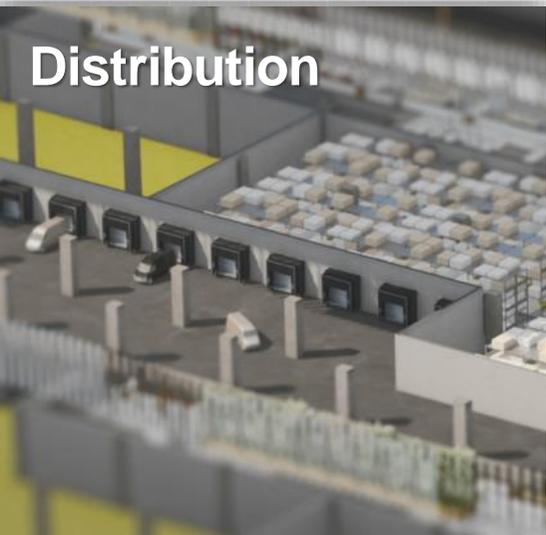
27 000 m² de toiture
verte et solaire

10 000 m²
de locaux tertiaires

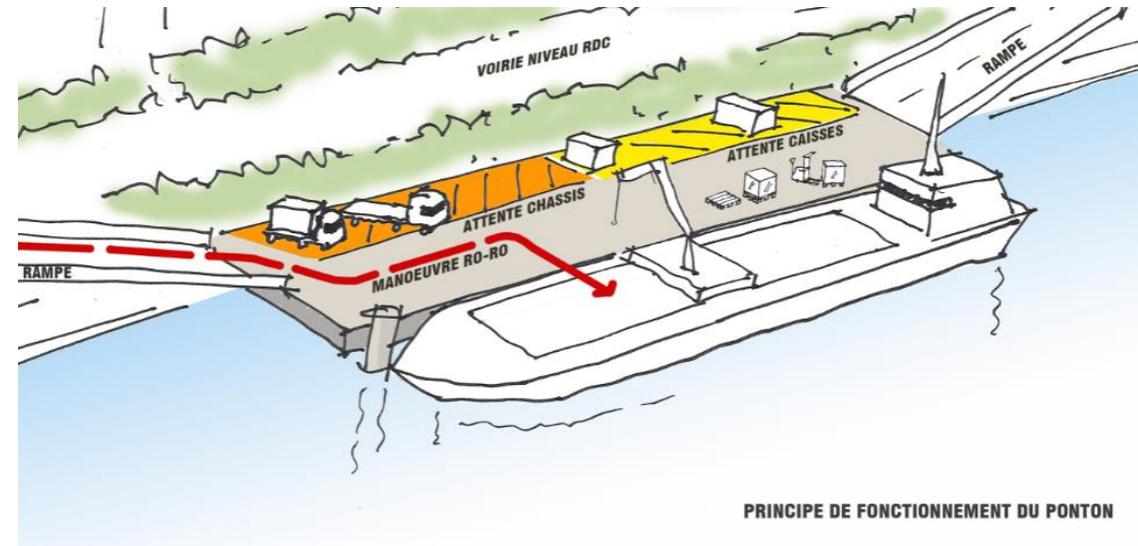
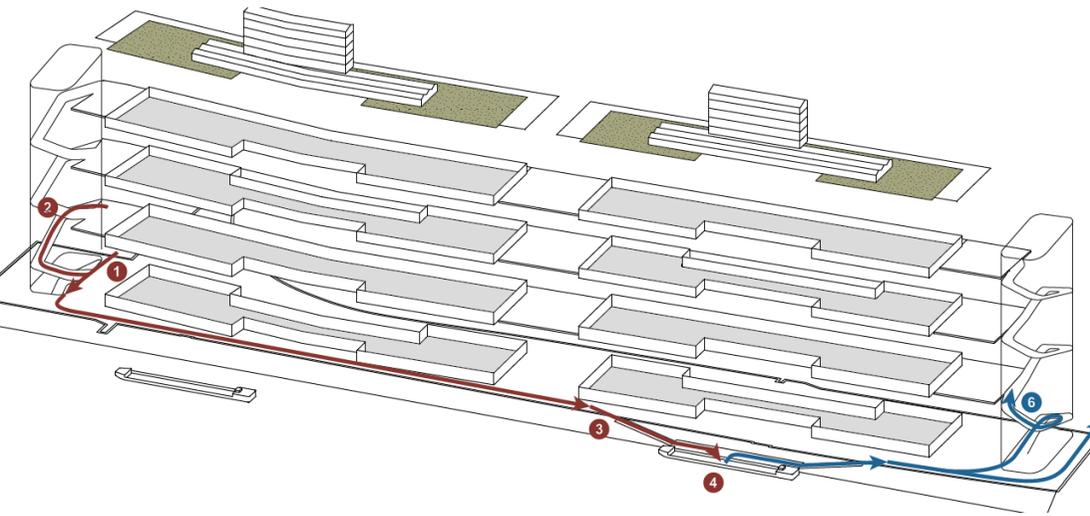
35 000 m² de parkings
VL et PL différenciés
souterrain et zone d'attente



Logistique urbaine



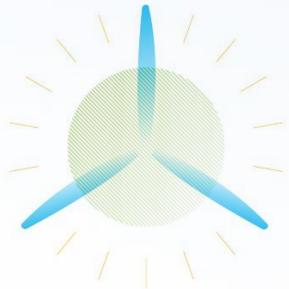
Logistique fluviale



PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DU PONTON

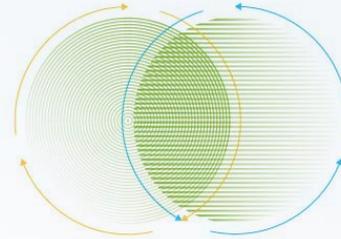


Stratégie Climatique



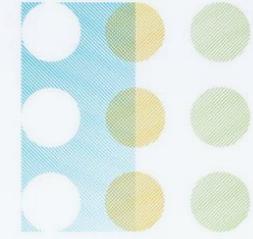
ENERGIE

- + Système énergétique unique
- + Production d'énergie renouvelable in-situ (**centrale photovoltaïque 1,5MWc couplée à des pompes à chaleur et une installation géothermique**)
- + Déploiement de bornes électriques



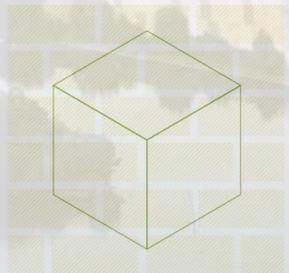
CIRCULARITE

- + Réduction de l'empreinte carbone du bâtiment (bétons bas-carbone, bois, livraison fluviale des matériaux, matériaux circulaires)
- + Certification **net-zéro carbone**



CONTRIBUTION

- + Contribution biodiversité locale, selon projets à identifier
- + **100% de compensation carbone** pour les émissions résiduelles liées à la construction du bâtiment



FRICHES

- + Redéveloppement du projet sur une friche
- + **Absence d'artificialisation** des sols



BIODIVERSITE

- + Stratégie biodiversité à l'échelle du site, avec étude de continuité de la zone Natura 2000
- + **Toiture végétalisée, ferme urbaine**



BIEN-ÊTRE

- + **Lieux de travail uniques** de par leur relation à l'environnement
- + Lieux de détente et locaux partagés, terrasse

Annexe 9.2 : Compte-rendu de l'atelier de présentation et visite de site

Compte-rendu de l'atelier de travail du 10 mai 2022 avec les associations

18h-21h – Port de Gennevilliers

Thibault Vanhaezebrouck, chargé de développement chez Goodman, ouvre l'atelier et remercie les participants de leur présence. Romain Moreau, directeur de l'agence Traitclair (concertation), explique que l'objectif de cette rencontre est d'effectuer une présentation exhaustive du projet, de présenter le calendrier de concertation, de prendre note des questions des participants et de parcourir le site lors d'une visite. Il indique qu'un compte-rendu sera partagé à l'issue de la rencontre.

Une vingtaine de membres d'associations et de représentants sont présents.

Commune d'Epina-sur-Seine

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

Associations environnementales

- Virginie Codina, co-présidente d'Environnement 92
- Francis Redon, Président d'Environnement 93
- Luc Blanchard, Conseiller FNE Ile-de-France
- Antoine Gaudin, Président association de Protection des berges de Seine
- Christos Papagiannopoulos, Vice-président Protection des berges de Seine, avec Martine Chédeville, Patrick Duval, Hippolyte Gros, Bruno Dubois, Philippe Aubé.
- Tanguy Lhomme, de l'Ile Flottante
- Philippe Brochard, de l'Ile Vivante, avec Marie-Jo Creusy

Associations économiques

- Jean-Philippe Grison, directeur des opérations DHL IDF
- Virginie Delestre, Terminal Manager DHL
- Julien Mandelides, Responsable logistique fluviale région Nord CEMEX

Riverains

- Jacques Pigeon, président du club de kayak, avec Pauline Boulangé

Haropa Port

- Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour Haropa Port
- Isabelle Duval, représentant l'agence de Gennevilliers pour Haropa Port

Goodman

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

Traitclair

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

Thibault Vanhaezebrouck, lance l'atelier en rappelant l'importance de convier les associations locales. Il précise le déroulé suivant : un temps de présentation du projet, puis de questions-réponses en salle, suivi de la visite sur site.

Présentation du calendrier prévisionnel

HAROPA a organisé en 2020 un appel à projet concernant une parcelle de 6 hectares environ, dont la convention est arrivée à échéance le 31 décembre 2021. Goodman a remporté le concours en 2021.

On a eu beaucoup de questions qui n'ont pas eu de réponses, ce temps d'échange est important.

Les questions seront traitées en particulier lors des ateliers thématiques dédiés.

Les powerpoints seront-ils diffusés ? La dernière fois vous nous aviez dit les diffuser, pour changer d'avis ensuite.

Les PPT seront diffusés, d'où l'importance de nous communiquer vos adresses mails sur la feuille d'émargement.

Pourquoi faire plusieurs ateliers ? On ne souhaite pas compartimenter les enjeux : tout va ensemble, la taille du projet, les flux générés, son impact.

Le rappel du déroulé du projet est fait. C'est une phase de dialogue qui est initiée aujourd'hui et qui va perdurer. La première réunion de février était une phase de prise de contact. (...) Diverses études sont en cours. Nous vous présenterons leurs résultats lors des ateliers. Le souhait est ensuite de déposer la demande de permis de construire et les autorisations environnementales fin 2022.

Vous déposez ensemble le PC et les autorisations environnementales ? Les autorisations environnementales doivent se faire en amont.

La réglementation impose un dépôt simultané du dossier de demande de permis de construire et de dossier de demande d'autorisation environnementale. Nous suivrons la réglementation.

Mais qui est le maître d'ouvrage ?

Goodman est maître d'ouvrage pour le projet.

Si jamais des décisions sont prises pour réduire la taille du bâtiment, ça ne rentrera plus dans le cadre de l'appel à projet ?

Pour vous répondre, il y a des invariants du projet.

Jean Plateau, directeur du Port de Gennevilliers complète : la loi impose que les terrains qu'on loue à un opérateur économique soit mis en publicité. L'amodiation se fait sur une durée de 60 ans, le port met en location un terrain pour cette durée. Nous avons retenu un projet d'immeuble logistique dont Goodman sera propriétaire jusqu'à la fin de la convention. Ensuite, deux options sont possibles : soit nous décidons d'intégrer l'immeuble dans notre patrimoine soit nous demandons à Goodman de détruire le bâtiment.

La présentation du calendrier de concertation est faite. Le 8 juin un atelier est prévu sur l'évolution des flux générés par le projet. Le 21 juin, un atelier de travail sur le volet biodiversité et environnement. Le 28 juin, un atelier sur l'insertion paysagère et architecturale. Le 8 juillet, un atelier de travail sur le

volet socio-économique du projet. Pour finir une réunion de restitution se tiendra le 20 septembre. Il est rappelé que tous les ateliers auront lieu au même endroit, salle dans laquelle l'atelier se déroule.

Pour le 21 juin, est-ce que vous aurez les résultats de l'étude d'impact environnemental ?

On vous répondra lors du temps de question à la fin de l'atelier.

Pour l'instant ce n'est pas un dialogue, c'est un monologue.

On a proposé des dates d'ateliers avec des thèmes, l'idée aujourd'hui c'est que tout le monde ait la même connaissance générale du projet. On va aller au bout de la présentation pour que vous puissiez tous avoir le même niveau d'information, notamment ceux qui n'ont pas assisté à la précédente réunion à Epinay.

Pour compléter la présentation du calendrier de concertation, celui-ci est distribué dans la salle à tous les participants.

Avec cet appel à projet, on a l'objectif de moderniser et de remettre le terrain au gout du jour. Densifier et optimiser cet entrepôt en 4 niveaux exploitables soit 80 000 m² total, pour une hauteur du bâtiment jusqu'à l'acrotère à 29m, et avec au dernier niveau une toiture solaire et une ferme urbaine.

Les camions qui circulent au sous-sol, ils émettent des gaz, comment vous faites ? il y aura des évacuations et des traitements de l'air, il y aura un respect de la réglementation actuelle.

Ce problème sera aussi présent aux autres étages, c'est pour cela que l'on prévoit des ouvertures. En RDC on aura des cours anglaises. Le parking ne sera pas complètement fermé, ce qui permettra une circulation naturelle de l'air, complétée par des ventilations mécaniques.

Les cours anglaises seront côté Seine ?

De part et d'autre. Le bâtiment sera soumis à la réglementation IPCE.

Certes, mais il y a la réglementation et l'esprit du projet. Les gros porteurs sont prévus pour aller jusqu'au 6^e étage ? Et ils rentrent et sortent par où ? Face à la réserve naturelle ?

Les gros porteurs vont rentrer par l'Ouest et ils sortiront par l'Est. Ils vont circuler comme un camion ordinaire sur le port.

Mais ce n'est pas la même densité d'activités ici.

On a bien l'autoroute qui passe au-dessus de la Seine.

Mais la zone naturelle est loin de l'autoroute. Et vous emmenez les 33 tonnes jusqu'en haut ? 35 000 m² en plus des 80 000m², sans compter les rampes, c'est énorme.

Le dernier étage ne leur est pas accessible. Et il faut différencier les espaces de circulation de ceux dédiés à la logistique.

Vous allez faire monter à 65 mètres de haut les camions.

Non, ce n'est pas 65 mètres et le toit n'est pas accessible.

La présentation se poursuit avec l'explication du fonctionnement du ponton. Pour atteindre l'objectif d'une logistique décarbonée sur projet, l'idée est de développer de la logistique urbaine et fluviale. L'atelier sur le trafic pourra montrer les flux que le projet vient générer.

Vous empiétez sur la Seine ?

Le ponton sera posé sur la Seine qui fait ici plus de 250 mètres de large. Le ponton et la barge seront situés dans le domaine portuaire. L'atelier du 8 juin pourra vous fournir plus de détails à ce sujet.

Il y a une extension sur le domaine fluviale ?

Non, le ponton est sur le domaine portuaire.

Le but, c'est que les bateaux aillent ensuite vers Paris ?

Oui.

Et ils iront sur quel bras ?

On est maître d'ouvrage, on n'a pas vocation à arbitrer la circulation sur les bras de Seine.

Côté grand bras de Seine, sachez que la berge n'est pas protégée, si vous intensifiez le trafic il y aura des éboulements. Vous le saviez ?

Les choses mises dans leur contexte seront plus lisibles, nous aurons un atelier sur les flux. Aujourd'hui on veut vous donner le plus de lecture possible.

Vous avez parlé de centrale photovoltaïque, elle sera où ?

L'implantation des panneaux est présentée sur la vue aérienne du projet. Les panneaux photovoltaïques sont donc en toiture autour du bâtiment.

La présentation reprend et Goodman présente sa stratégie RSE, avec le travail de réduction de l'impact carbone en phase de conception (dispositifs constructifs et système énergétique pensé pour que le bâtiment soit autonome en phase d'exploitation). Goodman s'engage à compenser les émissions qui n'ont pas été évitées avec l'achat de crédits carbone internationaux (démarche certifiée par un organisme indépendant, le SBTi)

Si on va un peu au de-là des bâtiments, il y a d'autres choix qui sont importants pour notre société : le premier c'est de faire l'ensemble de notre développement sur des friches industrielles, dont fait partie ce bâtiment. 100% de notre développement à horizon 2025 seront sur des friches industrielles en Europe. On est déjà à 80% environ cette année.

Le 2^{ème} élément, en phase conception un écologue nous aide à concevoir ce bâtiment pour permettre à ce projet d'accueillir de la biodiversité. Aujourd'hui, on sait qu'il y a un point sensible qui est sa proximité avec la zone Natura 2000. L'idée c'est qu'on puisse travailler sur le bâtiment et sur l'interaction avec cette zone afin de démontrer qu'il n'y a pas d'impact et que les activités peuvent cohabiter sur cette zone.

Et dernier élément, ce sont les employés. On sait qu'ils seront nombreux et vont passer du temps sur site. On veut en faire un espace de bien-être. On a une terrasse en toiture qui est un espace partagé pour l'ensemble des usagers, avec vue sur la Seine. C'est une initiative qui est au cœur de nos préoccupations.

Pour résumer ce premier tour du projet. Nous sommes sur une phase amont : Goodman a gagné l'appel à projet en 2021. Nous souhaitons avoir cette phase de dialogue avant de rentrer dans la seconde phase, qui est l'instruction administrative avec le permis de construire et l'autorisation

environnementale. Les dépôts sont prévus fin 2022. Il y aura une enquête publique à ce moment-là, il est important de le préciser. Il y aura ensuite une phase de construction une fois que les permis seront obtenus, et une livraison à horizon 2026.

Temps de questions-réponses

S'ouvre ensuite un temps de questions-réponse en salle d'un peu plus de trente minutes. Il est indiqué que toutes les réponses aux questions ne sont pas forcément connues aujourd'hui mais que le maximum sera fait pour répondre à date.

Quelle est la surface de l'entrepôt par rapport à un entrepôt traditionnel ? A combien vous pouvez estimer de m² si c'était un entrepôt normal ?

La seule différence d'un entrepôt comme celui-ci avec ce qui se fait sur le port aujourd'hui, c'est qu'on vient utiliser moins de foncier. L'usage sera le même, aujourd'hui vous avez deux types de bâtiment sur le port : stockage et messagerie.

Mais par rapport à un bâtiment classique de stockage ?

On a des étages de stockage et de distribution. Ce que vous allez avoir c'est une consommation foncière qui est la même sur un bâtiment à usage de messagerie comme à usage de stockage.

Complément de Jean Plateau : La difficulté dans votre question c'est que les entrepôts ont différents rôles. Entre Le Havre et Anvers, on aura des entrepôts d'import gigantesques, pour du stockage de longue durée. Ensuite, il y a un deuxième type d'entrepôt, plutôt des plateformes régionales, qui servent de stock tampon, avant l'entrepôt de logistique urbaine, qu'on retrouve à proximité de Paris et qui permet la livraison du dernier km : dans les commerces ou le consommateur final. Les entrepôts n'ont pas tous le même rôle dans la chaîne logistique donc c'est difficile de comparer. Si on parle d'un entrepôt classique sur le port de Gennevilliers, on est sur les mêmes ratios.

Qu'est-ce que cet entrepôt vient remplacer ? Est-ce qu'il vient répondre à une augmentation des volumes ou un remplacement d'entrepôt existant ? Et enfin, la Ville de Paris a sorti une étude disant qu'en 2050 Paris aurait le même climat que Séville. Est-ce que ce bâtiment aura des espaces réfrigérés ? Est-ce qu'il y aura une enveloppe ?

Il vient remplacer des bâtiments en désuétude qui sont existants et il répond à un besoin dans un marché francilien qui est en manque d'offre. Il faut savoir que l'on manque de surfaces de stockage pour répondre aux besoins de tous, alimentaire par exemple. Il vient donc compléter l'offre de proximité. Grâce à la densité on vient créer un peu plus d'offre que ce qu'il y a sur le marché.

Donc c'est une nouvelle activité, qui explose ?

Nous, on vient créer une offre par rapport à un besoin, dans un marché où on est tous consommateurs.

Vous participez à l'augmentation de la consommation, la globalisation donc ?

Si les entrepôts ne sont pas là, ils seront ailleurs.

La Seine Saint Denis est souvent le territoire servant, ici le projet est sur le 92 mais les externalités sont sur le 93.

Je pense que ce n'est pas mon rôle d'avoir ce débat-là, ce que je peux vous dire c'est qu'on est dans un environnement portuaire, où la logistique a pleinement sa place.

Mais en zone urbaine, et à côté d'une zone naturelle et pas tout à fait industrielle. Ce n'est pas un environnement autonome.

Pour le port, vous avez dit à la 1ere présentation que vous aviez une charte de déontologie : que le développement devait se faire à l'intérieur du port. Et là, le port regroupe toutes les activités de la Seine. Et là, vous nous mettez en bord de Seine, un énorme bâtiment qui lui va déborder sur les voisins.

Réponse de Jean Plateau, directeur du Port de Gennevilliers : Ce qu'on a observé ces dernières années, c'est une disparition globale des entrepôts à proximité des consommateurs et un repositionnement de ces entrepôts avec une augmentation de l'offre en 2eme couronne à cause de la pression foncière et immobilière. Ensuite, c'est que l'Ouest francilien a vu son nombre d'entrepôt diminuer avec un repositionnement de la logistique à l'Est francilien. Le port de Gennevilliers lui, est une zone identifiée dans les documents d'urbanisme comme une zone destinée à cette logistique et à cette industrie de proximité pour les consommateurs de la métropole. Il n'a jamais été question de dire qu'on réserve une partie des surfaces pour moins d'activités. Par contre notre stratégie, c'est effectivement de reconcentrer à l'intérieur du port les activités à fortes nuisances, liées au BTP par exemple. C'est pour ça que sur ce site où il y avait des activités logistiques nous souhaitons les maintenir.

Votre activité fluviale est au niveau des canaux, et là vous empiétez sur la zone Natura 2000. Cette zone vous la connaissiez ? Ça paraît surprenant de mettre une telle activité à côté.

Jean Plateau, directeur du Port de Gennevilliers : Ces entrepôts sont déjà équipés d'ouvrages fluviaux à l'Est du site. Ce bâtiment était même raccordé fer et travaillait des trains côté Seine. On a donc déjà été sur une activité de distribution urbaine. Effectivement la zone Natura 2000 est en face et c'est pour cela que dans nos critères de choix la qualité environnementale du projet était centrale. Il reste à Goodman à vous apporter des éléments de réponse qui démontreront que le projet est compatible avec la zone Natura 2000. Ce sera fait dans le cadre des temps de concertation.

Thibault Vanhaezebrouck ajoute que le projet vient créer un ponton de transbordement, qui permet à des petits véhicules chargés de venir sur une barge. Cela permet le déploiement de logistique fluviale vers la région parisienne.

Un participant évoque une hauteur de 60m pour le cheminement des 33 tonnes.

Il est rappelé que de telles hauteurs n'existent pas. La hauteur maximale du bâtiment sera de 30m. L'atelier biodiversité environnement du 21 juin présentera les résultats des études bruit et qualité de l'air.

Ces études ont été faites ?

Elles sont en cours.

Par qui sont menées ces études ? Comment aura-t-on la garantie de la véracité du contenu de ces dernières ?

Ces études sont menées, par des professionnels, des BET (Bureau d'étude technique) spécialisés (en étude de trafic par exemple), ou encore cabinet experts environnementaux. Ensuite, ces études sont présentées à la DRIEAT (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports) dans le cadre de l'instruction de et l'autorisation environnementale pour l'obtention de l'ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement).

Une question est posée au représentant de DHL, Jean-Philippe Grison, directeur des opérations Ile-de-France. Qu'est-ce que ce bâtiment représente sur votre échelle de bâtiment habituelle ?

Nous opérons des entrepôts de 6 000 à 8 000 m² sur le port actuellement. Ce que je peux vous dire c'est qu'en 2026 nous aurons 100% des véhicules de distribution électrique au départ des entrepôts. Ce qui est intéressant avec ce projet c'est d'amener des moyens de livraisons directement vers Paris, en sortie fluviale puis vélo par exemple.

Sorties fluviales, c'est-à-dire ? Et est-ce qu'une réduction des entrées et du nombre de camions est envisagée ou ce sera uniquement des sorties ?

Pour l'entrée le but est d'utiliser le terminal conteneur existant. Pour les sorties c'est par l'outil de transbordement, le ponton, qui est présenté ici. Quand on parle de générer du trafic fluvial c'est à la fois en amont et en aval, entre Le Havre et Gennevilliers.

Une fois que les conteneurs arrivent sur le port, comment sont-ils acheminés ?

En traction routière. L'idée n'est pas de créer une nouvelle installation portuaire mais d'utiliser au maximum ce qui existe et de créer quelque chose de complémentaire. Le terminal à container à vocation à manutentionner des grosses caisses ce que le site ne fera pas. Le transbordement sur site est dimensionné pour de petites caisses.

Mais ça c'est pour que ça parte. Au niveau de l'arrivée à Paris vous n'aviez pas un endroit plus proche pour récupérer les caisses et éviter de traverser tout le port ?

Pour manutentionner les containers il y a besoin de beaucoup d'espaces pour implanter les grues.

Jean Plateau complète : des terminaux comme celui que vous voyez ici, il y en a peu en Ile de France car ce sont des outils très massifs. On peut citer Bonneuil et le terminal ferroviaire de Valenton. A Gennevilliers on reçoit des trains mais moins qu'ailleurs.

Un intervenant évoque le bruit de la circulation ferroviaire.

Ce sujet nous éloigne du projet, il est proposé de revenir aux questions.

J'ai beaucoup de questions. Ce serait bien qu'on puisse vous envoyer des questions. Votre type de clientèle sera important. Il y aura de l'express mais d'autres choses. Ce serait intéressant d'avoir la typologie de vos clients pour avoir la rotation des stocks et des camions.

Par rapport à la typologie des espaces, aujourd'hui nous en avons deux au sein de cet immeuble. Au RDC et au R+2 c'est de la distribution. Au R+1 et au R+3 c'est du stockage. Qu'est-ce qui les différencie ? Il y a tout d'abord la hauteur. Il y a besoin de plus de hauteur pour stocker d'où une hauteur libre d'environ 6m pour les espaces de stockage, et de 4,5m pour les espaces de distribution. Côté distribution il y a besoin de plus de capacité d'envoi avec des petits

véhicules propres, d'où les portes sur le long-pan des cellules, en plus des portes à quai aux extrémités.

Les VUL (Véhicules utilitaires légers), les petites camionnettes qu'on voit avec DHL, sont à majorité électrique. Cette technologie n'est pas prête pour les camions aujourd'hui mais on commence à avoir des camions GNV (Gaz Naturel Véhicule). Il y a une station actuellement sur le port et il y a fort à parier que d'ici 2026 il y en aura une deuxième. L'idée est aussi qu'on se dirige vers des bateaux à hydrogène.

Un véhicule électrique n'est pas forcément plus propre qu'un véhicule à essence. Est-ce que la production de l'électricité sera au charbon, du pétrole, du gazole ?

Ce débat dépasse notre projet. Il est rappelé que les questions relatives aux flux seront travaillées durant l'atelier dédié (8 juin).

Question adressée au port : par quel processus est-ce qu'on s'est assuré que le projet respecte le SODD (Schéma d'Orientation et Développement Durable) ? Il y avait dans celui-ci l'idée qu'il y aurait une sectorisation des activités. A l'endroit où est implanté le projet Greendock, ce qu'on a c'est : restructurer et densifier les activités économiques. La logistique urbaine, c'est entre la darse 2 et 3 donc pas du tout à cet endroit-là.

Le SODD possède bien un hachurage faisant mention de la logistique. Restructurer et densifier c'est ce qu'on fait ici.

Sur le PLU (Plan Local d'Urbanisme) applicable au Port de Gennevilliers, il est indiqué qu'il faut porter une attention particulière pour le paysage visible depuis les espaces publics. Ici c'est la grande muraille de chine depuis les espaces publics.

Quelle est la surface de panneaux photovoltaïques ?

A peu près 18 000 m² de surface comprenant les panneaux et les espaces pour intervenir dessus. Il sera possible de vous donner les détails exacts plus tard.

La réglementation a évolué récemment, elle indiquait jusqu'ici qu'on devait soit auto-consommer soit distribuer. Aujourd'hui on peut faire les deux. Cela laisse désormais plus de latitude et la capacité de production photovoltaïque in situ pourra être revue à la hausse.

Une remarque est adressée à DHL, mais elle déborde du cadre du projet.

Il est indiqué que dans la stratégie RSE (Responsabilité sociétale des entreprises) de Goodman il y a 6 piliers dont un pour la biodiversité.

Sachant que le taux moyen d'émission d'un 33 tonnes est de 70g par tonne/km, je suis intéressé pour connaître l'estimation des émissions de CO2 générées par l'augmentation du trafic intra portuaire amont et extra portuaire ?

C'est noté.

Est-ce que le chantier de Greendock aura lieu toute l'année ?

C'est une question liée notamment au volet biodiversité. Nicolas que certains d'entre vous ont rencontré la dernière fois, sera là pour lors de cet atelier et pourra vous répondre. C'est pour répondre à ce type de question que nous menons des études : elles nous indiqueront les améliorations à faire pour le projet et sa réalisation.

D'un point de vue réglementaire nous sommes cadrés. La DRIEAT, service de l'Etat garant, va regarder ce projet. On n'arrivera pas pour construire du jour au lendemain.

Comme c'est une concertation, on n'est pas que là pour vous écouter. Est-ce qu'il y a des compromis que vous ferez ? Quelle est la marge de manœuvre que vous avez ?

Il y a des variants et des invariants au projet. Lors des ateliers, le but est qu'on puisse identifier les points d'accroche et de voir ce qu'on est capable d'adapter pour trouver un consensus.

Et vous connaissez ces invariants ?

On ne les connaît pas encore. On est dans un contexte d'appel à projet, le but est qu'on arrive à trouver un accord pour qu'en septembre le fruit de nos discussions soit un consensus collectif. Il faut prendre le temps d'échanger pour faire évoluer le projet. Notre présence aujourd'hui est déjà un bon point départ. On organise ce dialogue pour justement avoir une amélioration du projet. On veut comprendre les difficultés, discuter et avoir un consensus.

Vous pourriez faire une concertation juste pour simplement dire que vous l'avez fait.

Notre intention n'est pas de générer un conflit, il y aura des évolutions. Elles seront présentées en septembre.

Romain Moreau clôt le temps d'échange et convie les participants à la visite de site.

Visite de site

Durant la visite de site, des questions ont également été posées au porteur du projet et au port. Parmi celles-ci :

Quelle est la délimitation du bâtiment ?

Quelle est la hauteur des bâtiments existants ? Quelle sera la hauteur des futurs bâtiments en comparaison ?

A partir de quel point de référence mesurez-vous les hauteurs des bâtiments ?

Les hauteurs sont mesurées à partir du point bas du site, c'est-à-dire le plus défavorable.

Quelle est la délimitation du bâtiment ?

Jusqu'où va la zone portuaire sur la Seine ?

20m à partir du mur du quai : c'est la délimitation du port.

Où sera le ponton ?

La localisation est montrée. Un architecte naval travaille sur le sujet du transbordement pour que le ponton et la barge stationnent dans le domaine portuaire.

Comment concilier le projet de base nautique sur le petit bras de la Seine à L'Île-Saint-Denis et le projet Greendock ?

VNF (Voies Navigables de France) sera-t-il informé du projet ? Est-ce que VNF sera présent aux prochains moments de concertation ?

Nous ne pouvons pas nous prononcer à leur place mais Goodman peut envoyer une invitation à VNF.

Les activités de Greendock auront lieu de quelles heures à quelles heures ?

Les réponses seront apportées le 8 juin pour cette question lors de l'atelier sur les flux qui évoquera aussi les horaires.

L'impact sur la navigation a également été pensé dans le projet ?

Le premier enjeu est de caractériser le trafic actuel. Un BET travaille sur les impacts du projet afin de dire ce qu'il va modifier à la fois sur le fleuve et la route. La question qui est posée est la suivante : qu'est-ce que cela permet en termes d'économie en déplacement de camions ? L'objectif de la démarche est de privilégier le fleuve plutôt que la route. C'est un report modal : une partie qui passait sur la route va passer sur le fleuve.

Est-ce que les associations auront des retours des échanges entretenus avec élus ?

La préfecture pilote ces échanges en parallèle. Pour la réunion finale en septembre, il est pertinent d'avoir une convergence de ces échanges.

Annexe 10.1 : Présentation de l'atelier sur l'évolution des flux

Green Dock

Atelier de travail n°1 – Evolution des flux



LE CALENDRIER DE CONCERTATION

Mars

Avril

Mai

Juin

Juillet

Aout

Septembre

10 mai

Atelier de travail +
Visite de site
Présentation détaillée
du projet Greendock

8 juin

Atelier de travail
Evolution des flux

21 juin

Atelier de travail
Volet biodiversité et environnement

28 juin

Atelier de travail
Volet insertion paysagère et
architecturale

5 juillet

Atelier de travail
Volet socio-économique

20 septembre

Réunion de clôture
de la concertation

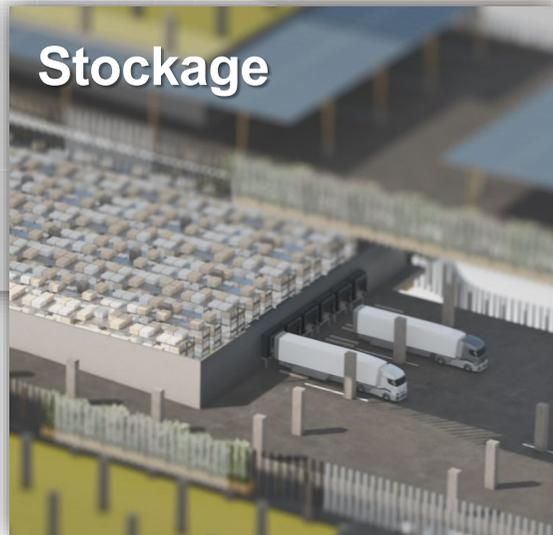
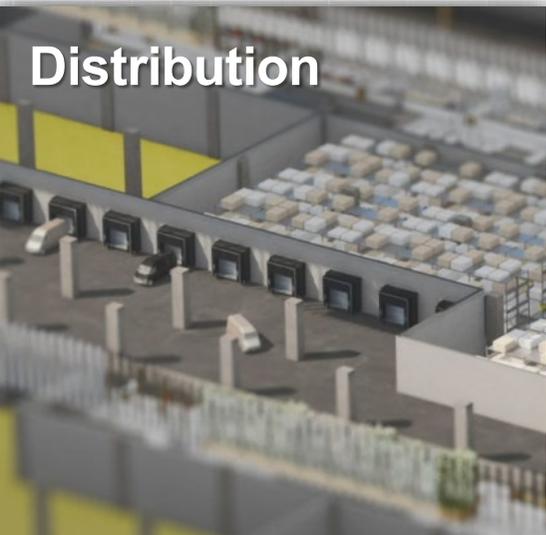
Congés

23/04 au 9/05

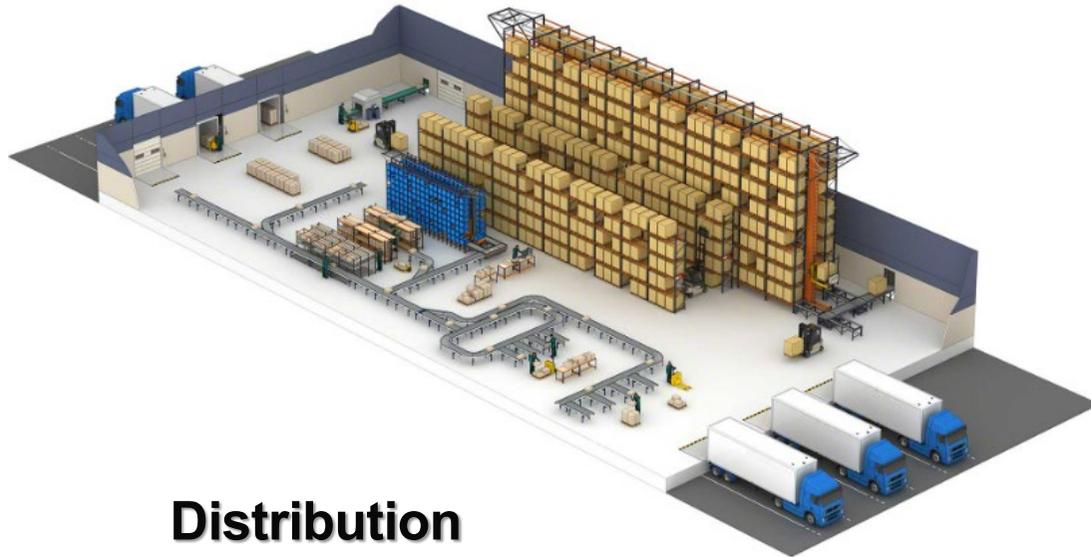
Congés

7/07 au 1/09

Logistique urbaine



Logistique urbaine: fonctionnement des cellules



Distribution



Stockage



Trafic Routier – Hypothèses projet Green Dock

Estimation des flux Poids Lourds (PL) / Véhicules Utilitaires Légers (VUL)

	Distribution	Stockage
# PL / Porte / Jour	1,25	3
# VUL / Porte / Jour	4	

	Portes PL	Nombre PL	Portes VUL	Nombre VUL
RdC	24	30	60	240
R+1	24	72		
R+2	24	30	60	240
R+3	24	72		
Total	96	204	120	480

Exemples de VUL (60% électriques des 2026)

VAN

HAUTEUR: 1.90 M
LARGEUR: 1.60 M
LONGUEUR: 4.60 M
CHARGE: 1T
VOLUME: 5M³



PETIT CAMION

HAUTEUR: 2.70M
LARGEUR: 2.20 M
LONGUEUR: 7 M
CHARGE: 1T
VOLUME: 20M³



Exemples de PL (15% bio GNV / hydrogène dès 2026)

POIDS LOURD 5T

HAUTEUR: 3.20 M
LARGEUR: 2.30 M
LONGUEUR: 8 M
CHARGE: 5T
VOLUME: 30/40M³



POIDS LOURD 10T

HAUTEUR: 3.80 M
LARGEUR: 2.50 M
LONGUEUR: 10 M
CHARGE: 10T
VOLUME: 50M³



POIDS LOURD SEMI-REMORQUE

HAUTEUR: 3.80 M
LARGEUR: 2.60 M
LONGUEUR: 18.50 M
CHARGE: 27T
VOLUME: 80/100M³



+ Estimation de l'utilisation des portes à quai basée sur les projections clients

- 96 portes PL / 204 PL par jour
- 120 portes VUL / 480 VUL par jour

Estimation des flux Véhicules Légers (VL)

Plage horaire	6h – 14h	8h – 18h	14h – 22H
Nombre d'employés	210	280	210
Flux routier	158	210	158

- + 700 emplois directs décomposés en 60% exploitation et 40% administratif
- + Le personnel d'exploitation en 2x8 (plages horaires 6h-14h et 14h-22h)
- + Le personnel administratif entre 8h et 18h.
- + 25% du personnel en transports en commun.



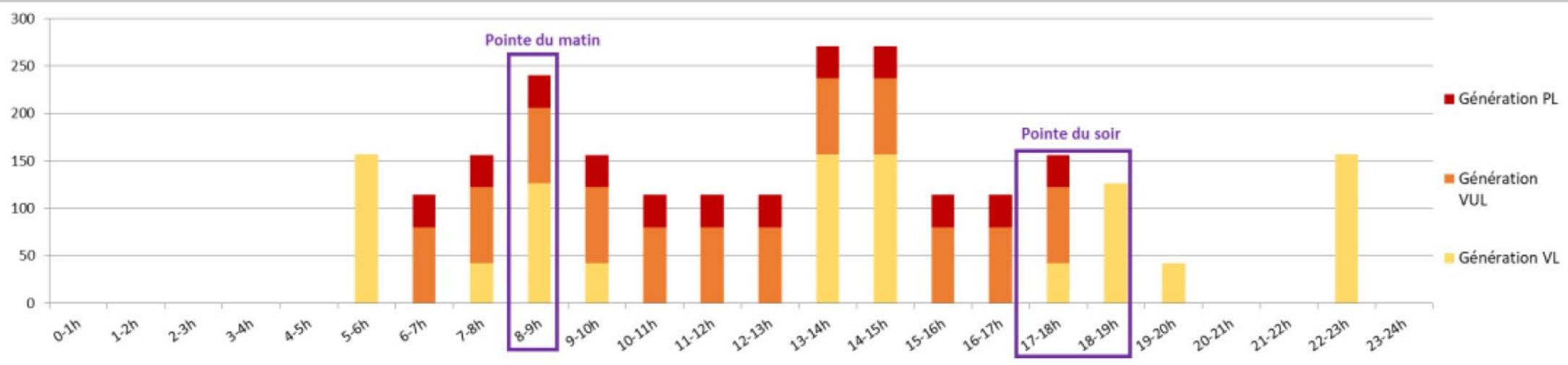
Trafic Routier – Hypothèses projet Green Dock

- **204 rotations de PL/Jour** (204 émissions / 204 réceptions)
- **480 rotations de VUL par jour** (480 émissions / 480 réceptions)
- **525 rotations de VL par jour** (525 émissions / 525 réceptions), correspondant aux 700 employés attendus.

Les flux PL se concentreront:

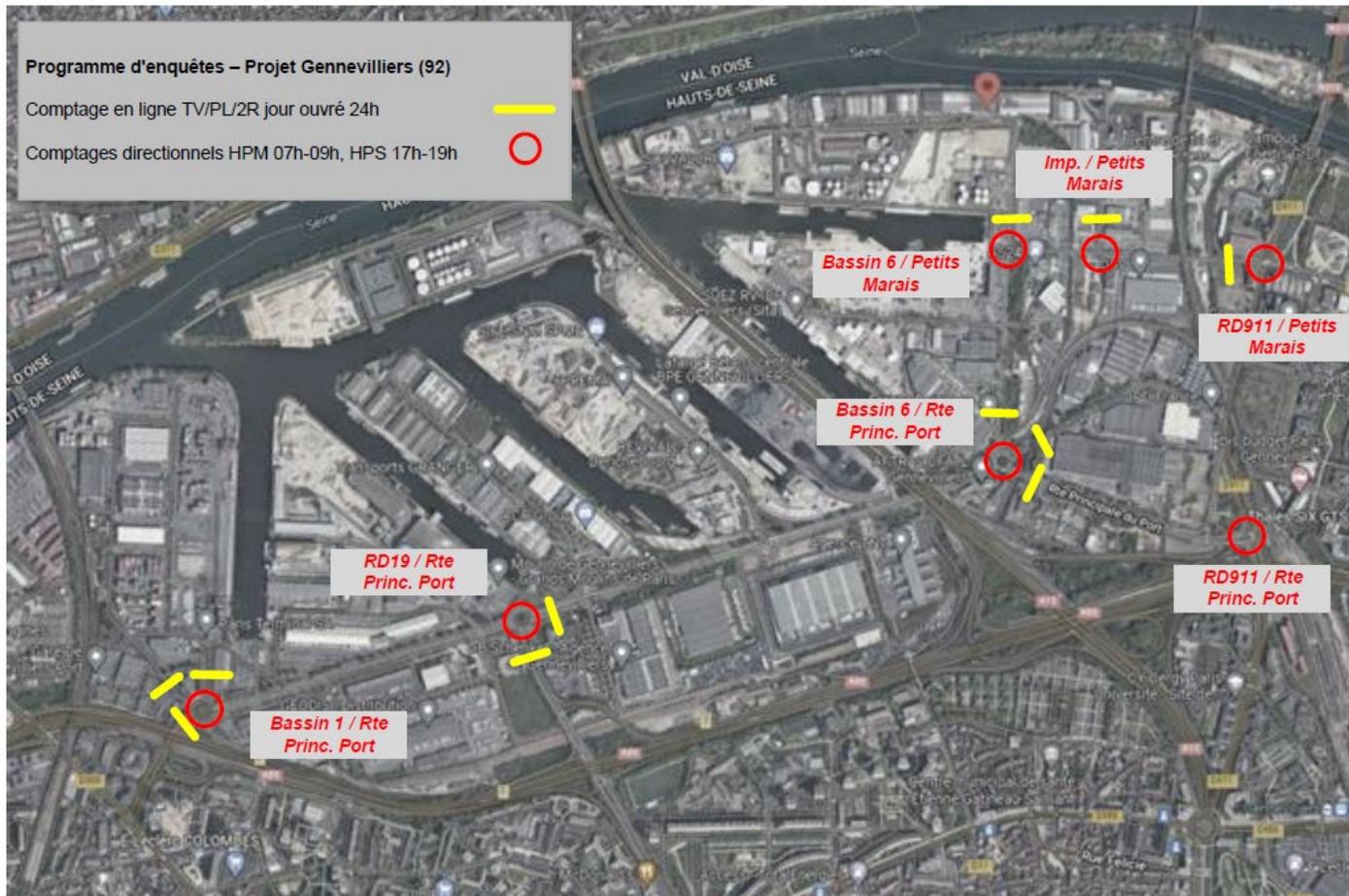
- la nuit pour les activités de distribution (reception des marchandises)
- sur 24h pour les activités de stockage (reception et envoi des marchandises)

Les flux VUL (envoi de marchandises pour la distribution) seront repartis par vagues dont les horaires sont estimées à: 6h / 11h / 16h / 21h



Hypothèses de repartition du trafic pour l'étude (maximisantes)

Trafic routier - Méthodologie de comptage



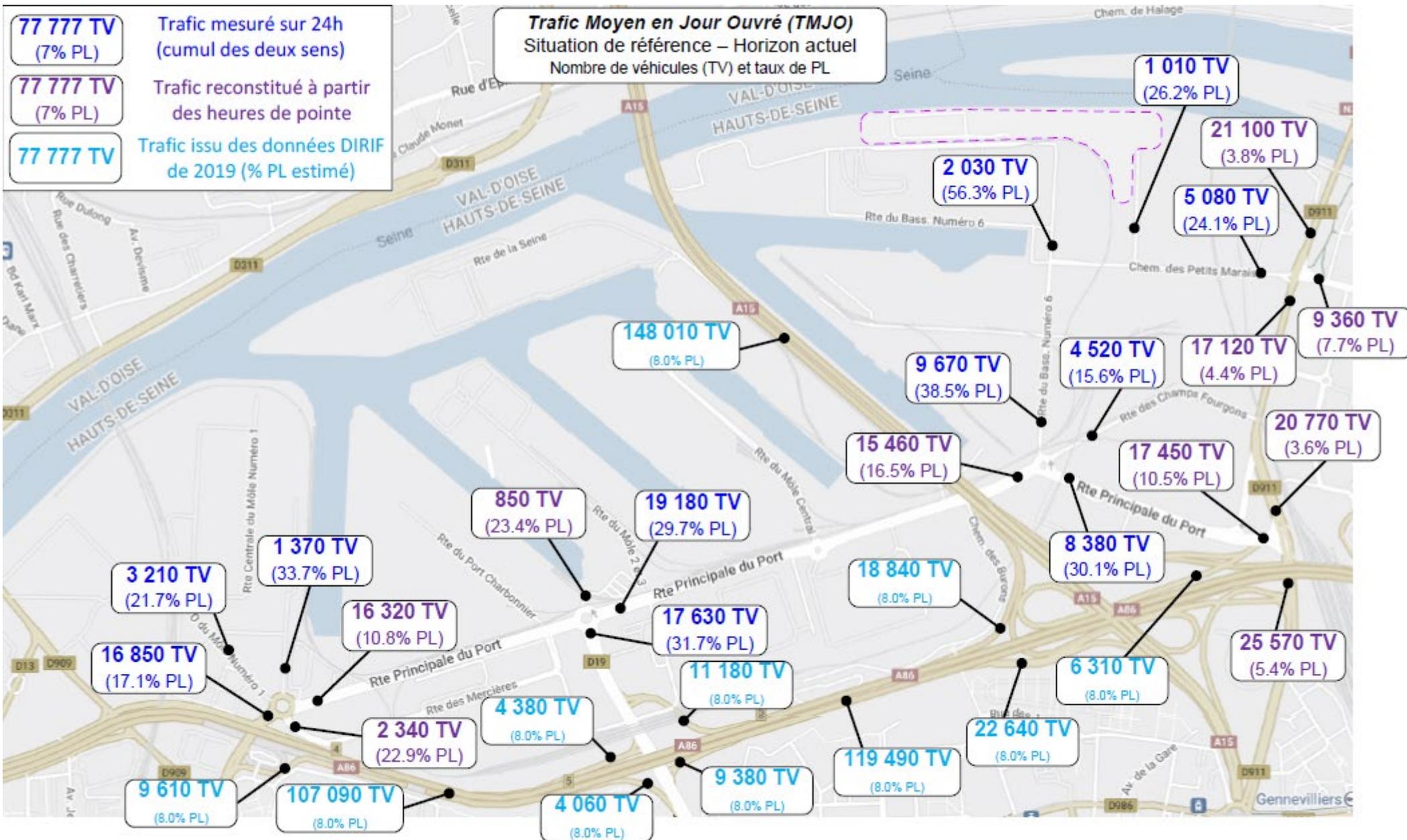
Mât de comptage avec caméra et boîtier d'enregistrement

Des enregistrements vidéo sur 24h ont permis, par exploitation d'un algorithme de traitement d'image, de réaliser des comptages :

- des mouvements directionnels aux heures de pointe sur 7 carrefours
- des trafics en ligne sur 24h sur 11 sections.

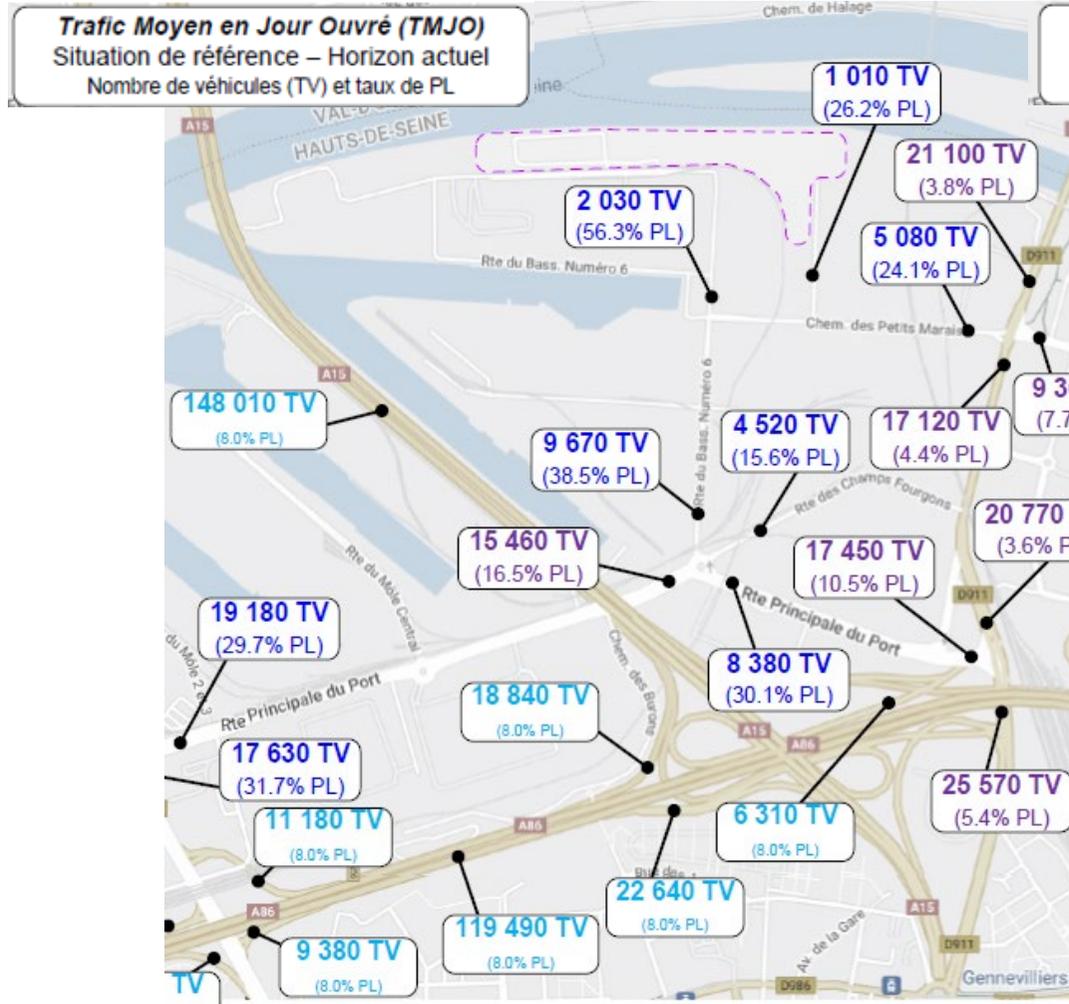
Les enregistrements vidéo ont également pu être exploités par l'ingénieur de charge de l'étude pour conforter les dysfonctionnements modélisés et observés sur site.

Trafic Routier – Situation Actuelle sur le port

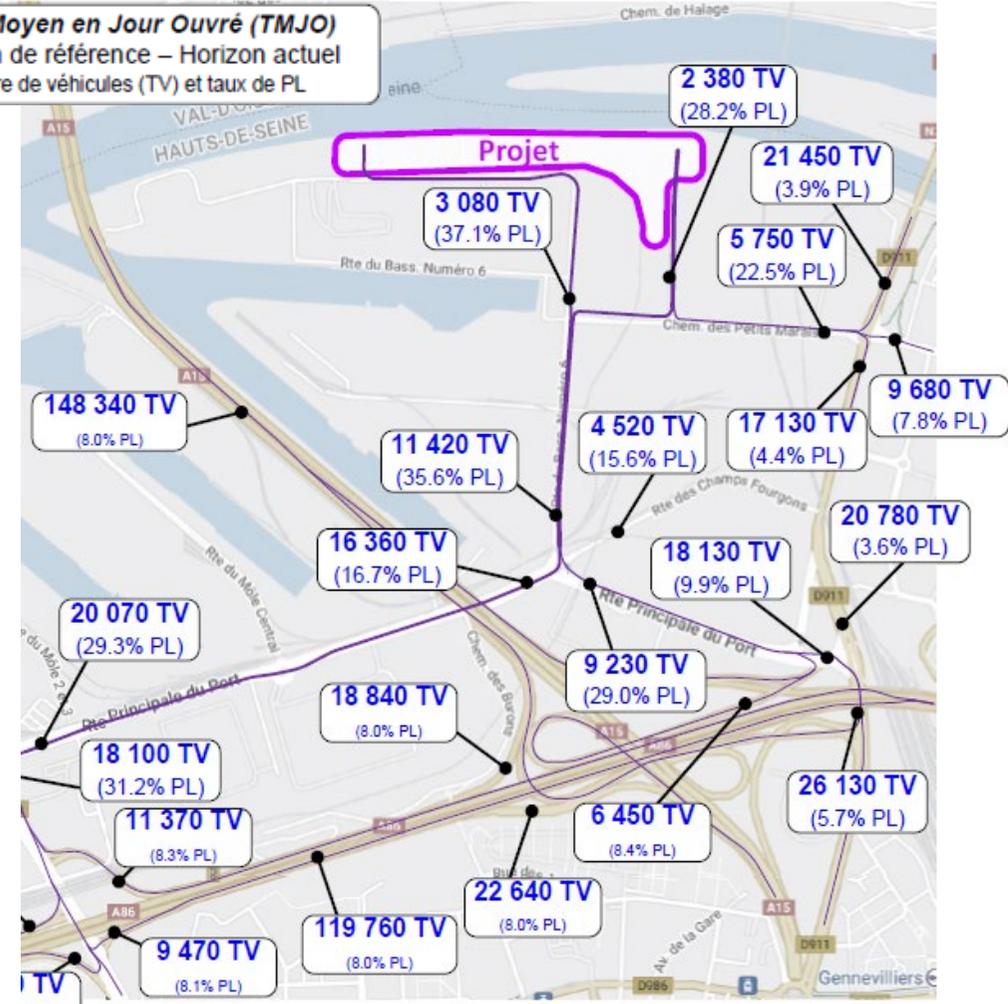


Trafic Moyen en Jour Ouvré (TMJO) de référence enquêté en Mars 2022

Trafic routier – Projections situation Avant / Après

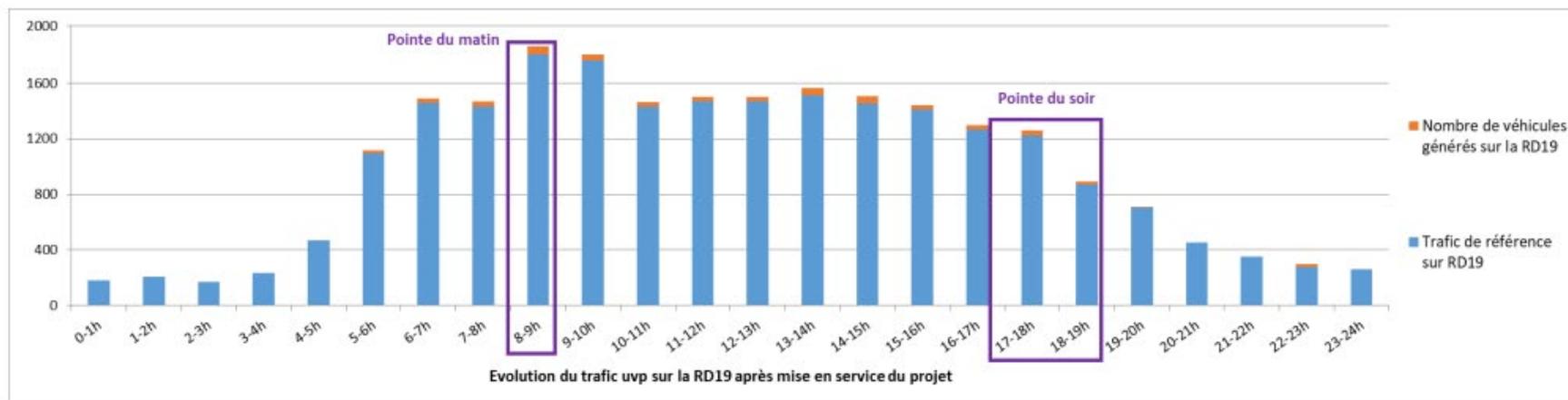


Avant

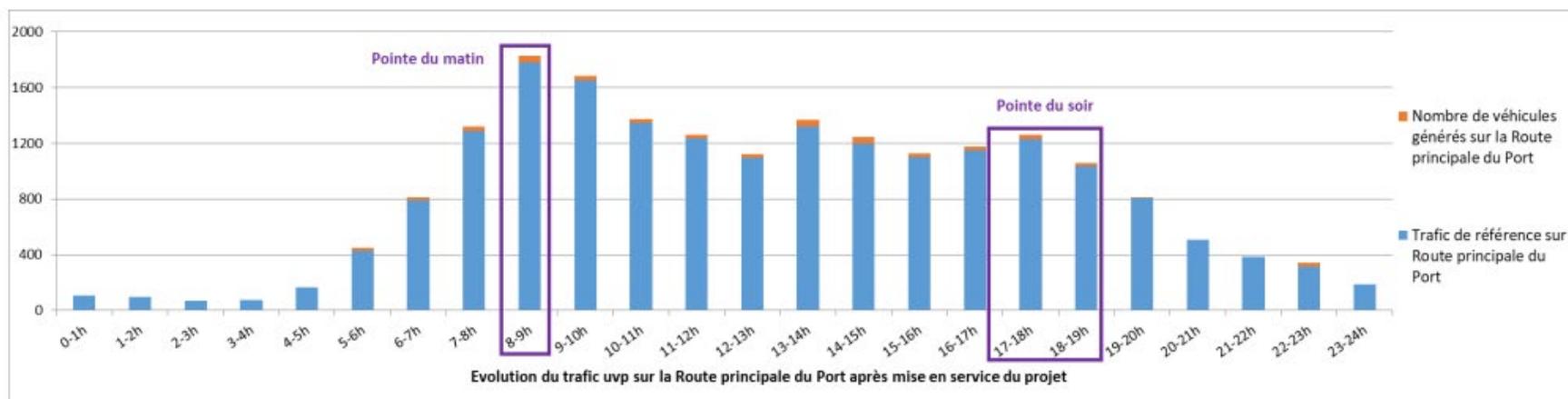


Après

Trafic routier – Evolution après mise en service



Evolution du trafic sur la route sur la RD19 (accès A86 & Gennevilliers Centre), après mise en service du projet

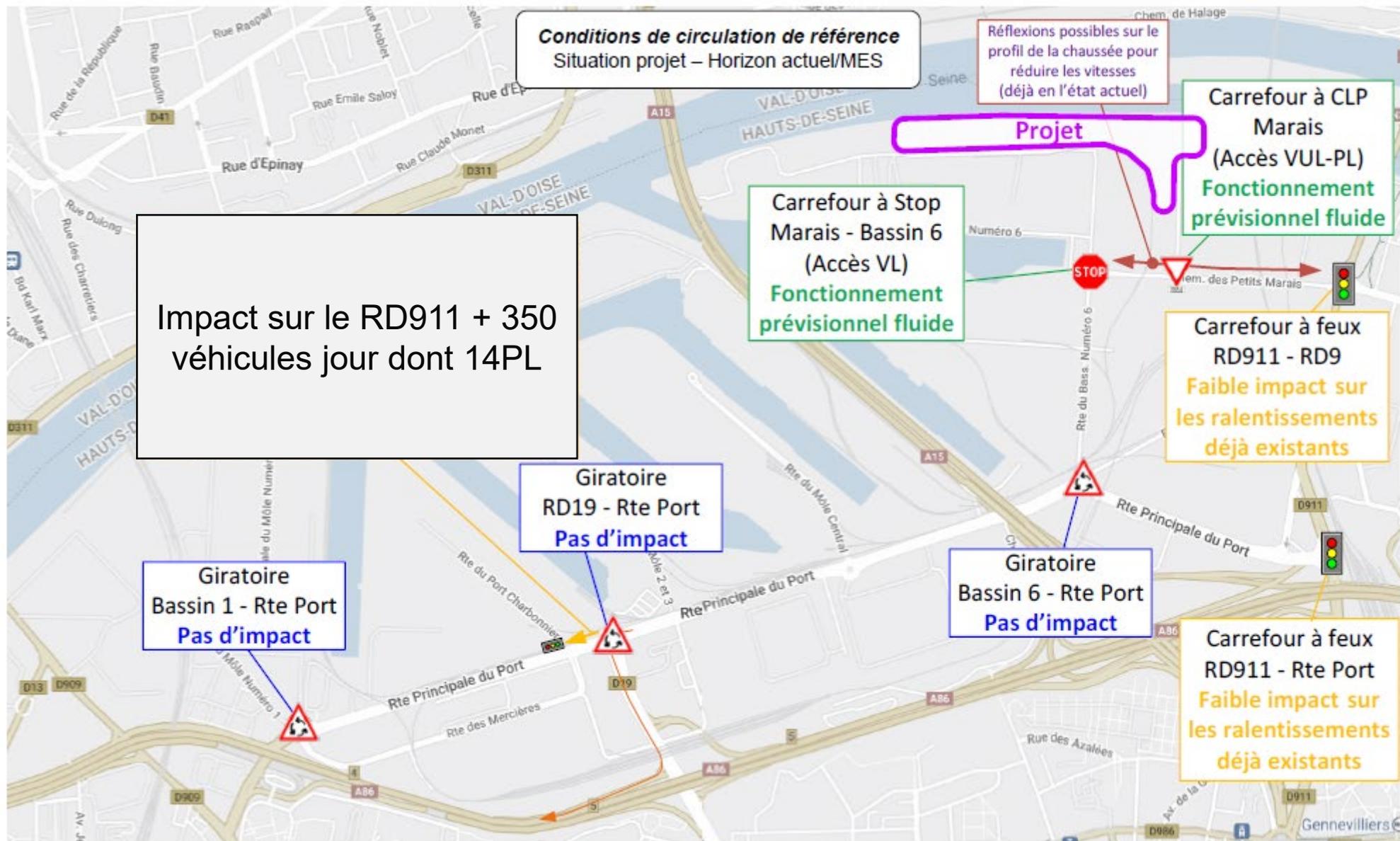


Evolution du trafic sur la Route principale du Port à l'Ouest (accès A86 & Colombes Centre), après mise en service du projet

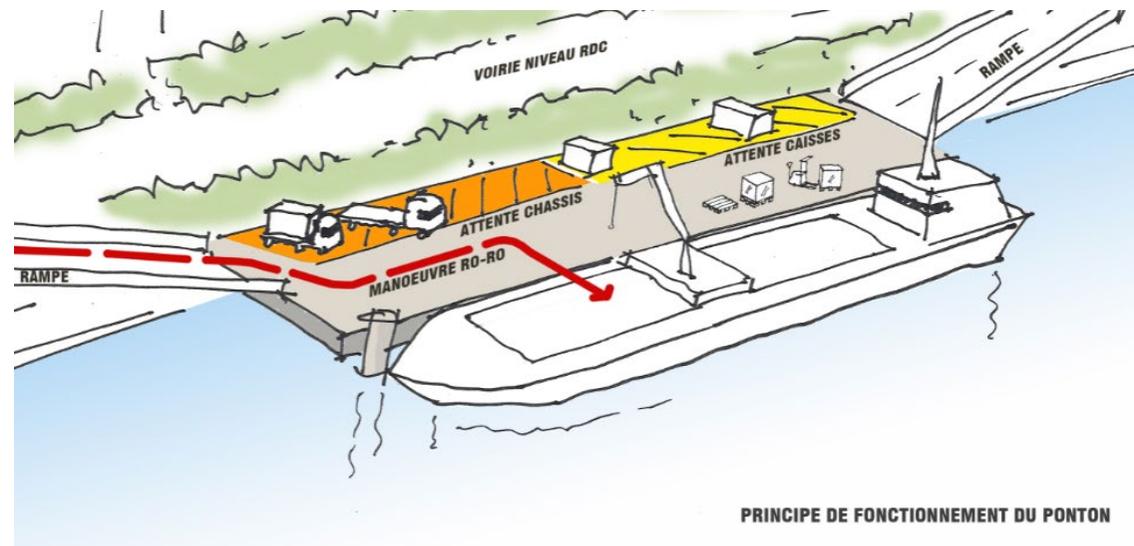
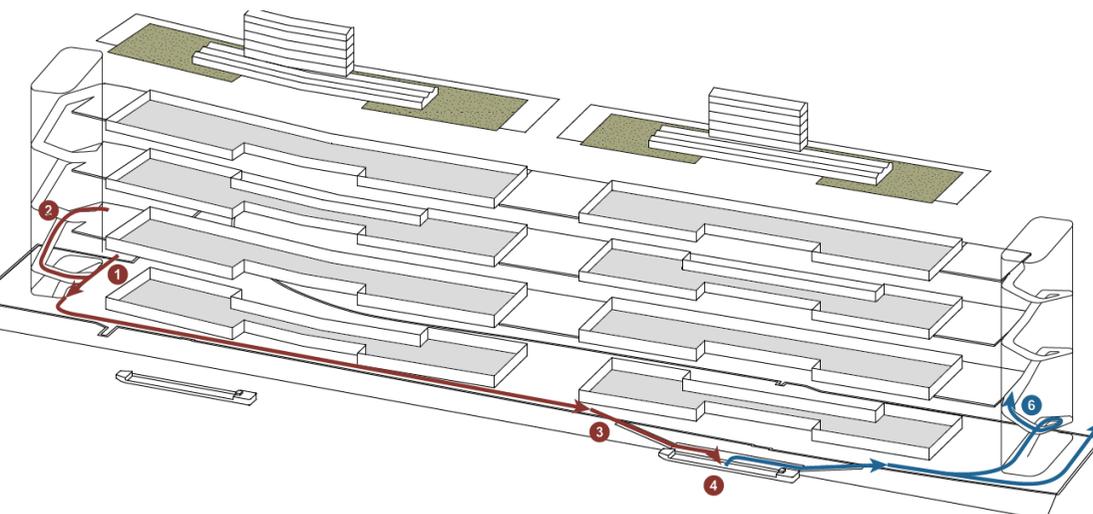
En s'éloignant du projet, on constate assez logiquement une **dispersion du trafic qui donne lieu à une faible augmentation de trafic**. Si l'on s'intéresse à la distribution journalière du trafic sur les **deux accès Ouest du port** (RD19 et Route principale du port) où sont disponibles des comptages en ligne à la journée, on constate en effet un **impact assez faible de l'ordre de 2% à 3% sur les niveaux de trafic des deux axes**, et ce quelque soit la période de la journée.

Sur d'autres axes structurants avec déjà d'importants volumes de trafic en situation de référence, l'impact relatif du projet est encore plus faible avec par exemple une **hausse du trafic journalier d'environ 1.6% sur le pont d'Epinais et de 0.2% sur l'A15** après mise en service du projet.

Trafic Routier – Synthèse de l'impact sur la circulation



Logistique fluviale



PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DU PONTON



Trafic fluvial – état des lieux à date du trafic actuel

- + 22 Mt transportées sur la voie d'eau **sur le bassin de la Seine** chaque année, soit 1 million de poids-lourds évités sur les routes. A motorisation constante, le transport fluvial est quatre-fois plus économe et cinq-fois moins émissif que le transport routier (gains liés à la massification et à l'absence de pollutions abrasives de type freinage et frottement de pneus sur la chaussée).

- + Dont 1/3 du trafic passe **sur le secteur St-Denis / Gennevilliers**, soit 8 Mt dont
 - + 70% pour le transport de matériaux de construction,
 - + 15% pour le transport de céréales et IAA et
 - + 15% pour les trafics divers (métallurgie, chimie, conteneurs, etc.).

- + Cela représente environ 30 passages de bateaux et convois par jour en moyenne, sur 60 passages tout confondu (plaisance, bateaux à passagers, bateaux de service, etc.).

- + Pour mémoire, s'agissant de la diffluence de la Seine au niveau de L'Île-St-Denis, les trafics passent:
 - + **Dans le sens Paris => Gennevilliers** obligatoirement par le bras principal de St-Denis
 - + **Dans le sens Gennevilliers => Paris** : Ils se répartissent entre
 - + **75% par ce bras principal** et
 - + **25% par le bras secondaire de Gennevilliers** (rive gauche côté 92) (5 bateaux en moyenne avec des pics à 8 ou 9...).

- + Le **potentiel de trafic** se situe sur la filière **conteneurs et caisse mobile avec le développement de la logistique urbaine**, notamment entre Gennevilliers et Paris. Cependant, s'agissant de cette filière les trafics ont vocation à utiliser le bras principal de St-Denis sur des petits bateaux ou de gabarit intermédiaire (38 à 75m) en cours de « verdissement » avec des motorisations diesel Euro 6 dans le pire des cas et hybride thermique-électrique, tout-électrique ou H2 dans le meilleur des cas.

Trafic fluvial amont – Hypothèses projet Green Dock

Trafic total ramené en tonnes	Surfaces Visées (y compris BLS)	Flux amont (tonnes / an)
SCHENKER	16.625 m ²	45.760
STEF	22.500 m ²	48.000
CEVA	33.250 m ²	
Reste du bâtiment	17.625 m ²	
Total	90.000 m²	93.760

- Les flux de SCHENKER / STEF génèreront l'équivalent d'un bateau / jour (chargé à 300 tonnes)

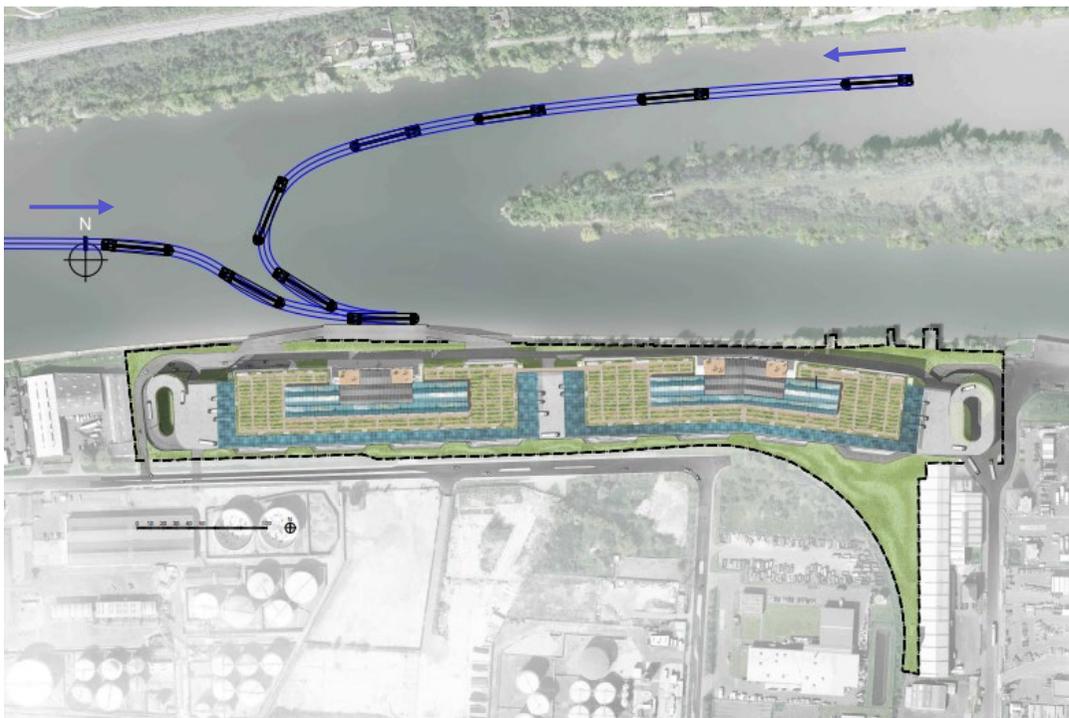
En amont, le transport de marchandises s'effectuera avec des conteneurs de 40 pieds (2 EVP – 22t de marchandises) qui transiteront systématiquement par le terminal du port de Gennevilliers.

Trafic fluvial amont	Surfaces Visées (y compris BLS)	EVP / An	EVP / Semaine
SCHENKER	16.625 m ²	4.160	80
STEF	22.500 m ²	4.364	84
CEVA	33.250 m ²		
Reste du bâtiment	17.625 m ²		
Total	90.000 m²	8.524	164

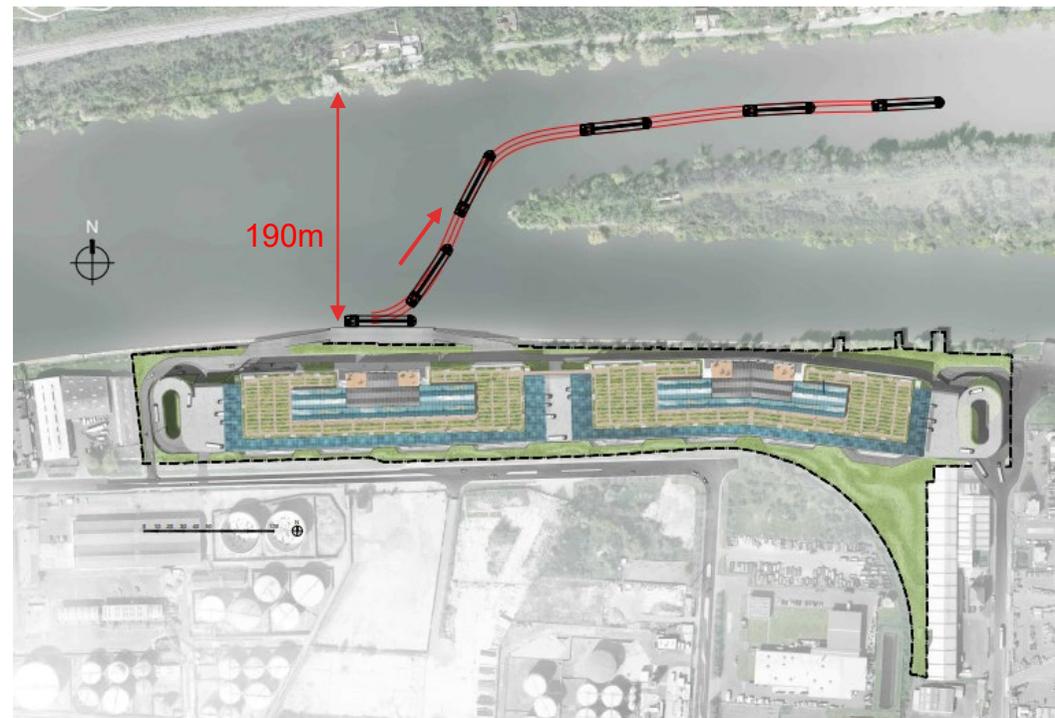
- Trafic à destination du terminal à conteneurs puis acheminé en traction routière au bâtiment
- Trafic comptabilisé dans l'étude de flux routier

Trafic fluvial aval - Cinématique d'accostage

- + Hypothèse de barge: type Zulu 6 – longueur 55m
- + Longueur du ponton: 80m
- + Largeur du ponton: 8m



+ Arrivées au ponton



+ Départ du ponton

Modélisation effectuée par l'architecte maritime Ship-ST

Trafic fluvial aval – Hypothèses projet Green Dock

2 Hypothèses d'utilisation du ponton

- + Une solution de type **Ro-Ro** : le trafic s'effectuera au moyen d'un ensemble ponton + pousseur sur lequel pourront stationner 20 camions de 3.5t (pouvant contenir environ 1.5t de marchandises)



Illustration la solution de transport fluvial de marchandises par ZULU



Illustration la solution de transport fluvial de marchandises par navire roulier (source : HAROPA PORT)

- + Une solution avec des **conteneurs de livraison urbaine** dédiée : le trafic s'effectuera au moyen d'une unité pontée de type ZULU, sur laquelle peuvent être chargés l'équivalent de 12 caisses mobiles (pouvant emporter chacune au maximum 1.8t de marchandises) et 4 châssis

Trafic fluvial aval – Hypothèses projet Green Dock

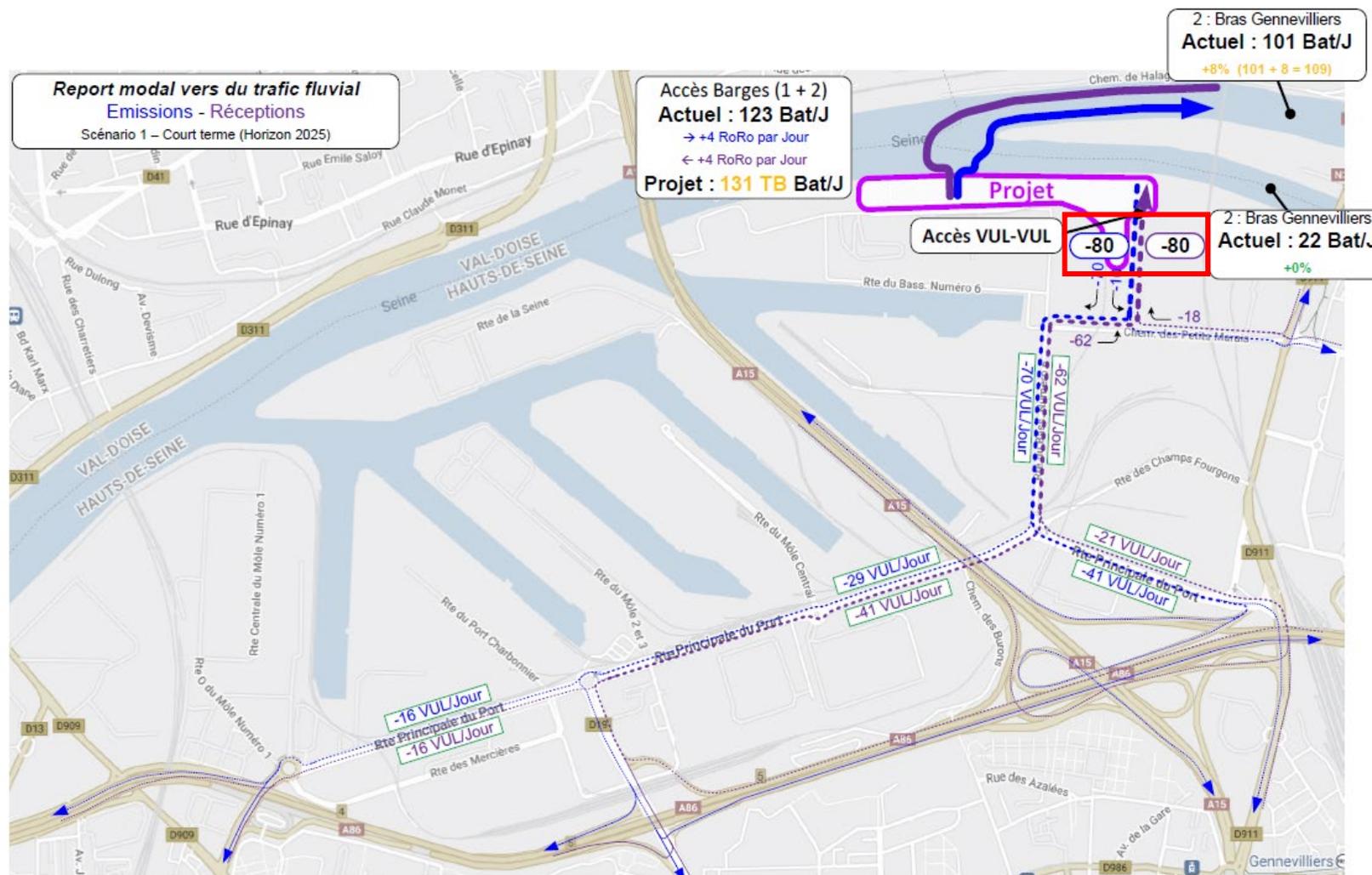
Rotations fluviales quotidiennes	Tonnage distribution quotidien	Report modal éligible	Tonnage fluvial	Solution RoRo+ponton #rotations	Solution Cont.+Barge LU # rotations
SCHENKER	560t	10%	56.0t	1.8	1.9
STEF	650t	10%	65.0t	2	2.3
		20%	130.0t	4.1	4.5
		30%	195.0t	6.1	6.8
CEVA	123t	20%	24.6t	0.8	0.9
Autres	62t	10%	6.2t	0.2	0.2
Total	---	-	152-282t	4-9	5-10

Pour rappel, l'étude de trafic avait donné lieu à une estimation de 480 rotations de VUL par jour à l'horizon de mise en service, ainsi que d'environ 525 rotations de VL et 204 rotations de PL.

Le système de distribution par navire roulier (RoRo) pourrait donner lieu à l'embarcation d'une vingtaine de véhicules d'un tonnage de 3.5 T. On définit ainsi deux scénarios réalistes de report modal.

- Un scénario 1, court terme (2025), de report modal routier → fluvial où 4 navires rouliers (RoRo) viendraient induire le report modal de près de 80 VUL, soit 17% de baisse du volume VUL induit sur le Port.
- Un scénario 2, long terme (2035), de report modal routier → fluvial où 9 navires rouliers (RoRo) viendraient induire le report modal de près de 180 VUL, soit 38% de baisse du volume VUL induit sur le Port.

Trafic fluvial aval impact sur le trafic routier à court terme

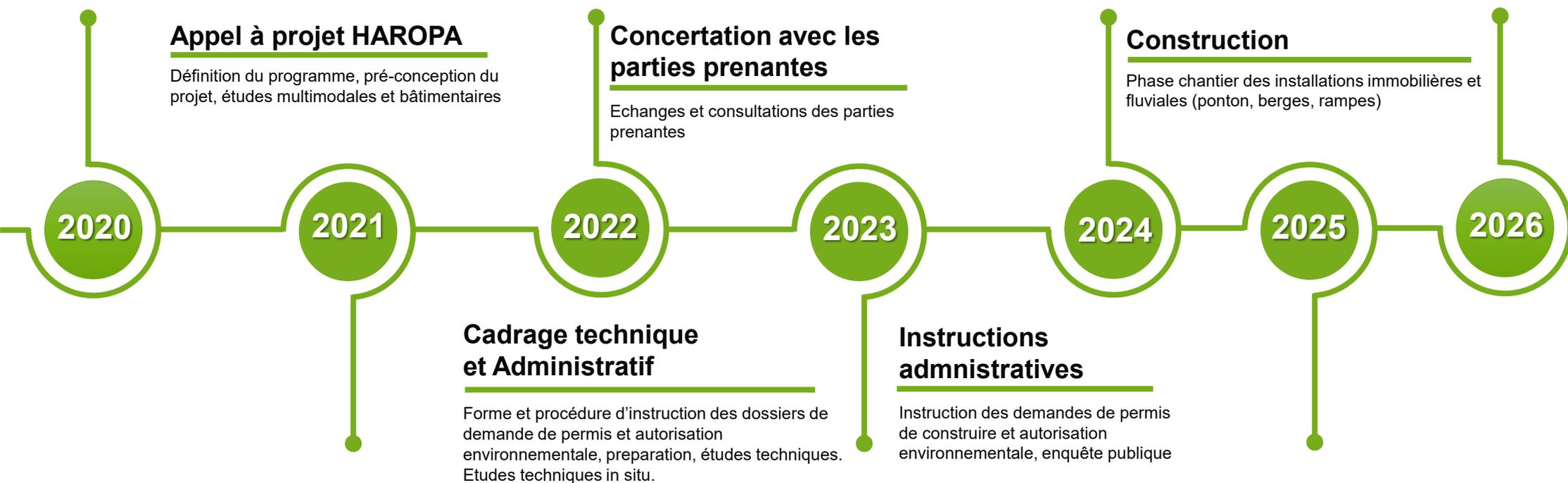


Carte de synthèse des reports modaux induits par des hypothèses de report modal réalistes à court terme

- + Les niveaux de trafic fluvial de référence considérés dans cette étude se basent sur en enquête de comptages réalisée par VNF entre le Lundi 8 Juillet et le Dimanche 15 Septembre 2019.
- + Les volumes journaliers retenus dans notre carte de report de la section 2 correspondent aux volumes maximaux de chaque sens et de chaque branche sur les 9 semaines d'enquête.

- + Augmentation du trafic fluvial de 8%, qui passe de 101 bateaux / jour à 109 bateaux / jour
- + Baisse du volume de VUL induits (projet) sur le port de 17% soit 80 VUL / jour

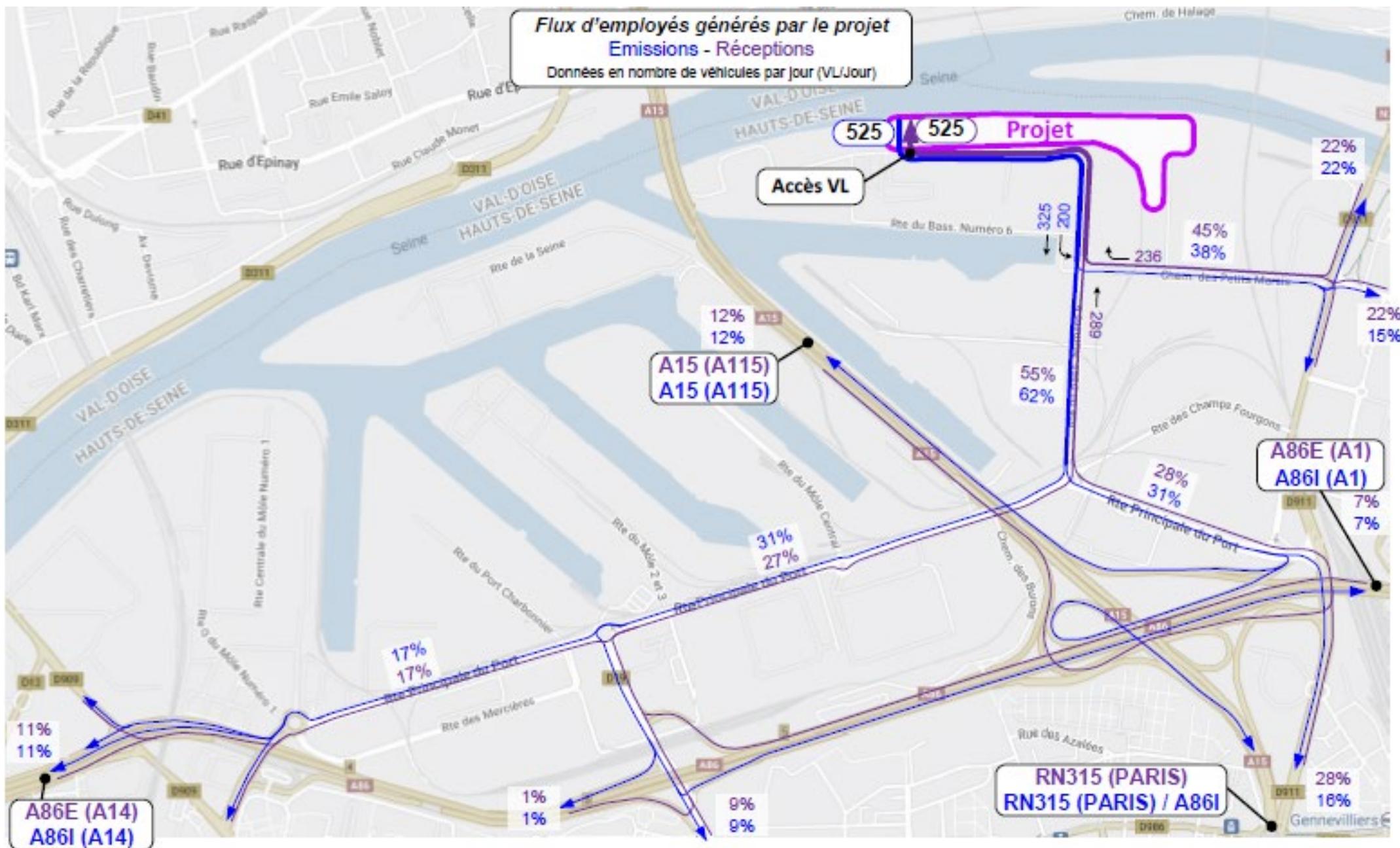
Calendrier prévisionnel





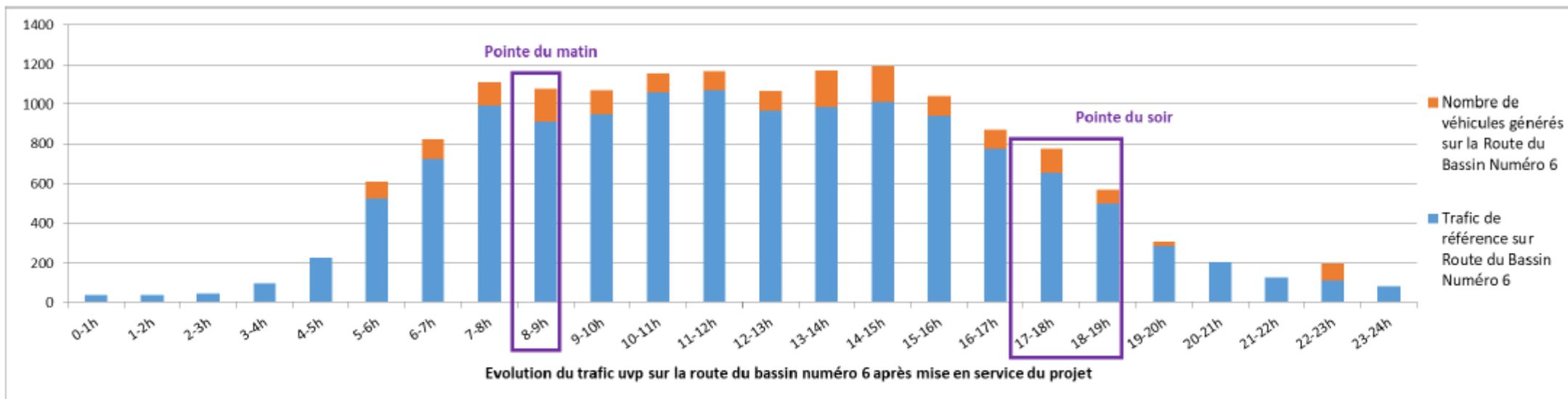
ANNEXES

Trafic Routier – Répartition flux VL

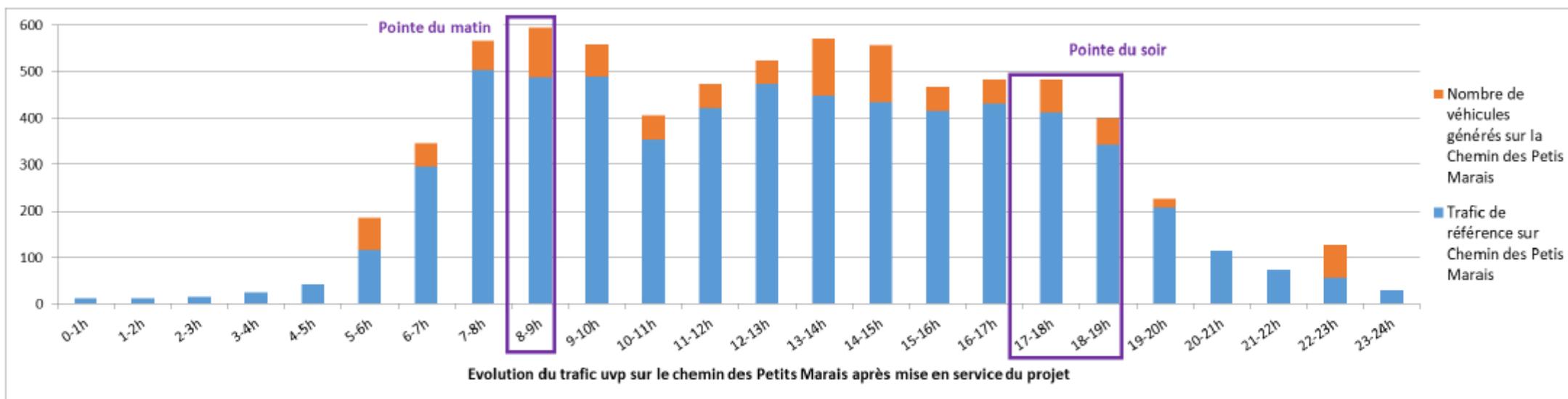


Hypothèses d'affectation des flux d'employés générés par le projet à la journée

Trafic routier – Evolution après mise en service

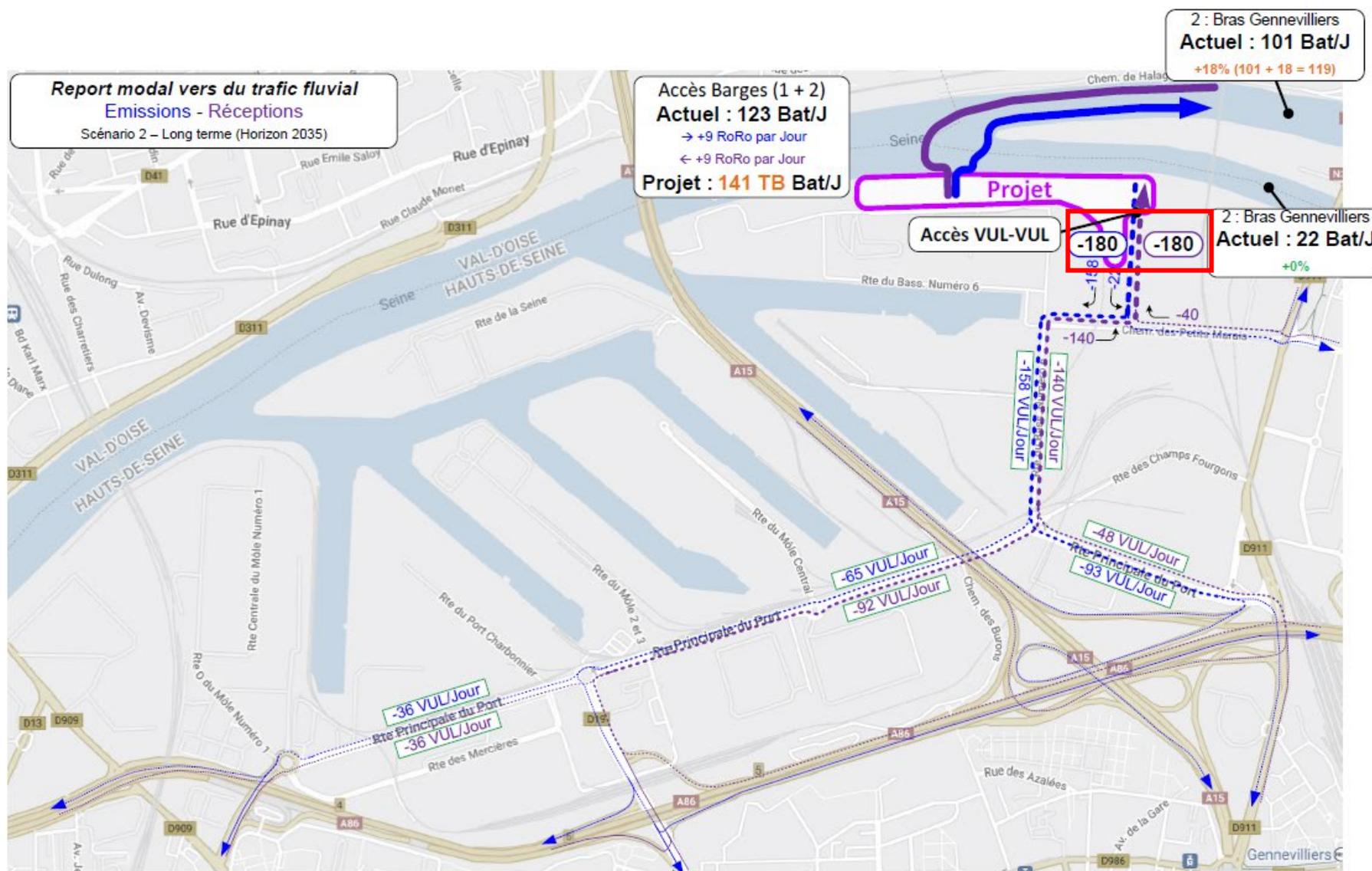


Evolution du trafic sur la route du bassin numéro 6, au sud du projet, après mise en service du projet



Evolution du trafic sur le chemin des Petits Marais, à l'ouest du projet, après mise en service du projet

Trafic fluvial impact sur le trafic routier à long terme



Carte de synthèse des reports modaux induits par des hypothèses de report modal réalistes à long terme

Annexe 10.2 : Compte-rendu de l'atelier sur l'évolution des flux

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 en 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 volumes ? 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.

Annexe 11.1 : Présentation de l'atelier sur la biodiversité

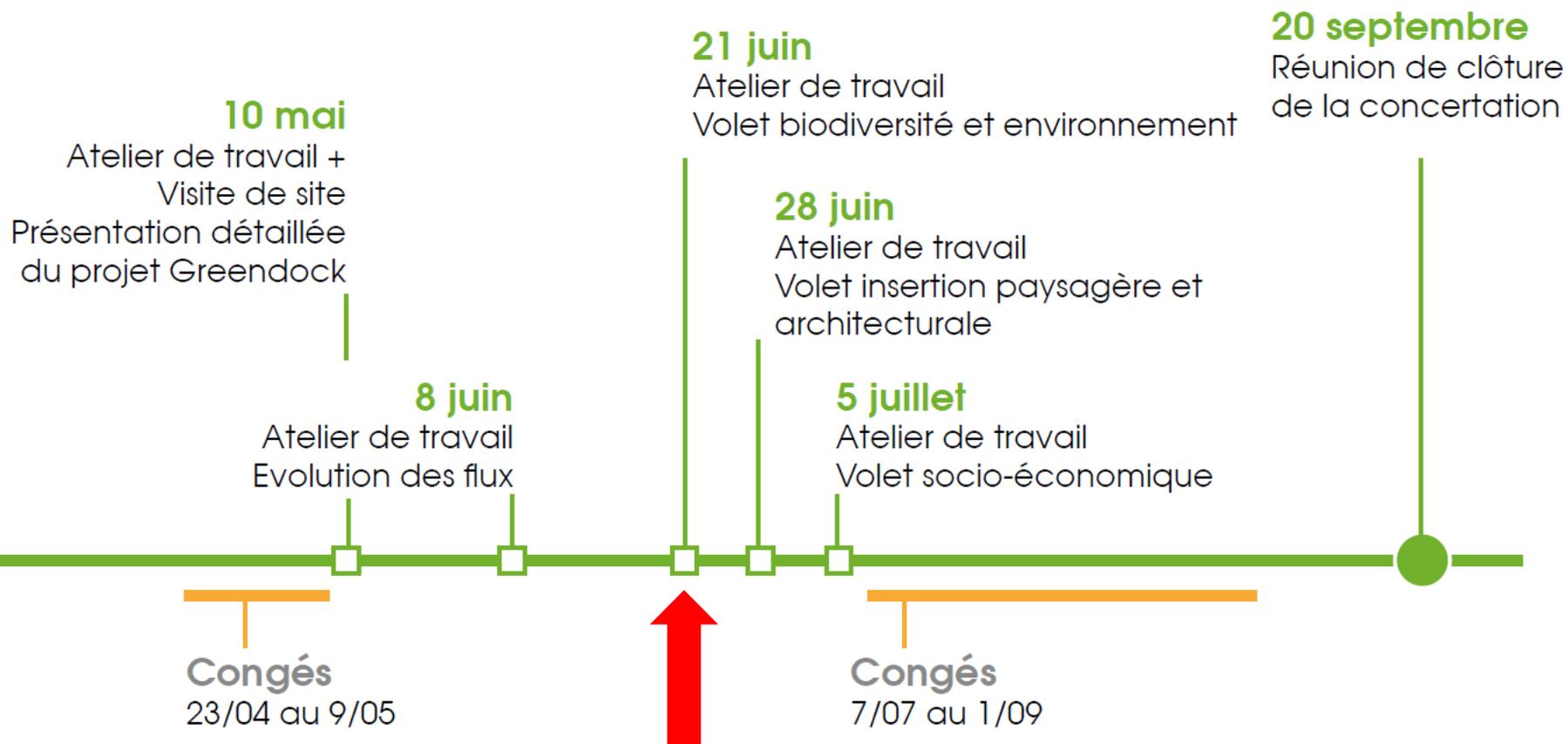
Green Dock

Atelier de travail n°2 – Biodiversité



LE CALENDRIER DE CONCERTATION

Mars Avril Mai Juin Juillet Aout Septembre



Introduction

PARTIE 1

Méthodologie et description de l'état initial de la biodiversité

Olivier Cartigny – Expert de la société Biotope

Thomas Monjoin – Expert fauniste de la société Biotope

PARTIE 2

Stratégie biodiversité, mesures d'évitement, d'accompagnement et de réduction

Nicolas Otal & Olivier Cartigny



PARTIE 1

Méthodologie et description de l'état initial de la biodiversité

Olivier Cartigny – Expert de la société Biotope

Thomas Monjoin – Expert fauniste de la société Biotope

Biotope, acteur de référence en ingénierie écologique

Qui sommes-nous ?



Indépendance – Objectivité – Professionnalisme – Solidarité - Passion

Depuis 1993, accompagner tout projet d'aménagement dans le respect des normes environnementales et contribuer à la préservation de la biodiversité



Etude



Conseil



Formation



Innovation



Edition



Communication



Négoce

Nos clients

Entreprises, Collectivités, Etats et Services de l'État, ONG

Transports – énergie – urbanisme - politique de l'eau et de la mer - tourisme et loisirs – agriculture - gestion et valorisation de la nature

Chiffres clés

- 28 ans d'expérience
- 249 salariés dont 190 ingénieurs, Docteurs, naturalistes
- 20,5 M d'€ de CA en 2020
- 3 500 clients
- 15 000 références
- 200 000 de données naturalistes référencées en 2020
- 5 % du CA d'investissement en R&D
- 220 titres d'ouvrages aux éditions Biotope
- Une Interventions dans plus de 25 pays

+ Diagnostic écologique

- Analyse des données existantes sur les secteurs d'études
- Investigations naturalistes
- Investigations pédologiques des zones humides
- Analyse de la qualité et de la fonctionnalité des écosystèmes
- Description et analyse fonctionnelle des corridors écologiques

+ Rédaction du volet faune flore du dossier réglementaire

- Rédaction de l'état initial
- Evaluation et hiérarchisation des enjeux écologiques des secteurs d'études
- Analyse des impacts bruts, résiduels et cumulés et définition d'une stratégie de mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

+ Etude d'incidence Natura 2000

- Présentation du site Natura 2000 du parc départemental de l'Île-Saint-Denis
- Evaluation des incidences sur l'environnement

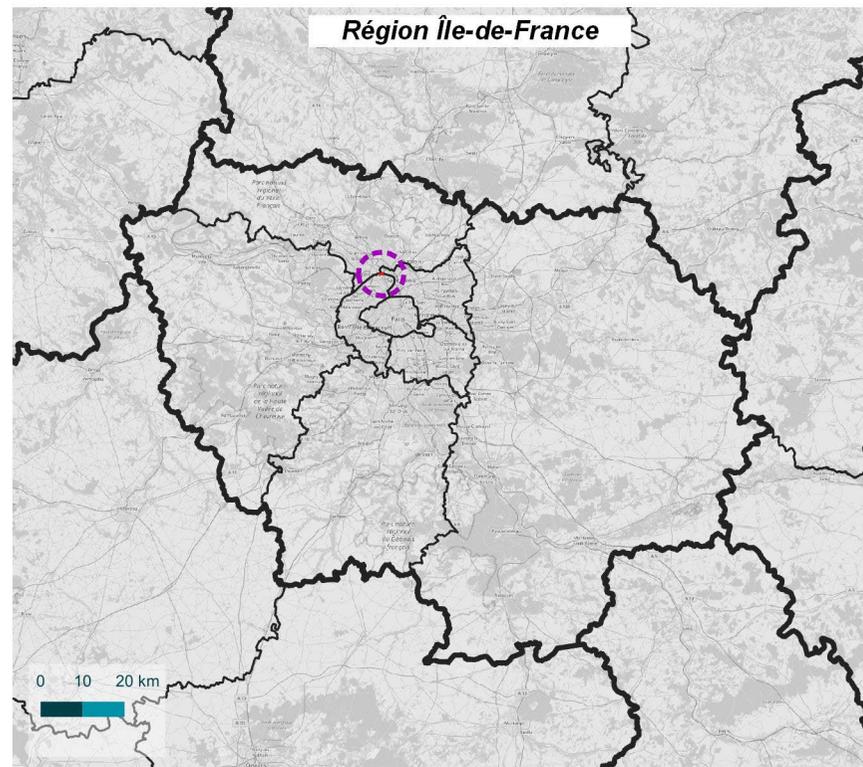
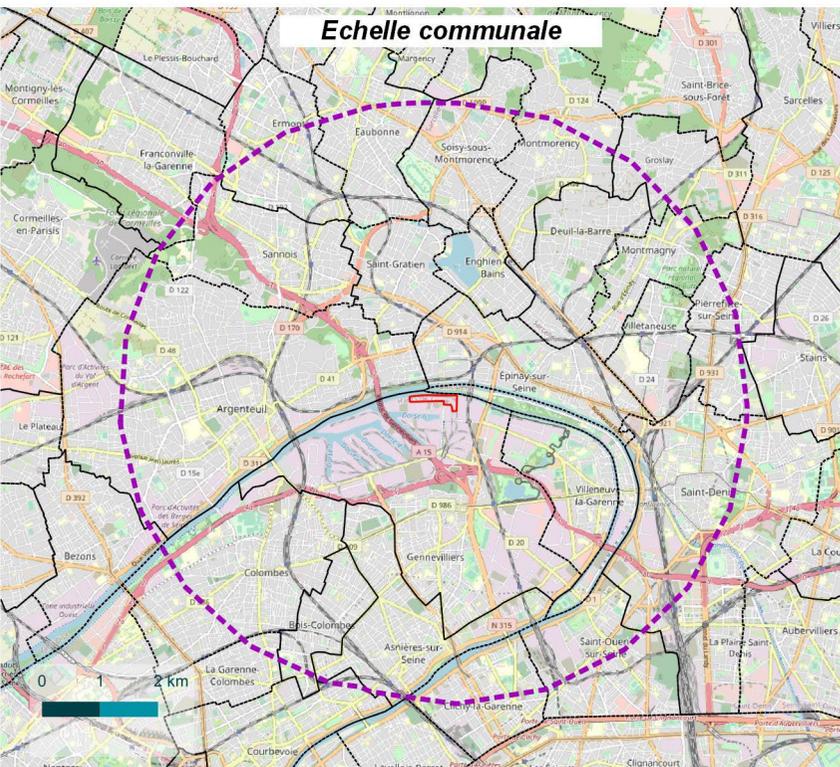
Aires d'étude



Localisation des aires d'étude

Projet Greendock sur la commune de Gennevilliers (92)

-  Limite de propriété
-  Aire d'étude rapprochée
-  Île-Saint-Denis (N2000)
-  Aire d'étude éloignée
-  Communes
-  Départements
-  Régions



Contexte du site



+ Abords du site, berges artificialisées de la Seine



+ Abords du site, berges artificialisées de la Seine



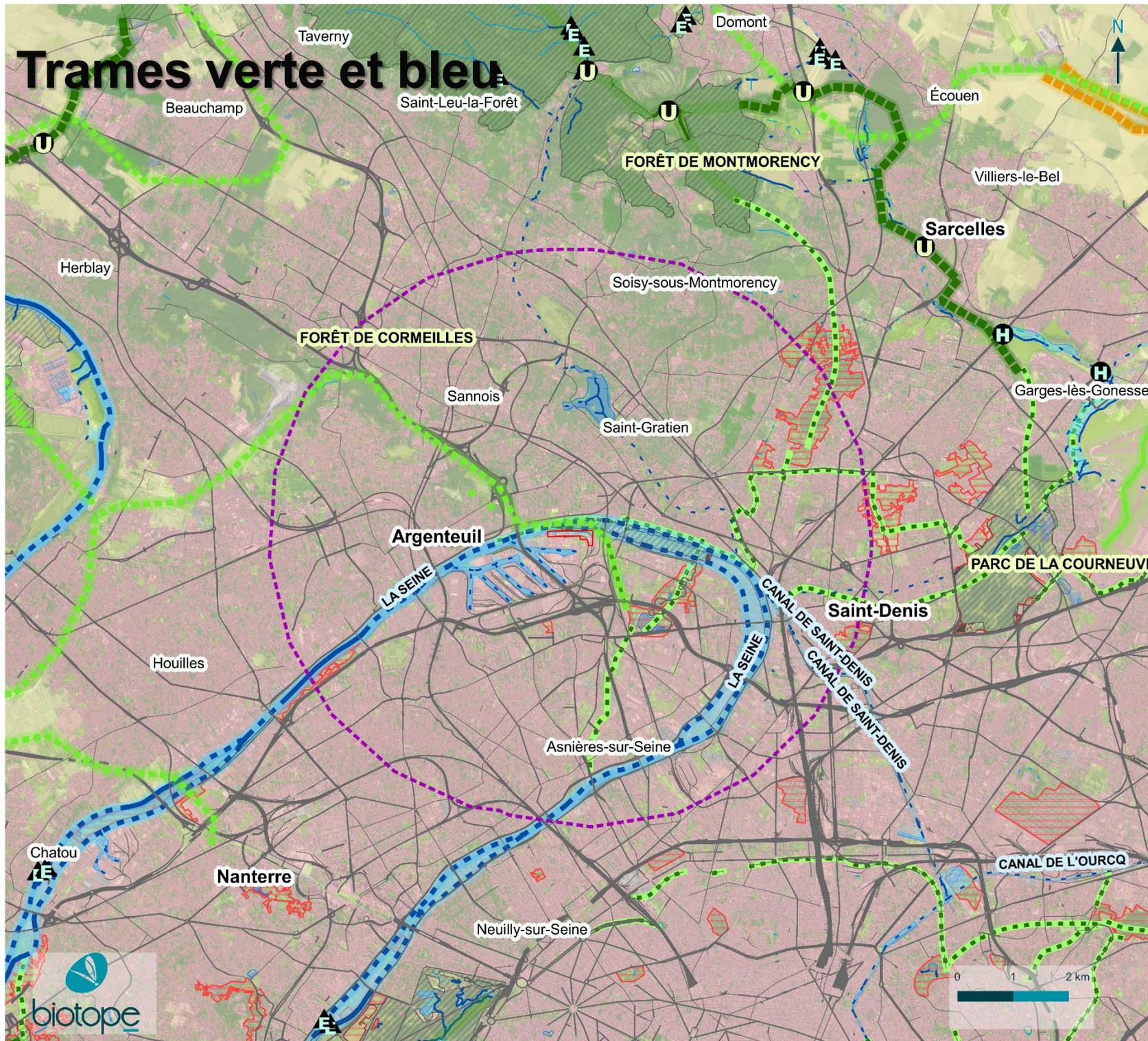
+ Berges naturelles

Trames verte et bleue



Trame verte et bleue et fonctionnalités écologiques à l'échelle de l'aire d'étude éloignée

Projet Greendock sur la commune de Gennevilliers (92)



- Aire d'étude rapprochée
- Aire d'étude éloignée
- Composantes des continuités écologiques régionales**
- Réservoirs de biodiversité
- Corridors de la sous-trame herbacée**
- Corridors à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes
- Corridors de la sous-trame arborée**
- Corridors fonctionnels diffus au sein des réservoirs de biodiversité
- Corridors fonctionnels entre les réservoirs de biodiversité
- Corridors à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité
- Corridors de la sous-trame calcaire**
- Corridors des milieux calcaires à fonctionnalité réduite
- Corridors et continuum de la sous-trame bleue**
- Réseau hydrographique francilien
- Cours d'eau et canaux fonctionnels
- Cours d'eau et canaux à fonctionnalité réduite
- Cours d'eau et canaux fonctionnels
- Cours d'eau et canaux à fonctionnalité réduite
- Cours d'eau intermittents fonctionnels
- Cours d'eau intermittents à fonctionnalité réduite
- Milieux humides
- Autres secteurs reconnus pour leur intérêt écologique en contexte urbain
- Autres liaisons reconnues pour leur intérêt écologique en milieu urbain
- Eléments fragmentants**
- Infrastructures ferroviaires
- Infrastructures routières
- Obstacles à l'écoulement (ROE v3)
- Obstacles et points de fragilité des corridors arborés**
- Passages difficiles dus au mitage par l'urbanisation
- Points de fragilité des continuités de la trame bleue**
- Zones humides alluviales recoupées par des infrastructures de transport

©Goodman - Tous droits réservés - Sources : ©Biotope (2022), IGN, SRCE Ile-de-France - Cartographie : Biotope, 2022-05-03T14:58:29.587



Programme d'investigation en cours

Représentation synthétique des périodes de prospections les plus favorables à l'expertise des différents groupes



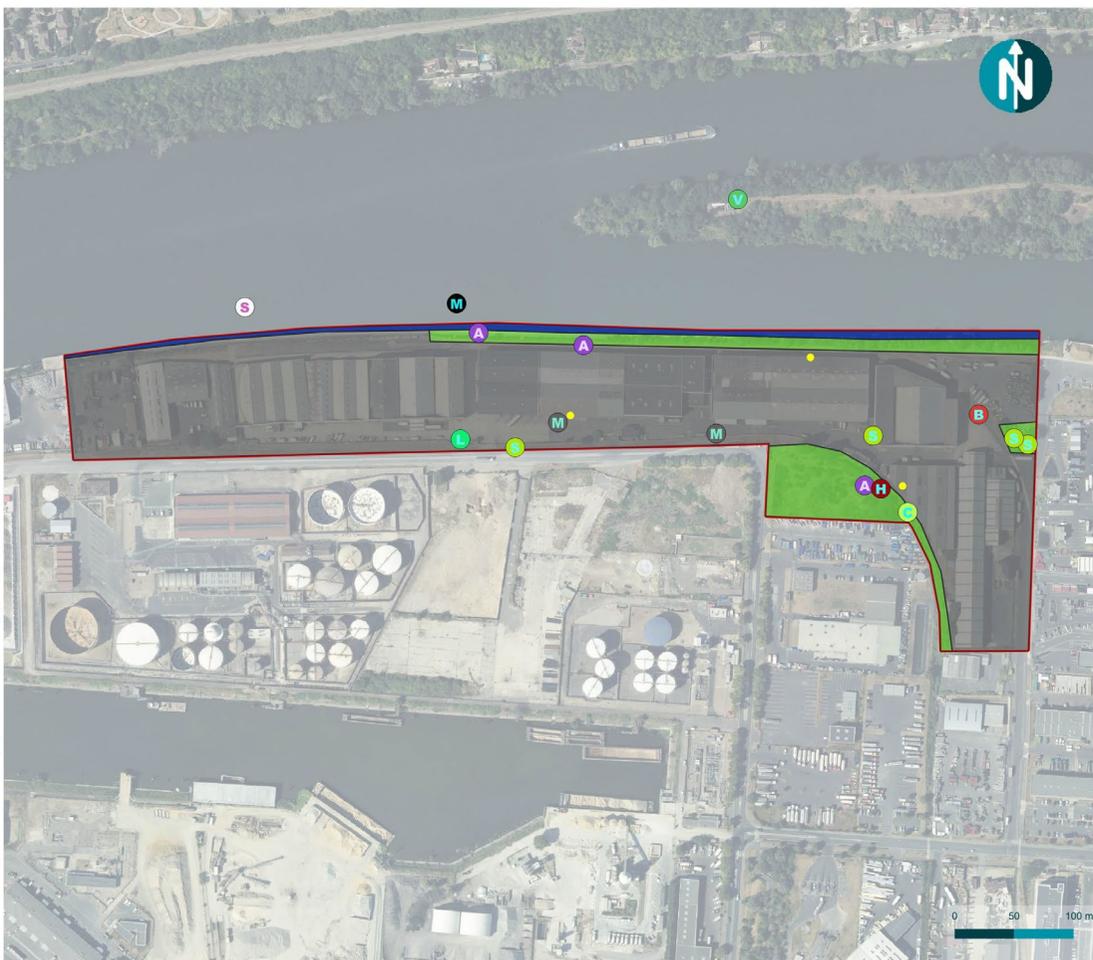
Balise bleue : passage réalisé
 Balise verte : passage à réaliser

Méthodes d'inventaire

Thématique	Description sommaire
Méthodes utilisées pour l'étude des habitats naturels et de la flore	Habitats : relevés simples d'espèces végétales pour l'établissement d'un cortège permettant le rattachement aux habitats naturels semi-naturels ou artificiels listés dans les référentiels utilisés. Flore : expertises ciblées sur les périodes printanière et estivale. Liste d'espèces sur l'ensemble de l'aire d'étude rapprochée couplée à des pointages au GPS et comptage d'effectifs pour les stations d'espèces floristiques remarquables.
Méthodes utilisées pour l'étude des poissons	Inventaire à vue permettant d'évaluer les potentialités piscicoles qui consiste à décrire les conditions de vie, identifier les facteurs limitants ; relever les zones de frayères, les localiser et évaluer leur fonctionnalité et cartographier (de manière générale) les faciès présents.
Méthodes utilisées pour l'étude des mollusques et crustacés	Pas d'inventaires dédiés au regard des potentialités.
Méthodes utilisées pour l'étude des insectes	Inventaire à vue et capture au filet avec relâché immédiat sur place pour les espèces à détermination complexe. Expertises ciblées sur les papillons de jour, les libellules et demoiselles.
Méthodes utilisées pour l'étude des amphibiens	Repérage diurne des milieux aquatiques favorables. Recherche nocturne par prospection visuelle et écoute des chants au niveau des milieux aquatiques favorables à la reproduction au sein de l'aire d'étude rapprochée.
Méthodes utilisées pour les reptiles	Inventaire à vue des individus en phase de thermorégulation ou en soulevant les différentes caches (planches, tôles, bâches...), soigneusement remises en place.
Méthodes utilisées pour les oiseaux	Inventaire à vue et par points d'écoute diurnes de 10 mn en période de nidification. Points fixes d'observation pour rechercher des espèces particulières en lien avec la zone Natura2000 à proximité (Sterne pierregarin, Martin-pêcheur d'Europe).
Méthodes utilisées pour l'étude des mammifères terrestres	Inventaire à vue des individus et recherche d'indices de présence (terriers, excréments, poils...)
Méthodes utilisées pour l'étude des chiroptères	Pose d'enregistreurs automatiques SM2Bat

Premiers enjeux identifiés

Enjeu	Enjeux écologiques sur l'aire d'étude rapprochée	
	Groupes et/ou espèces liés	Localisation/Description
Fort	Cortège d'oiseaux des milieux semi-ouverts <i>Serin cini</i> (Très fort), <i>Accentueur mouchet</i> (Moyen)	Nidification potentielle sur le site de plusieurs espèces et nidification avérée pour le Serin cini. Nidifications probables de l'Accentueur mouchet, du Chardonnet élégant et de l'Hypolais polyglotte. Les autres espèces ne nichent probablement pas sur l'aire d'étude rapprochée.
	Cortège d'oiseaux des milieux urbains <i>Moineau domestique</i> (fort), <i>Bergeronnette grise</i> (moyen)	Nidification avérée du Moineau domestique et de la bergeronnette grise dans les bâtiments actuels. Les autres espèces ne nichent probablement pas sur l'aire d'étude rapprochée.
Moyen	Continuités écologiques	L'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans un contexte fortement anthropisé globalement peu perméable aux déplacements de la faune. Cependant, la Seine et les berges constituent un axe majeur de déplacement à l'échelle locale pour la faune aquatique, les oiseaux et les chiroptères. Le niveau d'enjeu des trames locales est réhaussé par la présence de l'Île Saint Denis, réservoir de biodiversité, à proximité.
Faible	Habitats naturels	Les milieux observés sont pour la plupart imperméabilisés, et les rares secteurs végétalisés sont peu remarquables d'un point de vue des végétations. La majorité de l'aire d'étude rapprochée est composée d'habitats artificialisés. Aucun habitat patrimonial en Ile-de-France n'a été observé. Il est à noter la présence d'un habitat d'intérêt communautaire « Prairies fertilisées eutrophes fauchées » pour 0,05ha. Enfin, aucun habitat caractéristique de zone humide au titre de l'arrêté du 24 juin 2008 n'a été observé sur l'aire d'étude.
	Flore	La flore observée, bien que plutôt riche en espèces demeure banale et ubiquiste. Aucune espèce patrimoniale et / ou protégée n'a été identifiée sur l'aire d'étude rapprochée.
	Lézard des murailles	Plusieurs individus observés. Les rails présents sur l'aire d'étude rapprochée sont favorables à la reproduction, à l'alimentation, au transit et à la thermorégulation.
	Cortège des milieux humides ou aquatiques <i>Martin pêcheur</i> (Moyen), <i>Sterne pierregarin</i> (Moyen)	Les alignements en bord de Seine peuvent être utilisés par le Martin-Pêcheur pour la pêche. Aucune structure artificielle ou îlot n'est occupé par des Sternes.
	Autres espèces d'oiseaux	Plusieurs espèces patrimoniales présentant un enjeu contextualisé faible sont présentes sur l'aire d'étude rapprochée. Plusieurs espèces non patrimoniales mais protégées présentant un enjeu contextualisé faible sont présentes.
Négligeable	Insectes/Mammifères	Aucune espèce patrimoniale et/ou protégée, ou exotique envahissante n'a été observée sur l'aire d'étude rapprochée. Aucun secteur n'est essentiel pour le bon accomplissement du cycle biologique des insectes, le rôle fonctionnel des habitats présents localement étant limité, en période de reproduction.
	Amphibiens	Présence du complexe des Grenouilles vertes regroupant des espèces communes, non patrimoniales. Le tronçon de berge au nord-est présente un profil plus favorable aux amphibiens que le reste de l'aire d'étude rapprochée qui est très artificialisé et dépourvu de points d'eau.
Nul	Espèces exotiques envahissantes	Présence de nombreux espèces exotiques envahissantes.



Avifaune patrimoniale

Projet Greendock sur la commune de Gennevilliers (92)

- Aire d'étude rapprochée
- Points d'écoute

Avifaune remarquable

- A Accenteur mouchet
- B Bergeronnette grise
- C Chardonneret élégant
- H Hypolaïs polyglotte
- L Linotte mélodieuse
- M Martinet noir
- M Moineau domestique
- S Serin cini
- S Sterne pierregarin
- V Verdier d'Europe

Cortèges d'espèces

- Milieu anthropique
- Milieu aquatique
- Milieu semi-ouvert



Serin cini



Bergeronnette grise

Risques génériques pour ce type de projet

Phase de travaux

Destruction ou dégradation physique des habitats naturels ou habitats d'espèces

Destruction des individus

Altération biochimique des milieux

Perturbation



Phase d'exploitation

Destruction ou dégradation physique des habitats naturels ou habitats d'espèces

Destruction des individus

Perturbation

Dégradation des fonctionnalités écologiques

Altération biochimique des milieux





PARTIE 2

Stratégie biodiversité, mesures d'évitement, d'accompagnement et de réduction

Nicolas Otal & Olivier Cartigny

Green Dock – Stratégie de Projet

Cette stratégie est basée sur la **méthodologie ERC**.

1.

Goodman s'engage à mettre en oeuvre une stratégie liée à la protection de la biodiversité basée sur **l'adoption de mesures d'évitement et de réduction**. Des mesures d'accompagnement supplémentaires seront portées dans le cadre du projet Green Dock, afin d'aller au-delà des obligations réglementaires en la matière.

2.

A la différence d'autres projets portés à l'échelle de l'axe Seine, la conception du projet **ne sera pas basée** sur le choix de **mesures de compensation**, au détriment de l'environnement local. Des mesures de compensation ne seraient mises en oeuvre qu'en dernier recours.

3.

L'ambition est de proposer à terme un site au **potentiel écologique supérieur au site actuel**

Cette stratégie est déployée à l'échelle de l'ensemble des phases du projet:

- Conception
- Travaux
- Exploitation

Green Dock – Phase de conception

En phase de conception, le but est d'identifier et d'implémenter des mesures d'évitement et d'accompagnement répondant aux enjeux biodiversité définis dans l'état initial de l'environnement.

Mesure d'évitement E01 :

Adaption de la conception du projet aux enjeux environnementaux



Green Dock – Phase de conception

Mesure d'évitement E02 :

Intégration et définition d'éléments favorables à la biodiversité et aux continuités écologiques

Elements déjà intégrés au projet :

- **Renaturation de la berge Nord** du projet
- **Mise en oeuvre de 10 000m² de toiture végétalisée**, destinée à la culture maraichère, exploitée par la société Cultivate, selon des pratiques agroécologiques (aucun pesticide, ni traitement chimique).
- **Choix d'une palette végétale locale**, plantée en pleine terre, composée d'espèces mellifères et fructifères issues du bassin parisien Seine Nord.

Axes d'amélioration :

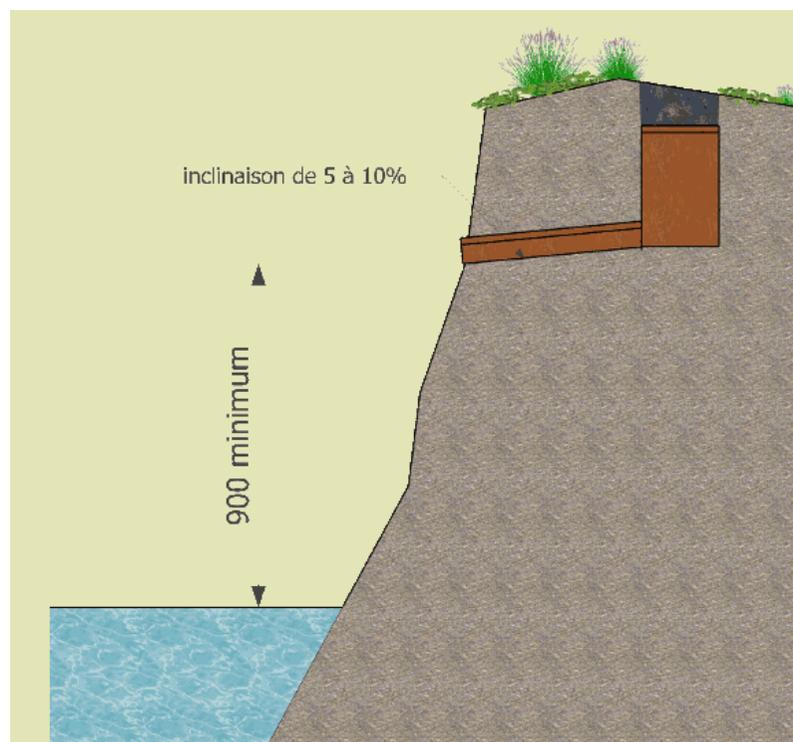
- Mise en oeuvre de **strates végétalisées non productives** en toiture (arbustes, parterres floraux), propices au développement de la biodiversité autour des cultures maraichères
- **Traitement de l'ensemble des surfaces vitrées du projet** (opacité, réflexivité) pour éviter les collisions avec l'avifaune; ainsi que mise en oeuvre de panneaux photovoltaïques adaptés
- **Végétalisation plus importante** de la façade du projet

Green Dock – Phase de conception

Mesure d'accompagnement MA01:

Intégration de nichoirs destinés à l'avifaune et gîtes à chiroptères

- **En amont de la phase travaux** : installation de nichoirs et gîtes temporaires le temps des travaux, positionnés en adéquation avec l'emprise future des travaux
- **En phase d'exploitation** : mise en oeuvre de nichoirs à oiseaux, nichoirs à martin pêcheurs et gîtes à chiroptères définitifs au sein de la double peau ou façade Nord du projet ainsi qu'au niveau des berges de la Seine

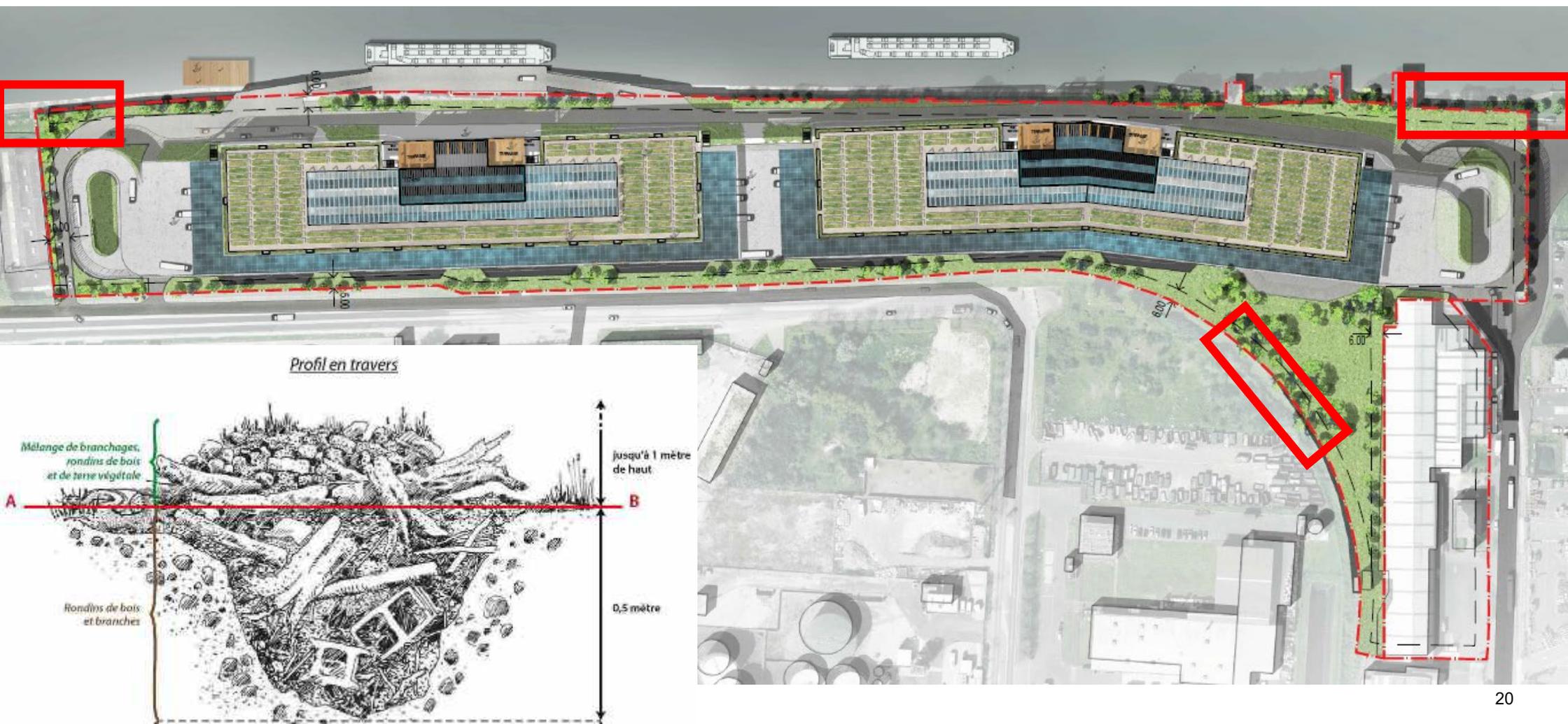


Green Dock – Phase de conception

Mesure d'accompagnement MA02:

Micro-habitats pour la petite faune dans l'emprise du projet

- Mise en place de **micro-habitats pour la petite faune** dans l'emprise du projet, dans la continuité d'espaces écologiques présentant un intérêt



Green Dock – Phase de travaux

Mesure de réduction MR01:

Assistance environnementale par un écologue depuis la phase conception jusqu'à la phase exploitation, en passant par la phase travaux

Mesure de réduction MR02:

Délimitation et balisage précis des espaces de travaux



Mesure de réduction MR03:

Adoption de dispositions générales garantissant un chantier respectueux de l'environnement (gestion des déchets, organisation des zones de chantier, prévention des pollutions...)

Mesure de réduction MR04:

Adaptation du calendrier des travaux en fonction de la sensibilité de la faune

Mesure de réduction MR05:

Gestion des espèces exotiques envahissantes

Green Dock – Phase d'exploitation

Mesure de réduction MR06:

Adaptation de l'éclairage aux enjeux écologiques :

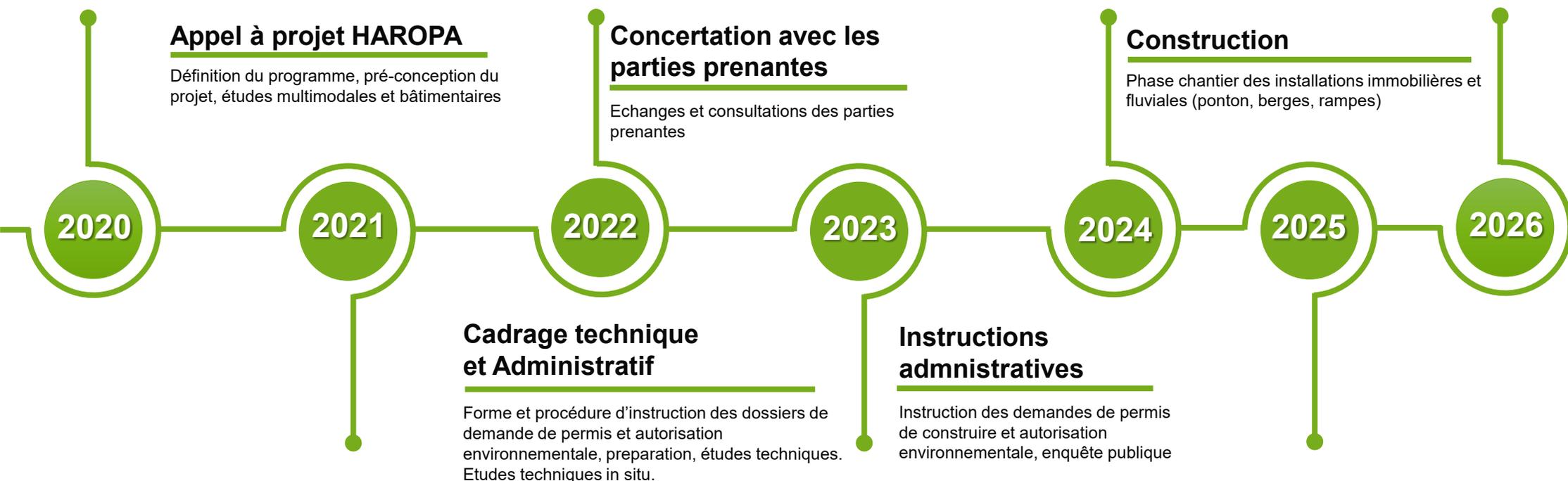
- Orientation de l'éclairage (pas vers le ciel, ni la végétation, ni la Seine, isolation des lampes, mise en oeuvre de système de contrôle de l'éclairage...)
- Choix des lampes, températures de couleur... les plus favorables à la biodiversité

Mesure de réduction MR07:

Gestion durable des espaces verts pendant la phase d'exploitation du bâtiment:

- Goodman reste propriétaire du site et aura à sa charge le contrat de maintenance des espaces verts et de suivi écologique du site
- Pas de produits phytosanitaires
- Récupération des eaux pluviales et réduction de l'arrosage
- Techniques de maintenance écologiques (fauche tardive, paillage des massifs...)

Calendrier prévisionnel





ANNEXES

Zonages réglementaires et d'inventaire

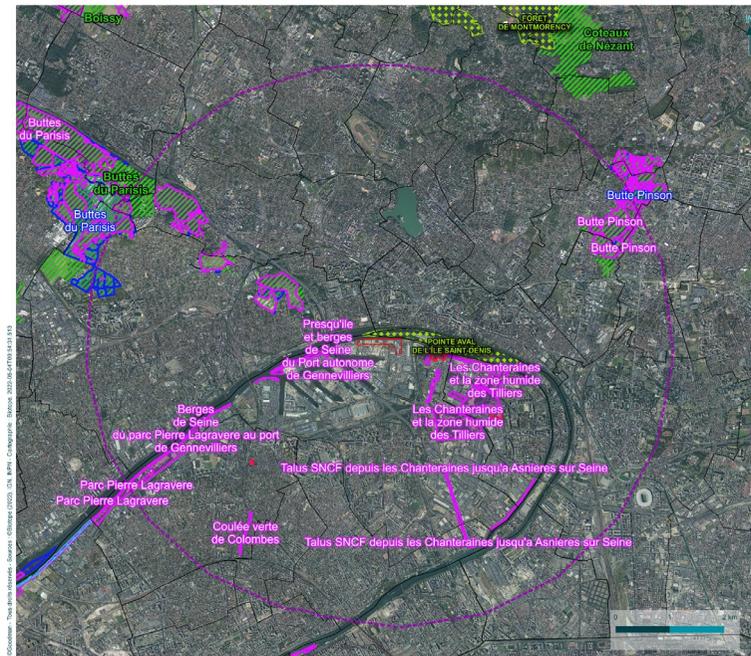


Goodman

Zonages réglementaires du patrimoine naturel

Projet Greendock sur la commune de Gennevilliers (92)

- Zone de Protection Spéciale (ZPS)
- Aire d'étude rapprochée
- Aire d'étude éloignée
- Communes



Goodman

Zonages d'inventaire et autres zonages du patrimoine naturel

Projet Greendock sur la commune de Gennevilliers (92)

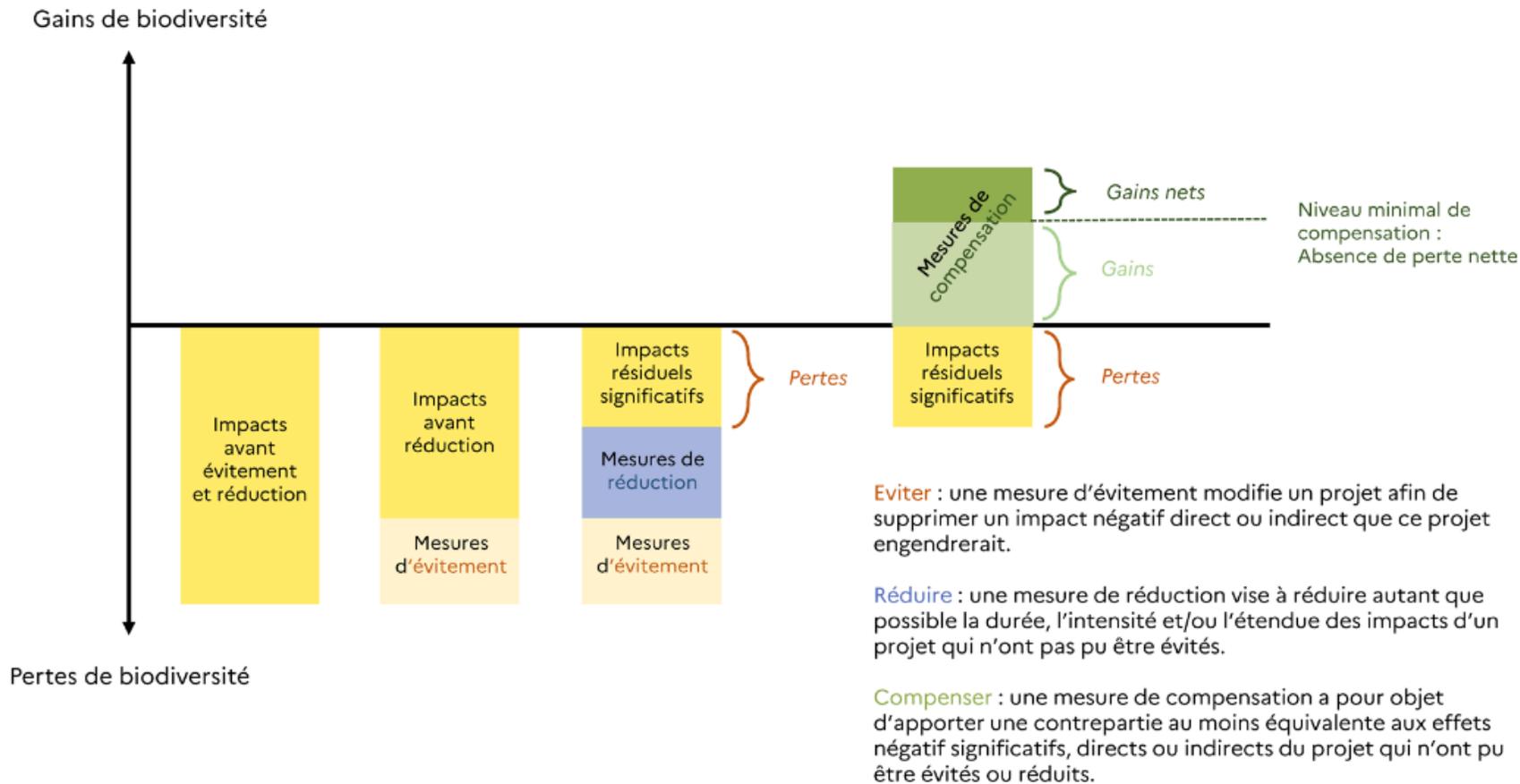
- ZNIIEFF de type II
- ENS
- ENA
- ZPENS
- Périmètre régional d'intervention foncière
- Aire d'étude rapprochée
- Aire d'étude éloignée
- Communes



Méthodo Nature 2000



Méthodologie ERC



Source : adapté du Théma, *Évaluation environnementale : guide d'aide à la définition des mesures ERC*, CGDD, 2018

Annexe 11.2 : Compte-rendu de l'atelier sur la biodiversité

Compte-rendu – Atelier n°2 – Biodiversité et environnement

Mardi 21 juin 18h – 20h – Port de Gennevilliers

Romain Moreau, directeur de l'agence de concertation Traitclair, ouvre l'atelier et remercie les participants de leur présence. Plus d'une vingtaine de participants sont présents.

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 de l'association Protection berges de Seine, avec Christos Papagiannopoulos, Vice-président, et 11 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
- Delphine Sénéchal, d'Ensemble pour une Île Vivante
- Jac Pigeon, Président du club de kayak, membre de l'association Halage et Île Vivante
- Alexandre Huon De Kermadec, vice-président de l'association Péniche à la Folie

Associations économiques

- Gildas Monjoin, Directeur communauté portuaire Seine Aval

Haropa Port

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

Biotope

- Olivier Cartigny, chef de projet pour Biotope
- Thomas Monjoin, expert fauniste pour Biotope

Goodman

- Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman
- Nicolas Ota, en charge du développement technique
- Rhoana Zanotelli, en charge du développement technique

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 la biodiversité et l'environnement. Il est rappelé que certaines études sont encore en cours. Une première partie est transmise aujourd'hui.

Il est proposé de démarrer l'atelier par un temps d'échange, à l'image du précédent atelier.

Une participante demande à ce qu'un retour sur les flux, présentés au dernier atelier du 08/06/22, soit fait. *Pour faciliter la lecture du compte-rendu, un encadré y est consacré. A sa suite prennent place les échanges dédiés au sujet du jour.*

Retour sur le précédent atelier dédié aux flux

Sur l'étude publique sur la circulation que Goodman avait mis en avant pour la précédente présentation (08/06/22) : est-elle consultable par le grand public ?

Oui, les données utilisées par cette étude sont celles de la DIRIF (Direction Régionale des Routes d'Ile-de-France) de l'année 2019. Goodman peut demander au bureau d'études de les transmettre.

Où étaient présentées ces données ? Et que concernent-elles exactement ?

Elles sont à la page 8 de la présentation qui a été fournie, ces données concernent le trafic routier. Elles ont été collectées à partir d'un comptage de l'ensemble des véhicules légers et poids-lourds.

Une remarque sur le chargement maximal des camions qui est éloigné du chargement moyen est faite. Les chiffres de chargement sont rappelés (cf. compte-rendu du 08/06/22). Il est aussi rappelé que cela dépend du type d'utilisateurs qui seront implantés sur l'entrepôt Greendock et de la logique d'optimisation des camions. L'exemple de l'opérateur STEF, qui fait de l'alimentaire, est expliqué : il massifie les flux et n'a aucun souci à remplir les camions, à la différence de certains acteurs de l'e-commerce. Les acteurs pré-identifiés font du B to B, et non pas du B to C (livraison aux particuliers).

Vous êtes en B to B mais vous livrez principalement Paris ? Pourquoi les péniches ne vont pas directement jusqu'à Paris ? C'est encore une intercommunalité qui se prend la pollution (visuelle, bruit) alors que sur Paris tout reste beau. Ça a été abordé dans la conception du projet ?

Le port est un territoire logistique identifié depuis le 19^{ème} siècle pour son lien avec la Seine et sa proximité avec Paris. C'est ici qu'on a le terminal à conteneurs. Cette installation n'existe pas ailleurs. Ici, on a l'espace et les moyens pour reformater les conteneurs et faire livrer jusqu'à Paris. Il est possible de se référer au support de présentation (08/06/22) pour mieux comprendre les différents types de flux dont il est question ici.

Est-ce que la société que vous représentez s'est posé la question d'aller livrer directement à Paris ? Paris ne veut pas prendre sa quote-part de pollution et les gens de Gennevilliers ne se sentent pas concernés par la question. Les habitants d'Epinay, de Villetaneuse sont juste en face.

Le projet a pour vocation d'encourager le trafic fluvial. Il veut inciter les opérateurs à utiliser au maximum le fleuve. On a indiqué précédemment (cf. présentation 08/06/22) 15% pour le trafic fluvial. Pourquoi ? Premièrement parce que géographiquement tout ne peut pas passer par le fleuve, ensuite il y a une montée en puissance du report modal sur la distribution urbaine.

Si vous voulez inciter à la logistique fluviale, vous pourriez faire un entrepôt dédié au fluvial ? les flux routiers pourraient être à un autre endroit. Vous pourriez faire deux projets.

Goodman répond sur un foncier donné, unique. La société au travers du projet encourage autant que possible le trafic fluvial.

En réalité, vous dites que le flux fluvial ne permet pas de faire fonctionner toute la parcelle ?

Non. Les utilisateurs sur ce bâtiment génèrent des flux amont fluviaux, dont la marchandise sera réceptionnée ici (terminal à conteneurs).

Il faut que vous explicitiez le traitement des marchandises à l'intérieur pour comprendre l'utilité de l'entrepôt et son rapport au fleuve. On a l'impression que ça rentre et ça sort, sauf qu'à l'intérieur il y a de la manutention.

En effet, il y a des espaces de distribution : de la marchandise rentre et ressort avec un autre flux, ce qui correspond au paquet déballé, réemballé, regroupé, renvoyé. Ensuite on a des espaces de stockage : un stock tampon de marchandises à proximité d'un bassin de consommation.

On a du mal à se comprendre parce que d'un côté on vous dit : l'entrepôt paraît disproportionné parce qu'il n'y a que 15% pour le fleuve. On est sur une logique opportuniste qui densifie le foncier et vous ne l'assumez pas vraiment. Pour le dire différemment, avec un autre scénario toutes les péniches pourraient partir à Paris.

Non. Les flux que vous voyez au niveau du terminal à conteneurs, s'ils ne passent pas par le bâtiment, ils ne peuvent pas aller directement à Paris. La marchandise doit être traitée ici. Un logisticien a besoin d'espace pour faire cette opération de réception de la marchandise. Ce qu'il faut avoir à l'esprit c'est que sans ces cellules : le flux fluvial n'aurait pas lieu. Les péniches ne peuvent donc pas aller directement à Paris.

Quel est le modèle économique pris pour faire cette étude ? On est dans une société de croissance, de consommation, on est dans une crise qui s'annonce. On a des comportements de consommateurs qui évoluent. Je ne comprends pas sur quel modèle vous vous êtes basés. On est 10 millions mais on va ne pas croître à l'infini. C'est comme les bureaux, aujourd'hui ils sont inoccupés. Ce projet peut être surdimensionné. Y-a-t-il un risque de faire ça pour rien ?

Le travail du promoteur logistique est justement d'étudier ça. Goodman apportera plus de réponses à ces questions durant l'atelier socio-économique (05/07/22).

Une remarque est faite sur les externalités négatives du projet, sans externalités positives pour le territoire d'Epinay-sur-Seine notamment.

Il est répondu que le projet apporte des externalités positives pour les bassins d'emplois et de consommation. Un participant évoque que les seuls emplois sont ceux de livreurs ou de manutentionnaires et n'apportent pas grand-chose.

Il est ajouté que les projections dans les études visent une décarbonation des flottes de véhicules, avec une sortie attendue du fossile à horizon 2035. Il est également rappelé que les chiffres présentés durant les différents ateliers sont possibles grâce à des utilisateurs qui ont bien voulu rentrer dans la démarche et concevoir un projet unique en France.

Des questions sur la localisation du bâtiment sont posées à Haropa Port. Une question sur le SODD (Schéma d'Orientation du Développement Durable) est également posée.

Les réponses apportées sont similaires aux échanges du dernier atelier (CR 08/06/22). Il est ajouté que le projet ne dessert pas que Paris, mais aussi Colombes, Gennevilliers...

Est-ce qu'il a aujourd'hui des entrepôts plus petits qu'on pourrait délocaliser sur la parcelle pour mettre le projet plus loin de la zone naturelle ?

Les opérations de distribution et de stockage décrites précédemment doivent se faire au plus proche du bassin de consommation. On essaie de densifier la logistique dans cet espace-là plutôt que de le faire très loin, afin de réduire un certain nombre d'externalités négatives, intrinsèque aux flux de marchandises.

Un participant explique être pour le développement de la logistique fluviale, mais juge les 15% de report modal fluvial très insuffisant. Il y a un transbordeur identique à celui du terminal à conteneurs à 300m de Greendock : pourquoi ne pas utiliser cet espace pour les conteneurs débarquent là-bas plutôt qu'ici ?

Vous évoquez sûrement du quai public sur le petit bras de Seine. Pour manutentionner des grands formats, il est estimé que c'est plus adapté de le faire ici que là-bas. Cela fera également moins de nuisances à cet endroit. Sur les 15% jugés décevants, une explication est avancée. En dehors de l'initiative de Franprix sur le port de Bonneuil qui est largement subventionnée, il n'existe aucune autre initiative. Ces 15% sont ambitieux par rapport au contexte actuel. Ils découlent d'une volonté de développer la logistique fluviale sur le projet, malgré l'absence de modèle aujourd'hui.

Olivier Cartigny, chef de projet chez Biotope et Thomas Monjoin, expert faune, se présentent. Olivier Cartigny dresse le portrait de Biotope, bureau d'étude environnement dont le cœur de métier est l'étude de la faune et de la flore. Les clients de Biotope sont nombreux des entreprises, aux

collectivités, à l'Etat. Le bureau d'études regroupe notamment le plus d'experts faune et flore en Europe. Leur mission auprès de Goodman est de réaliser un diagnostic écologique.

La méthode de travail de Biotope est présentée (p.6 support de présentation). Une analyse des données existantes est réalisée en premier lieu. Plusieurs experts spécialisés viennent ensuite sur site et mènent des investigations en fonction de leurs compétences. Puis à partir de l'ensemble des données récoltées, le diagnostic écologique est réalisé. Des conclusions sont ensuite rendues à Goodman pour mieux intégrer le projet dans son environnement actuel. Biotope se charge également de la rédaction de l'étude d'impact. Celle-ci hiérarchise les enjeux vus sur le site et évalue l'incidence sur la Zone Natura 2000, à partir des espèces qui sont à l'origine de la désignation de cette zone.

Une présentation des périmètres est faite entre l'échelle locale, l'échelle territoriale (comprenant d'autres sites, ZNIEFF, etc.). Des plans en grand format sont fournis aux participants pour mieux visualiser les périmètres.

Il a été établi que le site est aujourd'hui fortement imperméabilisé, avec une surface de 0,05ha d'habitat naturel (tronçon visible sur la slide 8), ce qui constitue une part très réduite de la parcelle.

Le SODD (Schéma d'orientation et de développement durable) du port indique qu'on se situe sur une berge naturelle.

Réponse d'Olivier Cartigny : Pour avoir visité le site, les berges sont artificialisées.

Ce qu'on voit sous les rails, c'est intéressant, c'est de la plaine terre sous la voie ferrée. Vos 0,05 ha sont faux. On sait qu'aujourd'hui les friches sont extrêmement riches en biodiversité.

Certes, mais sous les rails on ne se situe pas sur de l'habitat naturel. C'est anthropisé.

Nicolas Otal ajoute que le site a été remblayé dans les années 1960 avec une pollution importante au mercure dans les premières couches du sous-sol.

La présentation reprend sur la carte (9) de la trame verte et bleue. Elle est issue du SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique). Il est fait état de fonctionnalités écologiques réduites entre la forêt de Cormeilles et le périmètre du projet. C'est une continuité écologique qui reste intéressante car elle va dans le sens d'un renforcement de la berge. La Seine, corridor écologique, est un milieu moins éclairé, moins exposé au bruit, plutôt favorable au transit d'espèces, en particulier l'avifaune. Au regard du contexte anthropisé autour, il y a un point important à prendre en compte du côté de l'éclairage et de l'acoustique.

Le programme d'investigation en cours est déroulé et expliqué. Les phases visibles (10) sont les périodes où sont menés les inventaires écologiques selon les espèces (flore, insectes, reptiles, chiroptères, oiseaux, etc.). Différentes périodes sont couvertes : le printemps, l'été et l'automne.

Les inventaires concernent quelle zone exactement ? Qu'en est-il de la zone Natura 2000 ?

Les inventaires concernent le périmètre rapproché du projet. Sur la zone Natura 2000, on a surtout regardé l'avifaune. Il y a notamment 2 espèces à noter à la pointe ouest de l'île : la sterne pierregarin et le martin pêcheur d'Europe.

Et les grands cormorans ?

Quelques-uns ont été vus.

Pourquoi il n'y a pas d'observation qui sont prévues en hiver, notamment après décembre ? Est-ce que c'est lié à des enjeux calendaires ?

Des participants expliquent que les grands cormorans occupent en très grand nombre cet espace avant de migrer. Une participante propose de partager ses images à Biotope pour observer leur présence.

C'est vrai qu'on s'arrête en décembre. Toutefois, quand on fait notre analyse, on regarde aussi les données bibliographiques. Les grands cormorans ont bien été identifiés.

D'un point de vue scientifique : pourquoi ne pas en faire au moment où on a le plus de population sur la zone ?

On considère que notre vision à partir des études et de nos observations a été suffisante pour donner des résultats à Goodman. On vient sur site à des dates déterminées : on prend du recul par rapport aux potentialités du site, notamment avec la bibliographie et les échanges avec les associations.

Est-ce que les études s'arrêtent en décembre pour que Goodman puisse déposer le permis ?

Non. Goodman précise qu'un écologue a fait des passages et relevés cet hiver. Ces observations sont prises en compte dans le rapport en partie présenté aujourd'hui par Biotope.

Il avait une certification ?

Oui. Il est écologue.

Goodman ajoute qu'ils ont sélectionné Biotope pour mener cette étude car le bureau d'étude avait une capacité supérieure au premier travail mené par l'écologue. Il est précisé qu'il pourra être commandé les passages nécessaires pour la période hivernale qui convient.

Biotope précise que s'ils ont observé seulement 4 cormorans, ils ont bien considéré que les cormorans nichaient dans la zone.

Des participants évoquent le fait qu'une récente démolition sur la parcelle a provoqué un grand fracas pour la faune locale. Avec le réchauffement climatique, une nichée ne migre même plus.

Comme vous êtes dans le métier, je suis étonné que n'ayez que vos relevés à vous.

Non, nous intégrons d'autres études à notre rapport. L'exemple du Martin Pêcheur est donné pour éclaircir le malentendu : celui-ci n'a pas été aperçu par les équipes de Biotope, pour autant on ne pas va déclarer qu'il n'y a pas de Martin pêcheur sur la zone. On est passé un jour donné sur site, on ne l'a pas vu mais le profil du site fait que le Martin pêcheur peut être présent, chasser, etc. On a un faisceau d'observations qui viennent compléter notre travail de terrain. On fait nos inventaires mais on a des données bibliographiques qui couvrent de large période (depuis plus 10 ans environ)

Est-ce que vous faites appel à la LPO (Ligue de Protection des Oiseaux) ?

Oui tout à fait. La LPO suit le site Natura 2000. Ce sont eux qui ont réalisé les précédents inventaires. On en a un de 2021 par exemple.

Ils étaient là à la première réunion de concertation (février 2022), où ils ont dit que le projet n'était pas possible.

J'ai fait une réunion de concertation avec la LPO là-dessus et ils n'étaient pas de cet avis là.

Qui avez-vous rencontré de la LPO ? Vous pourrez nous donner son contact ?

Oui. On pourra vous envoyer les coordonnées.

Sur le site, il y a la pipistrelle. Elle est protégée il me semble. Elle a été prise en compte ?

Oui. Toutes les chauves-souris sont protégées. L'experte a bien indiqué sa présence à son premier passage. Elle va faire un deuxième passage.

Une reprise sur la méthode d'inventaire est faite (11). Des observations à l'œil nu et des relevés GPS des contours des habitats sont réalisés. Un détail de la méthode employée selon chaque type d'espèces est visible sur la présentation (11).

Les premiers enjeux identifiés sont ensuite présentés. Ils se déclinent selon des niveaux : forts, moyens, négligeables, nuls (espèces invasives exotiques). Les enjeux de l'espèce sont identifiés par rapport à la bibliographie, les données, et selon différentes échelles (nationale par exemple). Ensuite, cet enjeu est contextualisé par rapport au site. S'il y a une reproduction de l'espèce sur le site, Biotope considérera l'enjeu en le réhaussant.

Qu'est-ce que ça veut dire enjeu ?

L'intérêt de l'espace au regard de la biodiversité. Il y a des listes d'espèces (de la LPO par exemple) qui existent et sur lesquelles il faut avoir une attention particulière. Plus l'espèce est menacée, plus son enjeu est important.

La force de l'enjeu est donc liée à la nature de l'espèce ?

Oui c'est ça. On distingue bien enjeux et impacts du projet. On applique ensuite ces enjeux avec l'impact du projet pour obtenir les impacts résiduels. L'enjeu, c'est quelque chose d'objectif.

Un des enjeux fort concerne l'avifaune et le cortège d'oiseaux des milieux semi-ouverts. Une espèce, le Serin cini, notamment nidifie sur l'aire d'étude.

Quand vous dites site, vous parlez de la zone Natura 2000 ?

C'est sur le site rapproché, pas sur la zone Natura 2000.

La classification présentée est basée sur l'importance que les sociétés apportent aux espèces, pourquoi ne pas faire une analyse en termes de service écologique ?

Aujourd'hui, pour les services écologiques on va plutôt regarder les fonctionnalités des espèces au regard de l'habitat. La classification que vous voyez vient d'experts sur la biodiversité.

Quand vous allez faire la synthèse sur le bâtiment, est-ce que vous prendrez en compte le vol et la trajectoire des oiseaux ?

Oui, je vous en parlerai après. Pour l'instant, je fais une cartographie des espèces. Et après on fera une analyse en fonction du bâtiment à venir.

Est-ce que vous pouvez revenir sur la notion d'impact ?

L'impact, c'est lorsque l'on détecte une présence dans le site.

On envisage que les impacts via le biais immobilier, mais c'est aussi lié à la question du trafic. Vous n'envisagez que les impacts indirects sur la zone Natura 2000 ?

Vous avez raison : il y a différents types d'impacts, risque de collision, destruction d'habitat à terme par exemple, etc.

Mais localisés sur le site du projet ?

Oui. On intègre également tous les impacts avec les autres études, l'étude sur la pollution, etc.

Les cormorans n'apparaissent pas dans les enjeux ici ?

Pour le moment non, mais ce sont les premiers enjeux identifiés.

Vous avez vu les mouettes aussi ?

Oui.

Est-ce que les riverains peuvent envoyer des données pour compléter vos observations ?

Oui, cela peut être intéressant. Par contre il faut aussi donner le contexte des données : date, heure, condition d'observation, point GPS.

On pourra avoir votre contact (Biotope) ?

Oui. On est dans une progression de ces études aussi. On est ouvert à la collecte. C'est ce qu'on a essayé de faire dans une première phase.

Tout ce que vous dites, avec le travail que vous énoncez, est intéressant. Mais pourquoi ce travail n'est pas fait en amont de ce projet pour dire s'il est possible ou pas ? J'ai la sensation que le projet est déjà lancé, pourquoi ne pas changer l'ordre ?

C'est tout à fait l'objet de notre étude. On peut en arriver à dire à notre maître d'ouvrage « attention vous ne considérez pas assez cette espèce » par exemple. Et ensuite il y a une réglementation avec les services de l'Etat qui le verront et valideront ou non.

Thibault Vanhaezebrouck complète : Goodman n'a pas encore déposé de demande de permis de construire. Si les résultats nous disent d'adapter le projet, on le fera.

Est-ce que vous avez un plan A, B et C ?

On a un projet, on viendra travailler sur certains aspects selon ce qu'il est conseillé. On viendra le travailler selon les retours des études et de la concertation en vue d'un dépôt.

Quand est-ce que vous (Biotope) rendez le rapport à Goodman ?

En décembre. Mais nous échangeons de manière continue pour alerter sur tel ou tel aspect.

Il y a un rapport avant la conception du projet, et après que se passe-t-il ?

Ensuite il y a un accompagnement pendant les phases de travaux pour vérifier que les recommandations et préconisations sont respectées.

Si vous vous rendez compte qu'il y a un effondrement de la biodiversité ensuite, qu'est-ce que vous faites ?

Nous on vient regarder si les engagements sont respectés, si cela n'est pas le cas on le remonte à Goodman.

Mais c'est trop tard ?

Toute phase de projet comprend des risques.

Pour les colonies de moineaux domestiques dans les bâtiments, comment ça va se passer ?

Biotope préconise deux mesures phares. Pendant la période de reproduction, on ne détruit pas les bâtiments. Ensuite, on vient détruire seulement quand ils ne sont pas présents. Cette période va d'octobre à février. Puis quand on reconstruit, il faut poser des nichoirs pour réinciter les espèces à revenir à l'échelle du bâtiment.

Un point est fait sur la responsabilité de la démolition des bâtiments existants. Goodman n'en est pas responsable mais travaille en collaboration avec Haropa Port sur le sujet. C'est l'ancien propriétaire des bâtiments qui aurait dû s'en charger, et qui a seulement réalisé la démolition d'une partie mineure des bâtiments présents sur site. Sans retour de sa part, le port a pris l'initiative de démolir le reste des bâtiments.

Ces études que Biotope présente, ce sont des études qui n'ont pas été réalisées par le port ?

Réponse de Jean Plateau, directeur du port : Sur ce site-là, non. L'ancien occupant n'en avait pas réalisé, du moins pas récemment. Pour notre part, on a des données à l'échelle du port. Aujourd'hui, Biotope vient spécifiquement sur ce site présenter des études beaucoup plus détaillées.

Vous êtes d'accord pour dire que la démolition d'il y a 3 mois est une catastrophe ?

Réponse d'Olivier Cartigny : Je ne peux pas m'engager sur des dossiers qui ne nous concernent pas.

Il faudrait faire des nichoirs en anticipation de la destruction du bâtiment ?

Oui, ça se fait souvent, en particulier pour les chauves-souris. C'est quelque chose qu'on a évoqué avec Thomas Monjoin. On a aussi évoqué de démolir les bâtiments en plusieurs phases. Comme ce sont des espèces qui utilisent plutôt les bâtiments, on se dit qu'ils ne vont pas tant utiliser les nichoirs. Ils vont aller dans les bâtiments à côté, dans une zone de 5km.

La question de la responsabilité de la démolition du site est à nouveau évoquée. Une série de question est adressée au port sur la gestion de la démolition.

Et vous allez prendre en compte ce qui est présenté par Biotope ?

Réponse de Jean Plateau : Oui.

Vous allez aussi les mandater pour la démolition ?

Cela rentre dans le cadre des marchés publics, on ne peut pas désigner qui l'on souhaite. Donc on verra à l'avenir, en tout cas il y aura un écologue.

C'était quoi comme entrepôt avant ?

Des entrepôts de logistique, y compris stockage de produits dangereux.

La présentation repend sur un autre enjeu à l'échelle de l'aire d'étude, celui du lézard des murailles, espèce qui sera à protéger. Il y aura donc à justifier un certain nombre de choses vis-à-vis du lézard des murailles. Son enjeu est toutefois faible : en termes de patrimonialité, c'est une espèce très commune.

Est-ce que vous faites un lien entre les espèces à enjeux forts et les autres espèces qui leur sont utiles ?

Biotope prend toujours du recul par rapport aux espèces. On sait que si on vient appauvrir une zone en poissons, on aura moins d'oiseaux. On regarde toutes ces interactions entre les différentes espèces.

Cela participe-t-il à la classification des enjeux ?

Pour la classification, ce sont les critères nationaux et territoriaux qui sont principalement utilisés. Si on identifie de grosses dépendances, c'est quelque chose qui pourra ressortir dans notre dossier. Mais on ne va pas jusqu'au niveau granulaire de chaque interaction d'espèces. Par exemple on a 122 espèces de flore qui sont banales, pas protégées, pas identifiées comme espèces à enjeu. Donc on va préférer se concentrer sur les enjeux forts, comme l'avifaune.

La présentation reprend. Sur les habitats naturels, Biotope a identifié un enjeu faible. Il en va de même pour la flore, dont 122 espèces identifiées sont banales selon des référentiels régionaux et nationaux. Pour le cortège des milieux humides ou aquatiques, Biotope l'identifie en enjeu faible. L'alignement au niveau de la berge et des alignements d'arbres sur le site peuvent être utilisés par les espèces comme le Martin pêcheur ou la Sterne. Pour se reproduire, elles iront plutôt sur la zone Natura en face, qui lui est plus favorable. Les insectes et mammifères sont sur des enjeux négligeables. Aucune espèce d'insectes ou de mammifères n'ont été identifiées comme d'intérêt patrimonial (rare, menacé, protégé). Pour les amphibiens, on a identifié une espèce protégée, très commune : la grenouille verte. En enjeu nul, ce sont les espèces exotiques envahissantes (flore).

Quelles sont les espèces exotiques ? Les perruches ?

Les perruches oui, pour les oiseaux. Mais c'est surtout de la flore, comme le sainfoin d'Espagne. Il y en a environ une dizaine d'identifiés. Ils ont un caractère envahissant, menaçant. Ils ont une tendance à remplacer la flore locale. On préconise des mesures de gestion et un suivi pour ces espèces.

Avez-vous intégré l'étude des trajectoires des vols des oiseaux ? Cela est pertinent par rapport au gigantisme du projet. Cela va sûrement provoquer des changements de trajectoires, notamment dans le cadre de la période migratoire.

Oui, on va faire des préconisations. Par rapport au risque de collision, on va préconiser un certain traitement du bâtiment : anti-reflets par exemple. On viendra aussi questionner les nuisances côté berges de Seine (l'éclairage, l'acoustique...) car c'est la partie la plus sensible du projet.

Au regard de votre expertise, est-ce que le fait que les camions puissent monter au 3^e étage, à 23m de haut, à n'importe quelle heure, peut avoir un impact sur la réserve Natura 2000 ?

Il y a des niveaux d'émission de bruit qui sont à maîtriser et à intégrer dans la phase de conception. Ce sur quoi il faut faire attention, c'est notamment l'éclairage, surtout en cœur de nuit, en fin de journée : il y a des périodes où les espèces sont les plus actives. On dira qu'il faut faire attention et faire du traitement acoustique à certains moments.

Nicolas Otal complète : La conception du bâtiment va évoluer pour que ces enjeux soient réduits, voir nuls, notamment vis-à-vis de la zone Natura 2000. En septembre : on vous montrera tout ce qui pourra être modifié en conséquence.

Est-ce que pour les études bruit, il y a un chiffrage de fait ?

On est en train de recevoir les études qualité de l'air, bruit et luminosité. On pourra vous les présenter la semaine prochaine. L'intégralité des études ont été menées avec des points de relevés comprenant un état initial.

Il y a les données et ce qu'on en fait après. La question d'une parcelle éclairée la nuit adjacente au projet est posée à Haropa Port. Quelles sont les garanties pour que les préconisations soient respectées vu qu'aujourd'hui elles ne le sont pas, comme on le voit avec la parcelle continuellement éclairée ? Et si vous dites que les vols sont impactés, vous direz à Goodman de réduire la taille du bâtiment ?

Nous, on dira à Goodman de faire attention sur tel et tel point, et ensuite ce sera à eux de le prendre en compte et de concevoir les différentes variantes du projet. Par la suite, une police de l'environnement, l'inspection travail, la Préfecture, peuvent faire des contrôles sur le site.

Un rappel de ce qu'est une ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement) est fait. L'étude d'impact va transiter par les services de l'Etat avant que la mairie de Gennevilliers ne puisse prendre un arrêté de construction et la Préfecture un arrêté d'autorisation à exploiter. L'arrêté d'autorisation à exploiter rappelle toutes les règles qui s'appliquent à l'exploitation.

Est-ce que les citoyens, s'ils considèrent qu'il y a un manquement, peuvent saisir cette police de l'environnement ?

C'est possible. Cela peut être la police de l'environnement, mais vous pouvez également le signaler auprès de la préfecture.

En tant qu'association, on peut participer à l'avis de l'autorité environnementale ?

Biotope rédige un mémoire par rapport à tout ce qu'a dit l'autorité environnementale.

Un participant relève qu'Ecosphère et la LPO, qui connaissent bien le site, ne sont pas en charge des études environnementales. Il serait intéressant de confronter les avis des experts, notamment par rapport à l'étude qui a été réalisée sur le dragage du petit bras de Seine pour les Jeux Olympiques.

La présentation reprend. Les risques génériques du projet sont présentés selon la phase travaux et la phase d'exploitation. Dans une deuxième partie de la présentation, Nicolas Otal présente la démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser) de Goodman, ainsi que les stratégies mises en œuvre par rapport à certains impacts du projet. La stratégie du projet priorise le E (Eviter) et le R (Réduire). La compensation est évitée car elle se fait au détriment de l'environnement local.

Au niveau du site, une zone a été jugée intéressante et sera préservée (encadrée en rouge slide 17).

Et la rampe d'accès est à cet endroit ?

Oui.

Il y a un bâtiment entre les 2 parcelles intéressantes ?

Oui.

La pleine terre évoquée est-elle au moins de 80 cm de profondeur ?

Oui. L'ensemble de la strate paysagère sera développé en pleine terre, sur du substrat assez profond pour planter un arbre notamment. Par rapport au plan masse de l'appel à projet, on est dans une restitution de pleine terre.

Vos mesures prennent-elles en compte les accès pompiers ? Il y a une contradiction entre la volonté de renaturation au nord de la parcelle et les impératifs sécuritaires.

Non, ce n'est pas une contradiction. Demain, dans la phase de conception du projet on va travailler à améliorer la renaturation.

Vous confirmez qu'il n'y a pas de contre-indication entre projet, renaturation et mise en conformité ?

Oui.

La présentation reprend autour de la ferme urbaine en toiture. Lors des échanges entre Goodman et l'association, la LPO a trouvé intéressant la possibilité d'installer différentes strates au niveau de la ferme urbaine, notamment pour accueillir de la biodiversité.

Qu'est-ce qui est mieux pour les oiseaux : baisser de 10m la hauteur du bâtiment ou mettre des nichoirs, faire une ferme urbaine bio ? La ferme que vous installez n'a qu'un but, construire plus haut.

Sur l'utilisation du toit, Goodman aurait pu faire uniquement du photovoltaïque. On a préféré faire une ferme urbaine avec une serre qui ne fait pas 600m de long (la longueur du bâtiment). Il y aura un phénomène en dents de scie au niveau du toit, dont la hauteur maximale est donc variable. Ensuite, au niveau de la ferme urbaine on vient installer des bacs potagers, auxquels on ajoute des corridors avec des haies notamment pour accueillir de la biodiversité.

Vous pensez que la culture maraîchère de proximité est intéressante, dans un contexte où vous développez de la logistique alimentaire ? On est pour la culture maraîchère de proximité pour éviter ce genre de projet.

Par rapport au projet Greendock, la toiture et la ferme urbaine viennent en complément.

La ferme est purement philanthropique ?

Non, c'est une production alimentaire. La société Cultivate a chiffré la production alimentaire. Ce n'est pas du cosmétique.

Vous allez louer cet emplacement ?

On louera l'emplacement à Cultivate pour une somme dérisoire afin qu'elle puisse s'implanter localement. Ce projet de toiture et de ferme urbaine fait partie de notre projet. On sait qu'en France il y a un véritable problème de sous-utilisation des toitures. Cet engagement a un coût pour nous. Les loyers mis en place sont symboliques et ne vont pas venir compenser l'investissement fait.

Cela ne vous apporte rien ? Et vous faites un projet plus grand ?

Il faut savoir que la toiture contribue à l'intégration paysagère du bâtiment dans l'environnement.

Cette toiture et ferme urbaine constitue une hauteur de 6m en plus pour les riverains d'en face. Cela va diminuer le temps de soleil de chacun. Pour la société Cultivate : est-elle

rentable aujourd'hui ? L'activité est-elle financée par des gestionnaires de bâtiment ? Vous les aidez en leur faisant un loyer moins cher ?

Oui. Elle exploite notamment des toitures à Porte de la Chapelle. Si on leur appliquait un vrai loyer, l'exploitation ne serait pas rentable pour eux.

Et la livraison de la ferme va se faire par camions ?

Oui, comme toutes les fermes.

Dans une précédente publication sur le projet, il est indiqué que le projet en toiture représente 17 000m². Vous confirmez ?

Pour clarifier, il y a 10 000m² de potagers et 7 000m² de serre.

Et qu'en est-il pour le reste, avec les panneaux photovoltaïques ?

Les panneaux représentent 15 000m². Le photovoltaïque pourra être étendu au-dessus des rampes notamment en toiture pour cacher les camions. On reviendra là-dessus pour le traitement acoustique la semaine prochaine.

Pour répondre à la remarque sur la hauteur, la majorité des habitants face au projet sont au-dessus.

Le PLU de Gennevilliers fixe une limite d'emprise au sol de 65%, avec quel % d'espaces végétalisés ?

Réponse de Jean Plateau, directeur du port : Le PLU indique 0% d'emprise pour les espaces végétalisés mais notre cahier de prescriptions, propre au port, indique 10%. Goodman dépasse les 10% volontairement ici.

Donc le PLU autorise une bétonnisation du port ?

Pas tout le port mais une grande partie oui. Cela concerne notamment la partie des darses jusqu'à la Seine.

Qu'est-ce qui empêcherait de végétaliser la façade ?

On y réfléchit, c'est dans notre phase de conception.

Une remarque est faite dans la salle sur la révision actuelle du PLU. Une enquête publique est notamment en cours : les remarques faites sur le PLU pourront y être redirigées.

Sur la végétation utilisée en toiture, le choix d'une palette locale, plantée en pleine terre et issue du Bassin parisien du Nord de la Seine.

Est-ce qu'il est prévu des implantations de ruches ?

Goodman met déjà en place des ruches sur ses sites, on peut prendre ce genre d'initiatives.

Les axes d'amélioration qui seront déployés après les études sont développés. La mise en place de strates végétalisées est évoquée à nouveau. Des surfaces non vitrées, avec des caractéristiques non dangereuses pour l'interaction du bâtiment avec les oiseaux, sont proposées pour les bureaux, la serre, etc. La végétalisation de la façade du projet est un sujet qui est de plus en plus important depuis les précédentes réunions de concertation.

Ça existe des panneaux photovoltaïques qui ne soient pas dangereux pour les oiseaux ?

Réponse d'Olivier Cartigny, chef de projet chez Biotope : Oui. Certains réfléchissent beaucoup moins la lumière. Plus ils absorbent de lumière, plus ils sont efficaces.

Ajout de Nicolas Otal : Ce type de panneaux est mis en place dans les zones aéroportuaires.

Ça m'étonne que cette technologie existe.

Le coût de développement n'est pas le même, c'est pour ça que ce ne sont pas les plus utilisés.

Une présentation des mesures d'accompagnement mises en œuvre dans le cadre du projet sont évoquées : des nichoirs, des gîtes temporaires. Une continuité des micro-habitats est développée. Dans les espaces de friches en creux, Goodman développe de l'espace vert.

Par rapport à la mesure MR01, l'espèce protégée qui préfère être dans les bâtiments ne va pas être satisfaite par les nichoirs au moment de la démolition des bâtiments. Bloquer les travaux à certains moments, ce n'est pas une mesure que vous avez prise ?

Ça vient ensuite dans la présentation.

Est-ce que pendant la phase de travaux, vous envisagez les clauses avec des sanctions pour le non-respect des préconisations qui sont faites ? Quelles sont les mesures de contrôle ? Et est-ce que vous modifiez votre calendrier en conséquence ? Votre chantier est-il susceptible d'être impacté par la gestion des chantiers des Jeux Olympiques ?

Sur l'interaction avec les Jeux Olympiques, elle n'aura pas lieu. Les travaux sont après les Jeux Olympiques. Sur la question précédente, avec la mesure MR04, il y aura une adaptation du chantier en fonction de la sensibilité de la faune. On va confronter chaque grande phase de travaux par rapport à ces sensibilités. Et il y aura des sanctions prévues pour le non-respect des préconisations.

Pour la phase travaux, des adaptations journalières seront possibles ou ce n'est pas prévu ?

Réponse d'Olivier Cartigny, Biotope : Le cahier des charges indique les horaires de travaux, les zones sensibles, les conduites à tenir, etc. Pour garantir tout ça, il y a aussi un passage de l'écologie.

Par rapport aux Jeux Olympiques, on regarde les effets cumulés des impacts. Il y a un rapport aux JO, des études qui sont faites, comme celle sur le rééquilibrage entre le trafic du petit bras et du grand bras.

Vous savez que les entreprises ne les lisent pas, les sanctions financières ? Vous avez des tarifs habituels pour les sanctions ?

La tarification est conditionnée par rapport à la taille du projet, donc ça va être important ici. On raisonne plutôt en milliers d'euros.

Est-ce que les pénalités pour non-respect sont plus importantes que les pénalités retard ? L'expérience montre que les entreprises ne respectent que ce qui leur coutera moins cher.

On saura être dissuasif car nos enjeux sont aussi réglementaires.

Mais il n'y a que vous sur le chantier ?

Sur un chantier comme celui-ci, on a l'inspection du travail, l'écologie, un acteur dédié à la santé et la sécurité. Sur ça, on a une personne à 100% de son temps sur le chantier pour vérifier que tout est en accord avec les objectifs fixés. Cette personne-là ensuite peut aller jusqu'à

déclarer des arrêts de chantier. Le montant des sanctions n'est pas connu parce que le contrat n'est pas encore négocié.

Dans les effets délétères, vous prenez en compte la construction d'autres bâtiments très hauts, ailleurs sur le territoire ?

Réponse d'Olivier Cartigny, Biotope : C'est un processus de discussion qu'on a avec les services de l'Etat, notamment par rapport à des projets qui peuvent avoir des cumuls d'impact, avec des similitudes (proche bord de Seine, avec une installation de panneaux photovoltaïques...).

Quand est-ce que ces échanges auront lieu ? Ils sont définis ou seront à définir ?

Ces allers-retours seront faits prochainement, durant le courant de cet été. Ils nous diront d'intégrer telle ou telle chose, tel projet... On discute avec eux parce que nous n'avons pas conscience de tous les projets dans un rayon de 5km qui peuvent être importants à prendre en compte. On a des outils de cartographie en interne mais on double ces outils avec les services de l'Etat.

Les mesures MR04 et MR05 sont détaillées. Une explication est faite sur les mesures prises durant la phase d'exploitation. La berge sera le plus longtemps possible non-éclairée la nuit. L'orientation de l'éclairage sera travaillée. Goodman dispose de moyens pour n'éclairer que les voies. Des couleurs plus douces, plus ambrées, seront utilisées. La réglementation liée à l'éclairage de 2018 est rappelée.

Une question sur la parcelle actuellement éclairée à droite de la parcelle du projet est adressée au port de la part de l'association Protection Berges de Seine, dont des membres habitent en face et souffrent de cet éclairage continu. Le port propose d'étudier ce cas pour répondre à l'association.

Sur la présentation, vous indiquez rester propriétaire du site, vous avez un contrat de concession ?

Oui. C'est un abus de langage, Haropa reste propriétaire du sol. La concession est de 60 ans. Goodman reste gestionnaire du site et propriétaire du bâtiment.

Est-ce qu'il y aura un droit de regard des locataires du site et de leurs activités ?

Oui. Il y a une convention d'occupation temporaire.

La présentation reprend et détaille la toiture végétalisée. Elle permettra de travailler à la récupération des eaux pluviales, d'en tamponner une partie, et d'en réutiliser une autre partie pour éviter son rejet dans le milieu naturel.

Pourquoi on ne jette pas les eaux pluviales dans la Seine ?

Parce qu'elles sont polluées. Un participant ajoute qu'un document réglementaire, le SDAGE (Schéma Directeur d'aménagement et de gestion des eaux) indique qu'il ne faut pas les rejeter dans la Seine.

Le ponton, que vous n'avez pas évoqué, va être une entrave à la circulation des eaux de la Seine notamment en période de crue, qu'en faites-vous ? Tous les bâtiments seront des obstacles lors des phénomènes d'inondation qui vont arriver.

C'est en zone inondable ?

Oui, on est dans la réglementation PPRI (Plan de Prévention des risques d'inondation) et PPRT (Plan de Prévention des risques technologiques) avec la zone de stockage d'hydrocarbure

de l'autre côté du site. C'est ce qui empêche d'en faire un site ERP (Etablissement recevant du public). On est soumis à la loi sur l'eau et aux plans de prévention des risques. Le caractère du bâtiment doit favoriser l'extension de la crue au lieu de devenir un obstacle. C'est établi très finement en fonction de calculs de terrassement, etc. On va produire toutes ses études : on aura une analyse de la courantologie du site, notamment vis-à-vis du comportement du ponton en période de crue. Un bureau d'étude spécialisé sera mobilisé. Cela permettra d'appréhender le fonctionnement de ce ponton. Il est conçu pour être sur l'eau et ainsi éviter qu'il ne soit un obstacle. De même, cela garantit le report fluvial tout au long de l'année.

Il est rappelé que le rapport de Biotope présenté aujourd'hui est intermédiaire et a 1 semaine. Il y aura sûrement des études complémentaires. Goodman se situe dans une dynamique évolutive et itérative par rapport à son projet.

Vous allez avoir des camions, plus tout le matériel de chargement, qui fait des bips en reculant : est-ce que cela est considéré comme un impact ?

C'est intégré à l'étude acoustique.

Et il y aura une intégration de la réflexion sur l'eau du bruit ?

Nous ne sommes pas spécialistes, mais sûrement.

La captation sonore faites récemment font partie des études que vous avez initiées ?

Oui.

Le jour où ces captations ont été faites, il y a eu un exercice sur le port. Vous le savez ? Cela risque de fausser vos données.

L'étude acoustique ne cherche pas à capter le niveau le plus fort pour noyer le bruit du projet. La prise en compte du bruit se fait sur un cycle de 24h.

Quand seront livrés les résultats de l'étude ?

Ils le seront la semaine prochaine. On présentera l'étude acoustique, qualité de l'air et luminosité.

Une question sur la présence de camions sur le toit est à nouveau posée. Il est rappelé que le toit ne leur est pas accessible. La ferme urbaine sera livrée à travers les monte-charges présents dans le bâtiment.

Le bâtiment en lui-même est-t-il insonorisé ?

Oui bien sûr.

Pour avoir l'inventaire des enjeux et aussi des impacts, on doit attendre la prochaine date ? Quand pourra-t-on faire le lien entre les deux ?

Une cartographie des enjeux génériques est réalisée. La semaine prochaine sera aussi liée à l'impact des nuisances.

En gros, la réunion ira plus loin que les aspects paysagers la semaine prochaine ?

Oui.

Les denrées alimentaires, peuvent entrer dans le régime des animaux à proximité, vous l'avez pris en compte ?

Les exploitants mettent en place des dispositifs pour éviter ce genre de situation, notamment des rongeurs qui essaient d'investir les bâtiments. Il n'y aura pas de marchandise à l'air libre. Aucun processus, ni conditionnement ni reconditionnement, n'est fait en dehors de l'enceinte du bâtiment.

Vous évoquez avoir travaillé sur les zones étendues, or ce n'était évoqué nulle part. Il faudra le noter dans le compte-rendu. C'est très étonnant pour moi.

Effectivement, l'étude d'impact est faite sur l'aire rapprochée et l'étude d'incidence sur la zone Natura 2000.

On s'attend à ce que vous ayez une étude d'impact qui couvre une zone plus grande.

Pour le coup c'est une méthodologie qui existe et que Biotope suit.

On a parlé de la LPO et des données des différentes études : pouvez-vous nous indiquer quels acteurs de terrains ont été interrogés dans le cadre de l'étude ?

Oui, c'était madame Favali, responsable zone Natura 2000.

Et uniquement avec elle ?

Non. Les échanges ont aussi été fait avec le port de Gennevilliers. L'agrégation des données et échanges avec Mme Favali reprend aussi des données d'autres acteurs. Mme Favali reprenait un inventaire botanique du Bassin parisien, des données du port. Il y aussi l'étude JO et d'autres encore.

Pour les sources directes, Biotope a mobilisé l'ensemble de base de données, de muséum, de faune flore de la LPO, de géonature, etc. Les données de VNF (Voies Navigables de France) ont été mobilisées aussi.

Y'a-t-il une étude d'impact prévue sur la Seine ? Vous étiez concentrés sur la zone de Greendock.

Réponse d'Olivier Cartigny : Pour le milieu aquatique on a des exercices qui sont prévus. On a surtout regardé la berge de Seine actuellement.

Dans votre tableau d'enjeux, ce n'était pas mentionné ?

Non, on ne mentionne pas les enjeux dans le tableau d'impact. Mais la Seine a été prise en compte notamment dans la luminosité, à travers les continuités écologiques.

S'il y a de l'éclairage sur le ponton, il y a donc de l'éclairage au nord, la nuit ? Le ponton ne fonctionnera pas en pleine nuit ?

Nous avons évoqué ce point la fois précédente, les camions pourront arriver la nuit mais les horaires de fonctionnement des barges correspondront à celles des activités de distribution urbaine, à savoir principalement la journée.

Et le soir, à 17h, en hiver ?

Sur la livraison urbaine, 17h n'est pas un horaire pour le trafic des péniches.

Afin de conclure l'atelier, Romain Moreau demande aux participants s'ils ont des questions complémentaires.

Une question est adressée à Haropa Port sur l'imperméabilisation du port. Un échange est mené entre des participants sur le sujet avec M. Jean Plateau. Le port réalise un traitement quantitatif et qualitatif de l'eau, avec des ouvrages enterrés, des actions d'assainissement des eaux, une régulation des eaux pluviales sur le terminal, etc.

Biotope sera-t-il présent au prochain atelier sur les impacts de bruit et de pollution des véhicules ?

Non. Goodman transmettra les questions.

Le document de présentation ne mentionne nulle part que la zone Natura 200 est une réserve orthologique, non anthropique.

Sur la méthode, quel est le nombre d'intervenants qui ont pu travailler sur les observations menées par Biotope ? Combien d'observations ? Combien de prélèvements ?

Réponse d'Olivier Cartigny : C'est un pré-rapport qui fait 180 pages. On y donne bien les identités des personnes mobilisées.

Vous pourrez nous envoyer le support ?

Les documents seront disponibles en phase d'enquête publique.

Obtenir le rapport pourrait être intéressant pour l'association Protection Berges de Seine, afin d'intégrer les modifications à prévoir.

C'est l'objectif que nous visons également, on présente les résultats, les mesures d'ajustement à la rentrée. Et s'il y a besoin on réitère.

Pour la phase de construction : quels matériaux seront utilisés ? Est-ce que vous l'avez intégré aux impacts ou pas ?

Sur le choix des matériaux, ce n'est pas vraiment une composante qui a un impact sur les thématiques de Biotope. On regarde surtout si on imperméabilise le sol ou non.

Sur la taille du bâtiment, je suis surpris que vous n'ayez pas relevé des impacts sur les oiseaux, chauve-souris, etc. ? C'est un aspect très structurant.

C'est sûr qu'un bâtiment de plusieurs étages aura plus d'impact qu'un bâtiment d'un étage. Nous on vient travailler sur les façades pour éviter au maximum les collisions.

Et impact de l'ombre sur l'île a-t-il été travaillé ?

On aura assez d'éléments pour vous répondre à l'atelier de la semaine prochaine.

Il y aura les visualisations que la mairie d'Epinay a demandé ?

Il y aura des visuels sur les thématiques évoquées.

Une dernière remarque est faite sur les oiseaux en hivernage, qui n'ont pas été évoqués dans leur ensemble. La réponse de Biotope est que le bureau d'étude prend surtout en compte les espèces qui ont donné lieu à la classification en zone Natura 2000.

Romain Moreau remercie les participants de leur présence et clôture la séance.

Annexe 12.1 : Présentation de l'atelier sur l'insertion paysagère et architecturale

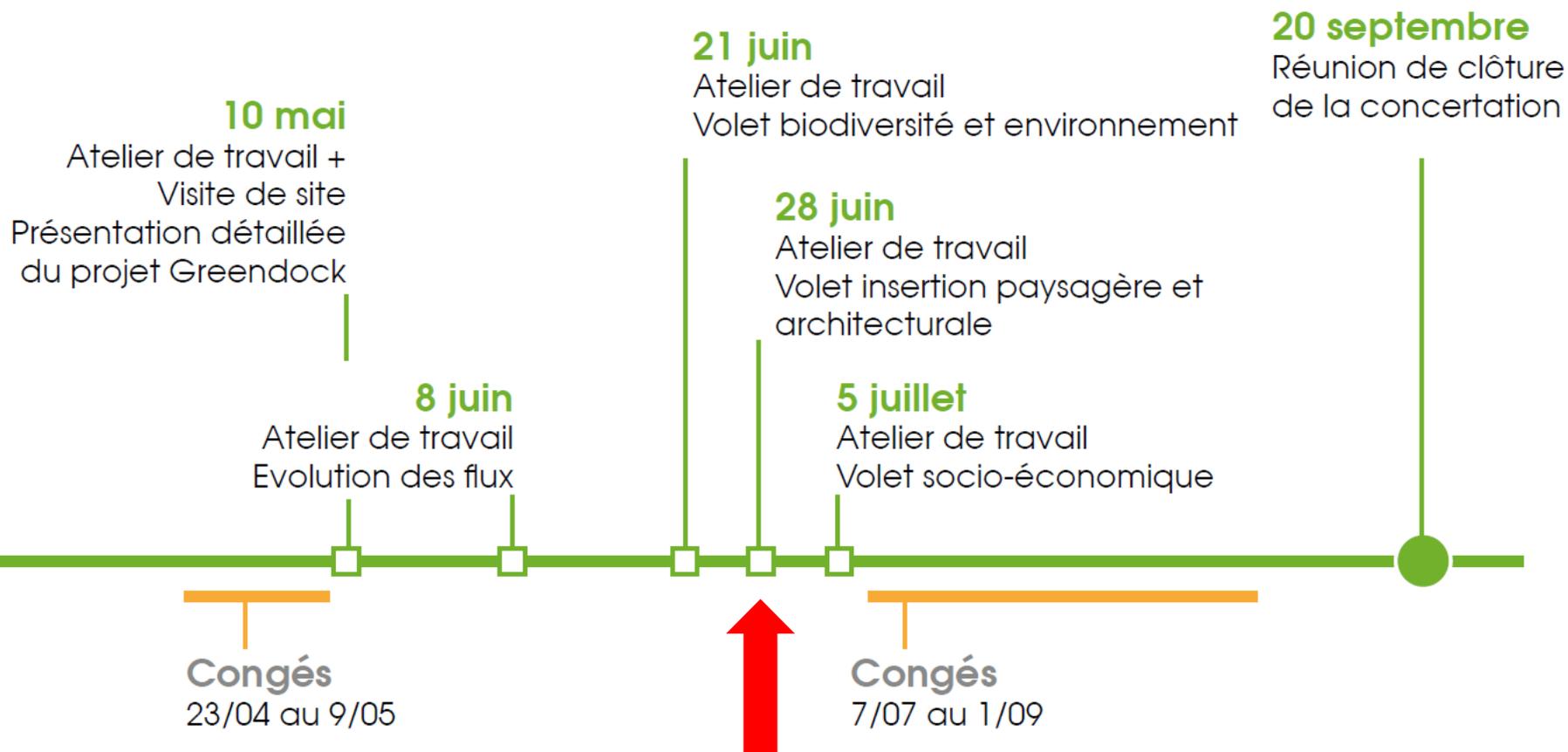
Green Dock

Atelier de travail n°3 – Intégration environnementale



LE CALENDRIER DE CONCERTATION

Mars Avril Mai Juin Juillet Aout Septembre



Qualité de l'air – BE Anteagroup

Méthodologie :

Le volet air et santé comprendra donc :

- Une évaluation de l'état initial en matière de qualité de l'air à partir d'une recherche bibliographique et des résultats de la campagne de mesures in situ
- Une évaluation qualitative des impacts du projet en phase chantier
- Une estimation des émissions de polluants associées au trafic généré par le projet en phase d'exploitation
- Une estimation des concentrations en polluants au sein de la bande d'étude (estimation réalisée à l'aide de la modélisation atmosphérique des émissions trafic)
- L'évaluation de l'exposition des populations à la pollution au travers le calcul de l'IPP (Indice Pollution Population) pour chaque scénario de l'étude et pour le polluant traceur NO₂
- Une évaluation des risques sanitaires par inhalation et par ingestion
- Une évaluation financière des coûts collectifs
- Des préconisations et recommandations pour éviter ou réduire les impacts du projet sur la qualité de l'air

Les polluants considérés dans cette étude sont :

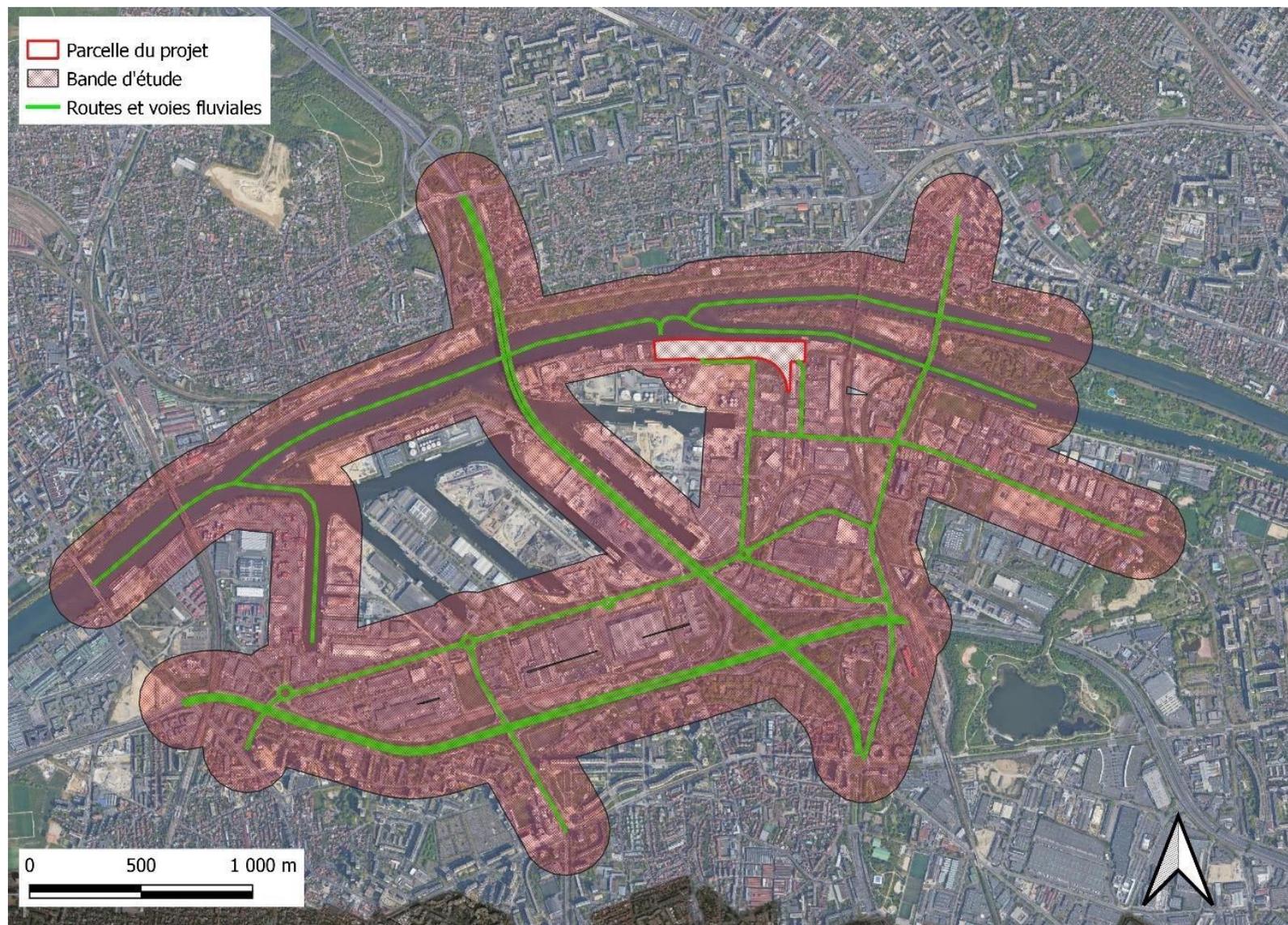
- Les oxydes d'azote (NO et NO₂)
- Les particules (PM₁₀ et PM_{2,5})
- Le monoxyde de carbone (CO)
- Les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)
- Le benzène
- Le dioxyde de soufre (SO₂)
- L'arsenic
- Le nickel
- Le benzo[a]pyrène

L'ERS considèrera également les polluants suivants :

- 16 HAP
- Le 1,3 butadiène
- Le chrome

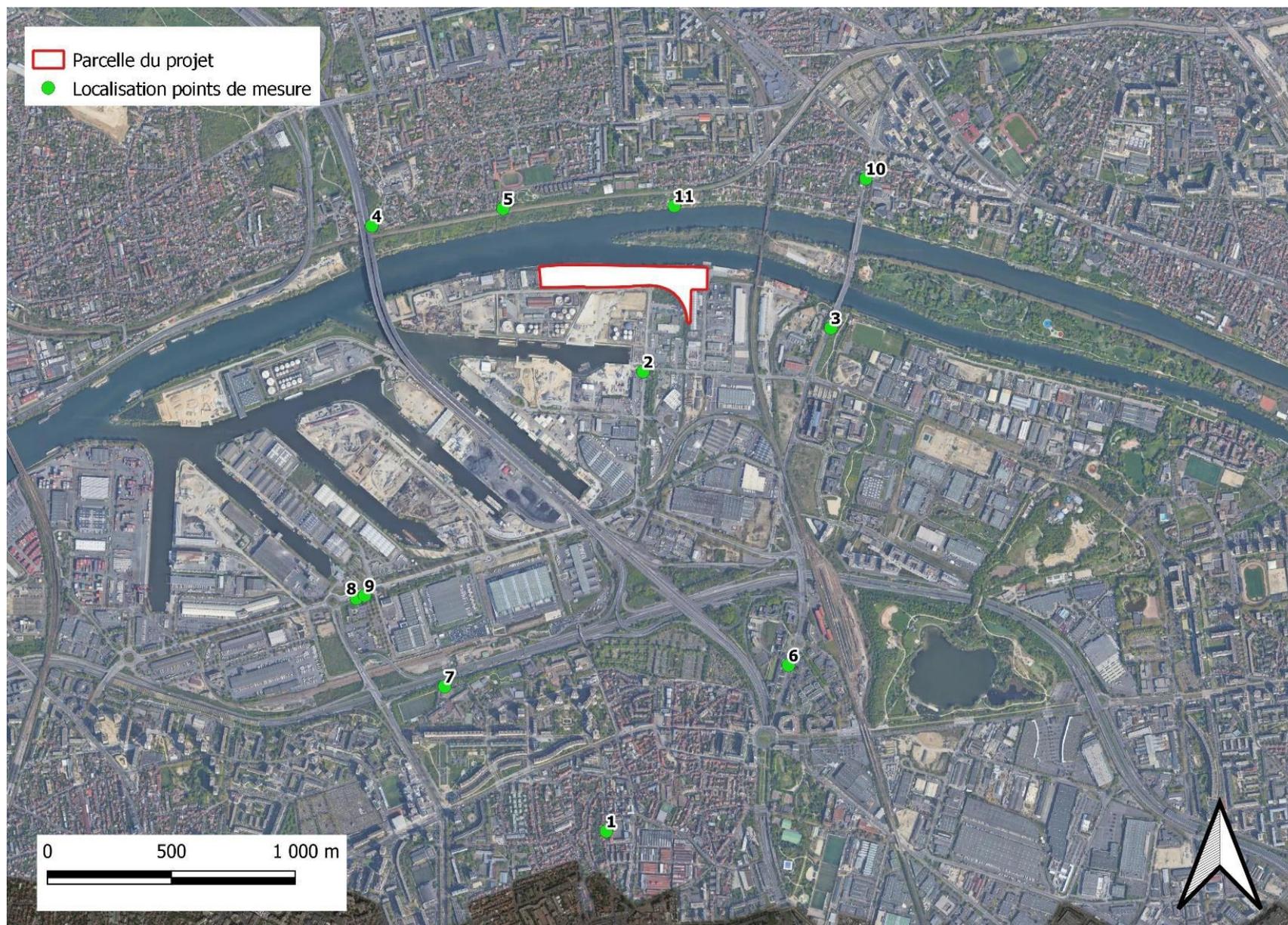
Qualité de l'air

Méthodologie / Aire d'étude :



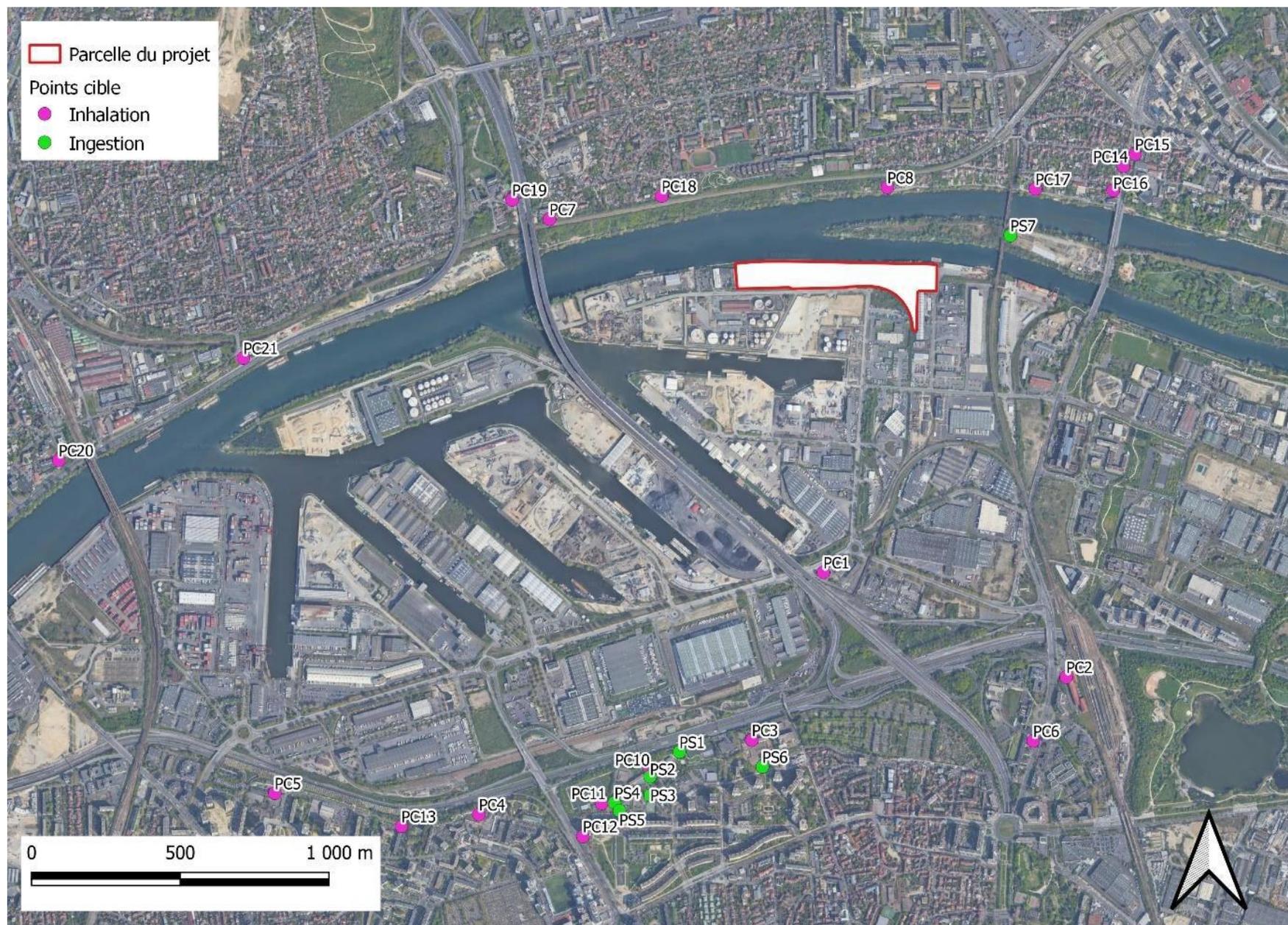
Qualité de l'air

Méthodologie / Points de mesure in-situ:



Qualité de l'air

Méthodologie / Points de calcul (à partir des mesures in-situ et données AirParif) :



Qualité de l'air

Résultats :

Polluant/Scénario	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	CO	COVNM	Benzène	SO ₂	Arsenic ^a	Nickel ^a	Benzo[a]pyrène ^a
Scénario actuel	423,8	35,4	23,1	584,0	17,6	0,7	5,1	0,0190	0,1449	0,9579
Scénario futur - sans le projet (fil de l'eau)	342,2	33,5	21,2	477,5	12,4	0,5	5,0	0,0188	0,1431	0,8963
Impact au fil de l'eau	-19,2%	-5,3%	-8,2%	-18,2%	-29,2%	-31,0%	-1,1%	-1,0%	-1,2%	-6,4%
Scénario futur avec le projet	346,6	34,0	21,5	480,4	12,6	0,5	5,1	0,0190	0,1448	0,9033
Impact du projet	1,3%	1,4%	1,3%	0,6%	1,0%	0,7%	1,1%	1,1%	1,1%	0,8%

^a valeurs exprimées en g/jour

Qualité de l'air

Conclusion : 7. Conclusions

Ce rapport préalable présente une analyse des effets du projet sur la qualité de l'air, et les risques sanitaires associés. Une étude complète sera présentée au sein du volet air et santé de l'étude d'impact.

Le projet va générer en phase opérationnelle du trafic routier mais aussi fluvial. L'impact des émissions sur la qualité de l'air a été quantifié et analysé.

L'analyse de l'état actuel en matière de qualité de l'air au sein de la zone d'étude a montré une qualité de l'air dégradée le long des axes routiers principaux, avec une bonne qualité de l'air attendue en dehors de ces zones. Une campagne de mesures in situ a été effectuée afin de compléter les données existantes. Cette campagne confirme ce constat.

Les émissions liées au trafic routier et fluvial ont été modélisées à l'aide du logiciel de dispersion atmosphérique ADMS Roads. Les concentrations moyennes annuelles en NO_2 , PM_{10} et $\text{PM}_{2,5}$ ont été calculées pour les trois scénarii considérés dans cette étude préalable, et ce pour tous les points cibles spécifiques identifiés au sein de la zone d'étude. Les résultats montrent que les concentrations en PM_{10} et $\text{PM}_{2,5}$ sont sous les valeurs limites pour tous les points cibles et ce pour les trois scénarii de l'étude (état actuel, fil de l'eau 2024 et 2024 avec le projet). Concernant le NO_2 , des dépassements sont prévus pour certains points cibles situés le long ou à proximité de l'A15 ; cependant, le projet n'est pas à l'origine de ces dépassements qui sont également projetés aux scénarii « état actuel » et « fil de l'eau 2024 ». Les augmentations en concentrations prévues avec la mise en service du projet ne dépassent pas $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le NO_2 (ou 0,5 % de la valeur limite) et sont négligeables ($0,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$) pour les PM_{10} et $\text{PM}_{2,5}$.

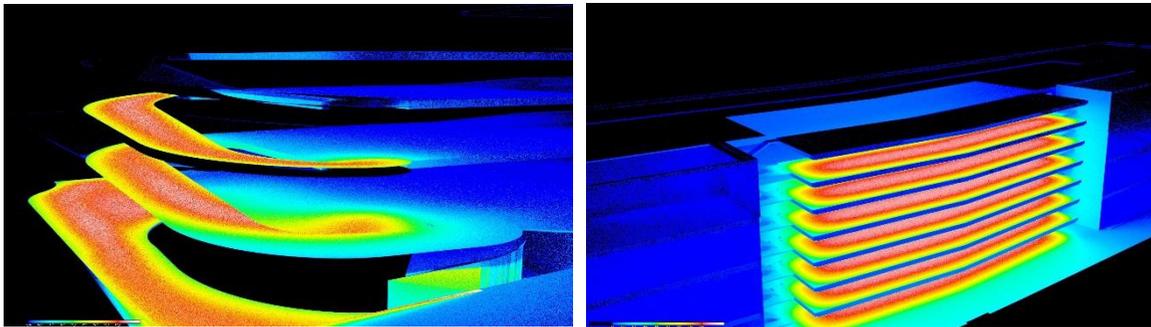
⇒ **L'impact du projet sur la qualité de l'air est jugé peu significatif au droit de ces résultats.**

Les risques sanitaires par inhalation ont également été analysés. Les quotients de danger et excès de risque individuel calculés pour cette voie d'exposition sont inférieurs aux valeurs de référence respectives de 1 et 10^{-5} . **Pour la voie inhalation seule, les risques sanitaires sont jugés non préoccupants.** Ces calculs seront cependant mis à jour afin de prendre en compte l'exposition par ingestion au sein du volet air et santé. Cela permettra de caractériser les risques associés à l'exposition multiple (inhalation + ingestion).

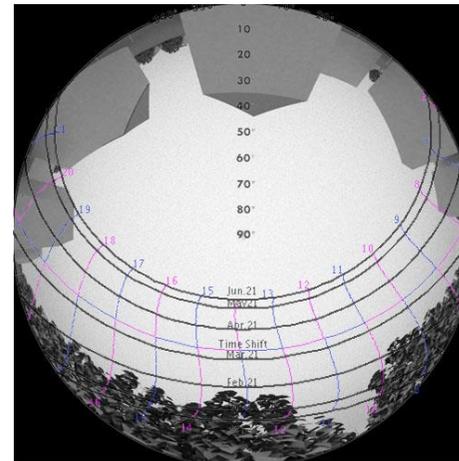
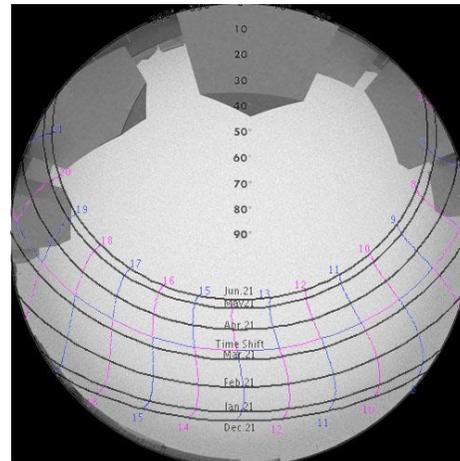
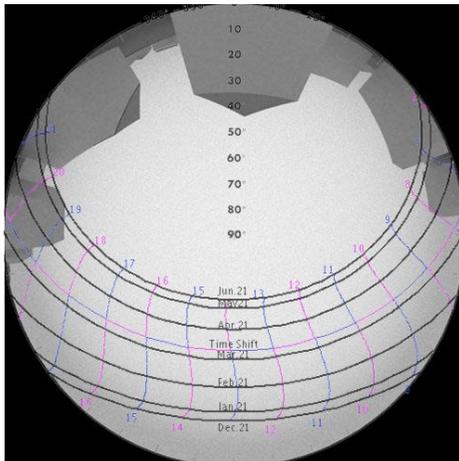
Etude luminosité

Méthodologie :

- Mesures in situ (tout autour du projet et notamment zone Natura 2000, chemin de Halage et Berge d'Epinais-sur-Seine faisant face au projet)
- Modélisation 3D du bâtiment dans son environnement



- Projection et impact du bâtiment sur l'environnement



- Résultats

Etude luminosité – BE Ingelux

Résultats – Conclusions – Zone Natura 2000

- L'éclairage extérieur (voiries et quais) a un impact négligeable sur l'environnement, que ce soit pour l'éclairage vers la Seine, vers la zone Natura 2000, ou vers le ciel. (*Apport 0,04 lux, pour un maximum de 2 lux autorisés, et pour un éclairage ambiant nocturne lié à l'environnement lumineux de 0,4 lux soit 5 fois plus de lumière existante sur le site*)
- L'éclairage intérieur du bâtiment, nécessaire à son fonctionnement, n'apporte aucune fuite de lumière directe vers le ciel
- L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet, apporte une très faible portion de flux lumineux vers le ciel. (*3,3 % du flux émis est réfléchi vers la voûte céleste*)
- L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet apporte un éclairage notable sur la berge de la zone Natura 2000 et sur la seine (*de l'ordre de 5 lux en moyenne à proximité du projet, et avec un maximum de 9 lux face aux zones de bureau du projet*).

Cependant, cet éclairage est temporaire et est destiné à être éteint en dehors des horaires de fonctionnement. Des aménagements architecturaux pourraient permettre de positionner les locaux voués à être le plus longtemps allumés en second jour, vers le centre du bâtiment et loin des façades. La double peau extérieure permet d'atténuer partiellement cet éclairage.

Cet éclairage est uniquement lié aux réflexions multiples, et non à une lumière directement émise vers ces surfaces.

- Le projet a un impact négligeable sur la durée d'ensoleillement annuel reçu par la zone Natura 2000 (*réduction uniquement le matin en hiver de 55 heures par an soit 1,5% de l'ensoleillement disponible annuellement*)
- Le projet a un impact faible sur la quantité totale de lumière naturelle (soleil + voûte céleste) reçue annuellement par les berges de la zone Natura 2000 (surface verticale faisant face au projet), et un impact négligeable sur les autres surfaces (surfaces horizontales ou plus éloignées du projet). La flore est seule concernée, l'avifaune -qui justifie le classement Natura 2000- n'étant pas impactée par cette évolution.

Piste d'amélioration

Etude luminosité

Résultats – Conclusions – Zone Epinay-sur-Seine

- L'éclairage artificiel extérieur (voiries et quais) du projet a un impact négligeable sur les façades des habitations des riverains. (*Apport inférieur à 0,01 lux, pour un maximum de 2 lux autorisés, et pour un éclairage ambiant nocturne lié à l'environnement lumineux mesuré sur site à 0,2lux*)
- L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet apporte un éclairage notable sur les façades des habitations. Cet éclairage reste nettement inférieur à l'éclairage apporté par l'éclairage urbain. (*apport de 1,5 lux sur les façades, pour 8 lux mesurés apportés par l'éclairage urbain*)

Cependant, cet éclairage est temporaire et est destiné à être éteint en dehors des horaires de fonctionnement. Des aménagements architecturaux pourraient permettre de positionner les locaux voués à être le plus longtemps allumés en second jour, vers le centre du bâtiment et loin des façades. La double peau extérieure permet d'atténuer partiellement cet éclairage.

- Cet éclairage est uniquement lié aux réflexions sur le sol ou d'autres surfaces : aucune lumière directe n'est émise vers les habitations. Aussi, aucun éblouissement ou gêne visuelle n'est induite par la luminosité (luminance) du bâtiment en fonctionnement.
- L'éclairage intérieur du bâtiment, nécessaire à son fonctionnement, n'apporte aucune fuite de lumière directe vers le ciel (*ULR = 0*)
- L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet, apporte une très faible portion de flux lumineux vers le ciel. (*3,3 % du flux émis est réfléchi vers la voûte céleste*)
- Le projet a un impact négligeable sur la durée d'ensoleillement annuel reçu par les habitations (*réduction de 22 heures par an uniquement le soir en hiver, soit 0,5% de l'ensoleillement disponible annuellement*)
- Le projet a un impact négligeable sur la quantité totale de lumière naturelle (soleil + voûte céleste) reçue annuellement par les façades et les jardins des habitations (*Réduction moyenne inférieure à 0,05% pour les façades, et inférieure à 0,6% pour les jardins*)
- Les toitures des serres (panneaux photovoltaïques au sud, et verre au nord) ne sont pas susceptibles de créer de reflet du soleil vers les habitations.

Piste d'amélioration

Acoustique – BE Venatech

Méthodologie :

- Mesures in situ (tout autour du projet et notamment zone Natura 2000, chemin de Halage et Berge d'Epinais-sur-Seine faisant face au projet)
- Modélisation 3D du bâtiment dans son environnement
- Projection et impact du bâtiment sur l'environnement
- Résultats



Acoustique – BE Venatech

Résultats – Conclusions – Période diurne

Etat futur prévisionnel - Limite de propriété - Période diurne

Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel jour (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant jour (calculé) en dBA	Niveau maximum admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
LP 1	53,5	54,9	57,5	70,0	OUI
LP 2	52,0	49,8	54,0	70,0	OUI
LP 3	59,5	59,5	62,5	70,0	OUI
LP 4	63,5	55,2	64,0	70,0	OUI
LP 5	54,5	56,0	58,5	70,0	OUI

Etat futur prévisionnel - ZER - Période diurne

Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel jour (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant jour (calculé) en dBA	Emergence calculée en dBA	Emergence admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
ZER A	46,2	43,6	48,0	1,8	5,0	OUI
ZER B	45,7	46,1	49,0	3,3	5,0	OUI
ZER C	45,4	46,4	49,0	3,6	5,0	OUI
ZER D	45,7	28,1	46,0	0,3	5,0	OUI
ZER E	43,5	40,3	45,0	1,5	6,0	OUI
ZER F	54,2	47,2	55,0	0,8	5,0	OUI
ZER G	56,6	44,7	57,0	0,4	5,0	OUI

Acoustique – BE Venatech

Résultats – Conclusions – Période nocturne (05h-7h)

Etat futur prévisionnel - Limite de propriété - Période nocturne - Pic activité

Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Niveau maximum admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
LP 1	50,0	54,9	56,0	60,0	OUI
LP 2	49,5	49,7	52,5	60,0	OUI
LP 3	50,5	59,5	60,0	60,0	OUI
LP 4	53,5	55,2	57,5	60,0	OUI
LP 5	54,0	55,9	58,0	60,0	OUI

Etat futur prévisionnel - ZER - Période nocturne - Pic activité

Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Emergence calculée en dBA	Emergence admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
ZER A	45,1	43,3	47,5	2,4	3,0	OUI
ZER B	44,1	45,7	48,0	3,9	3,0	NON
ZER C	45,7	46,0	49,0	3,3	3,0	NON
ZER D	43,2	27,5	43,5	0,3	4,0	OUI
ZER E	44,7	39,9	46,0	1,3	3,0	OUI
ZER F	54,3	47,0	55,0	0,7	3,0	OUI
ZER G	53,3	44,6	54,0	0,7	3,0	OUI

Acoustique – BE Venatech

Résultats – Conclusions – Creux de la nuit (01h-03h)

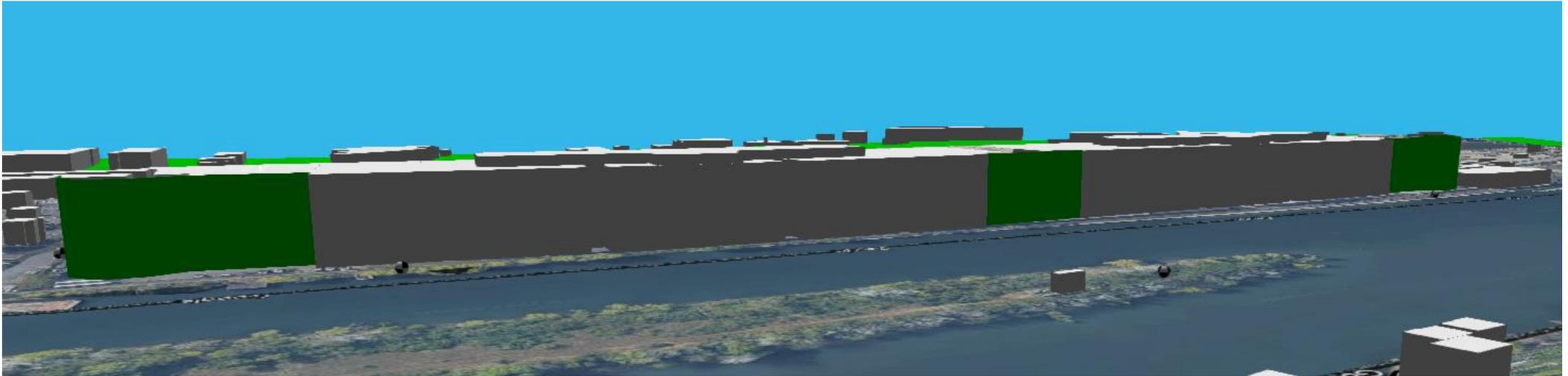
Etat futur prévisionnel - Limite de propriété - Période nocturne - Creux de nuit					
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Niveau maximum admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
LP 1	50,0	54,3	55,5	60,0	OUI
LP 2	49,5	47,3	51,5	60,0	OUI
LP 3	50,5	59,1	59,5	60,0	OUI
LP 4	53,5	53,9	56,5	60,0	OUI
LP 5	54,0	55,0	57,5	60,0	OUI

Etat futur prévisionnel - ZER - Période nocturne - Creux de nuit						
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Emergence calculée en dBA	Emergence admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
ZER A	33,8	43,0	43,5	9,7	4,0	NON
ZER B	32,5	45,3	45,5	13,0	3,0	NON
ZER C	35,4	45,7	46,0	10,6	3,0	NON
ZER D	32,0	26,9	33,0	1,0	/ *	OUI
ZER E	32,6	39,4	40,0	7,4	4,0	NON
ZER F	45,4	46,8	49,0	3,6	3,0	NON
ZER G	46,0	44,4	48,5	2,5	3,0	OUI

Acoustique – BE Venatech

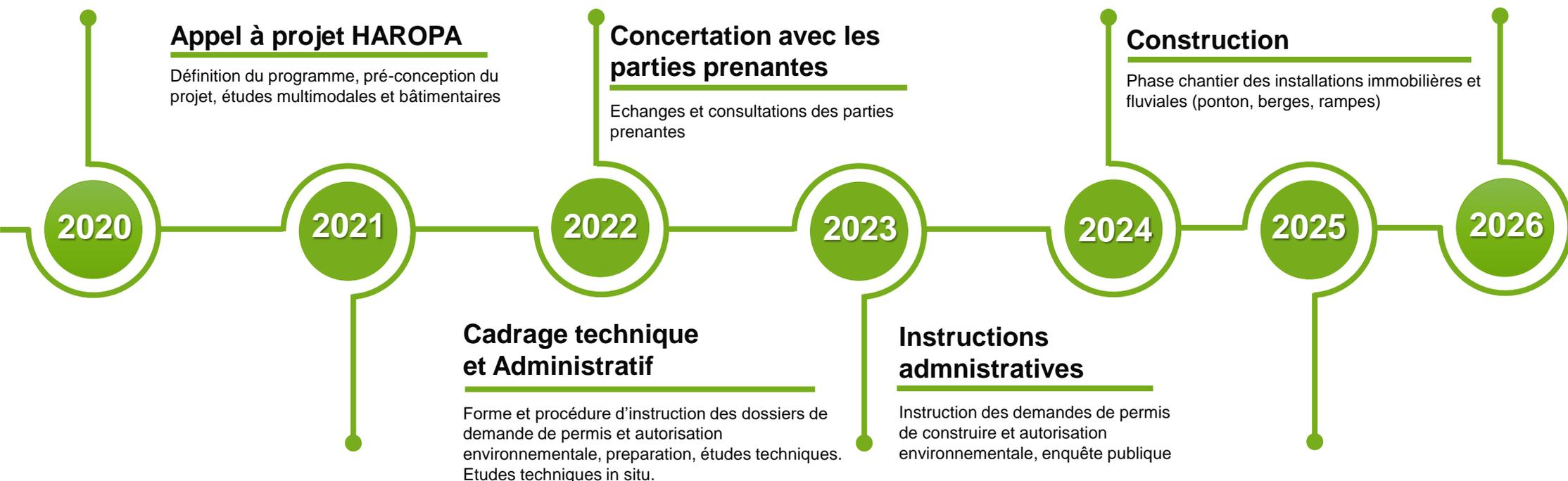
Piste d'amélioration :

- Fermeture des rampes et cours camion vis-à-vis de la berge Nord



**Dans cette configuration, l'ensemble des valeurs réglementaires sont respectées
L'opportunité de reconcevoir la façade du projet permettra de traiter ce point.**

Calendrier prévisionnel



Annexe 12.2 : Compte-rendu de l'atelier sur l'insertion paysagère et architecturale

Compte-rendu – Atelier n°3 – Insertion paysagère et architecturale

Mardi 28 juin 18h – 20h – Port de Gennevilliers

Romain Moreau, directeur de l'agence de concertation Traitclair, ouvre la séance et remercie les participants de leur présence. Un premier tour de table permet à la vingtaine de participants, membres d'associations de se présenter.

Commune d'Epinay-sur-Seine

- Eugénie Ponthier, adjointe au Maire en charge de l'écologie à la mairie d'Epinay-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 5 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
- Delphine Sénéchal, d'Ensemble pour une Île Vivante
- Elsa Pereira, de l'association la Fée du Bal
- Marc Wiltz et Jean-Maarten Bruyns de l'association Péniches à la folie

Haropa Port

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

A26, architectes

- Ben Burke, architecte chez A26
- Irène Casado Lopez, architecte chez A26

Goodman

- Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman
- Nicolas Otaï, en charge du développement technique pour Goodman
- Rhoana Zanotelli, 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.

L'atelier s'ouvre sur une présentation des architectes de l'agence A26, avec qui Goodman a collaboré pour l'appel à projet. La présentation du concept du projet en phase concours est menée à partir du contexte de l'environnement du projet et du port.

Il avait été dit dans une précédente réunion que les véhicules entrent par l'Ouest et sortent par l'Est. Or là vous dites qu'ils entrent et sortent par l'Est ?

Réponse de Thibault Vanhaezebrouck : Les entrées et sorties des poids lourds est au même endroit, vers l'Est. Les véhicules légers eux ont leurs entrées et sorties à l'Ouest. Il est rappelé que la circulation des véhicules sur le site est présentée dans le support de présentation du 10 mai (Atelier n°1). L'entrée par l'Ouest et la sortie à l'Est est une coquille du CR du 10 mai, qui pourra être modifiée. Le fonctionnement du site n'a jamais fait l'objet de modifications au cours des réunions.

Complément de Nicolas Otal : Les véhicules à usage logistique pénètrent à l'Est, ils passent à travers le parking souterrain pour ensuite faire l'ascension à l'Ouest du site. L'entrée et la montée sont deux choses différentes.

Quelle est la longueur totale de la rampe ?

Si on la déroule, autour de 220 et 250m.

Un participant interroge la taille du camion sur la slide 2 (photographie de l'entrepôt existant), notamment par rapport à la hauteur du bâtiment existant. Une hauteur de 4m est estimée par Goodman. Le participant, en annonçant le modèle du camion, déclare qu'il fait 3m de haut.

La présentation par les architectes reprend sur le plan masse du concours. Entre autres, les serres sont centrées sur chaque bâtiment. Une coupe transversale entre le port et le futur belvédère d'Orgemont est décrite.

Quelle est la cote NGF (Nivellement Général de la France) du plus grand bâtiment sur la parcelle ?

Ben Burke, architecte chez A26, répond ne pas l'avoir en tête. Il pourra fournir une réponse ultérieure.

Une participante juge la présentation malhonnête du fait d'une perspective faussée. L'existant, à droite de la coupe, a été mesurée par les participants : les bâtiments font 10-12m et ne sont pas aussi hauts que sur la présentation.

Une question sur la hauteur du bâtiment est posée. Ben Burke montre sur la présentation où se situent les différents points de hauteur du bâtiment.

La présentation se poursuit. La désimperméabilisation du site est abordée. La part de pleine terre est augmentée sur le site avec le projet. Le projet permet également d'accroître la végétalisation du site.

Ce projet de végétalisation en bordure de la berge est-il compatible avec la voie d'accès pompier prévue ?

Oui, tout à fait. L'accès est montré sur le support de présentation.

Les rails qu'on voit sur les photographies (slide 5) : vous ne considérez pas cela comme de la pleine terre ? Sur des friches comme celle-ci on a un espace de biodiversité riche.

On ne dénie pas la richesse de l'espace existant. Pour définir la pleine terre, on parle d'une quantité et d'une certaine qualité de pleine terre. Pour porter un train, la terre en dessous des rails n'est pas considérée comme de la pleine terre.

Les pompiers peuvent-ils faire tout le tour du bâtiment ?

Oui. Cela fait partie de la réglementation ICPE.

Est-ce que vous conservez la même distance avec la berge par rapport aux rails ?

Les rails en eux-mêmes ne sont pas conservés parce qu'ils ne sont pas utilisés. Certains bâtiments sont au même endroit, d'autres sont un peu plus loin de la Seine. L'état existant est plus proche de la Seine que l'état futur.

En dehors du ponton donc ? Il dégage de combien par rapport à la Seine ?

Le ponton fait 8m de large, il mord de 8m dans le Seine. Le bâtiment, avec le ponton reste dans le domaine du port (cf. Atelier n°1, 10 mai 2022).

Une remarque est adressée aux architectes sur l'erreur de représentation des slides et coupes. L'état actuel possède une perspective et le ponton n'est pas représenté. Il est répondu que des représentations plus complètes vont être présentées aujourd'hui.

Un participant interroge la distance du projet avec la crête des berges, qui est censée être autour de 30m. Il est répondu que la parcelle actuelle fait 50m de large. Un accord est fait entre le participant et Goodman sur l'apport de précisions par rapport à cette distance réglementaire.

Vous avez parlé de protection contre les cuves de dépôt pétrolier. En quoi cela protège ?

Le mot le plus approprié est l'écran, depuis Epinay et la Seine.

Vous voulez dire qu'il va améliorer notre vue ?

Ce sera un écran visuel.

Comme c'est un dépôt pétrolier, soumis à étude de risques, le bâtiment Greendock est dans un périmètre de danger. Il y a un travail également sur la protection des gens qui y travaillent. Qu'avez-vous prévu en conséquence ?

En effet, nous avons écarté les gens, le pôle de bureaux a été placé côté Seine.

Nicolas Otal, chargé de développement pour Goodman, rappelle qu'il existe sur la zone un PPRT (Plan de Prévention des risques technologiques), avec des règles à respecter. Avec l'ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement), l'étude d'impact environnemental, l'étude de danger, l'aspect danger et la maîtrise du risque sont bien pris en compte. Il y a une adaptation et une justification du site par rapport au scénario de danger du projet. Le projet évite l'effet domino entre le site de la SOGEPP / vers notre site, et inversement.

La structure que vous avez choisie ici permet de prévenir contre ces risques ?

Tout à fait. Il y a différents types d'effets, il a été pensé en fonction de ces différents effets.

La DRIEAT (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports) a-t-elle été consultée pour parler des effets cumulés et dominos potentiels avec les deux sites ?

Oui.

Au volet sécurité incendie, vous y ajoutez les préconisations PPRT ? Est-ce que vous allez au-delà des mesures d'un dossier classique ?

Oui. On prend en compte qu'on est situé à proximité d'un site dangereux.

Le danger avec les cuves est très important du fait d'une grande proximité. Combien de mètres séparent le projet et ces cuves ?

Il y a une cinquantaine de mètres entre les deux.

Est-ce qu'il y a une législation sur le type de camions, donnée par Haropa Port, pour dire : on ne loue pas des camions qui comportent des produits dangereux / qui ne dépassent pas un certain tonnage ? Est-ce que vous refaites les fondations ? On est sur de l'argile ou de la craie.

Tout d'abord, Goodman ne loue pas de camions. D'autre part, les produits dangereux ne sont pas autorisés. Le bâtiment n'est pas classé SEVESO (Directive européenne, 1982, révisée plusieurs fois depuis). Sur les fondations existantes, on ne se réimplante pas dessus. Le projet est défini et les fondations prévues supportent un tel ouvrage. La qualité de sol est très médiocre : ce n'est pas de la craie, mais plutôt des alluvions.

Est-ce que vous connaissez la côte NGF pour comparer la hauteur du bâtiment du projet avec le pont de l'autoroute ? Le projet dépassera le viaduc.

On n'a pas ce chiffre. La hauteur est calculée par rapport au point le plus défavorable, le plus bas du site. Ce n'est pas la route à l'arrière du bâtiment. La hauteur du bâtiment indiquée est par rapport à ce référentiel. Si vous utilisez un autre point, vous avez donc d'autres chiffres.

Le PLU n'est-il pas une difficulté puisqu'il limite la hauteur à 30m ?

Le PLU permet un dépassement de 5% à l'échelle des superficies du port. Le dépassement de la hauteur n'est pas limité.

Le PLU a été modifié en avril 2022 pour que cette zone puisse monter à 30m. Et vous nous dites qu'il n'y a finalement pas de limite ?

Le contenu du PLU indique un dépassement de 5% sur la zone qui est toléré.

Le PLU sur lequel vous vous basez date de quand ? Vous n'avez pas celui de 2022 ?

. L'article qui parle de la hauteur sur cette zone-là n'a pas évolué depuis 2017. Certains paragraphes ont changé mais pas celui-ci.

Un participant interroge le PLU en vigueur, qui permet un dépassement de hauteur de 30m uniquement sur cette zone. Un deuxième participant fait la lecture de l'article concerné. Il est rappelé que le PLU existe depuis plusieurs années et que le porteur de projet n'a pas de pouvoir sur sa rédaction.

Les serres ne font pas partie de la hauteur du bâtiment ?

Si. Elles sont comptabilisées.

Une remarque est faite sur l'article UEP11 du PLU, qui spécifie que les projets et constructions ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants du site et du paysage. Il est répondu que le projet est développé dans le respect du PLU.

Où est le point le plus bas de la parcelle ?

Le point le plus bas est montré sur la présentation. Il est au niveau des rails. Les 30m de hauteur sont comptés à partir de ce point le plus bas. C'est le même point pour l'existant et le projet.

La présentation reprend sur les vues du projet depuis les berges d'en face, côté Epinay-sur-Seine. Des livrets sont distribués pour présenter ces vues. **Les participants expliquent ne pas trouver ces images honnêtes. Il est considéré que la hauteur du bâtiment entre l'existant et le projet ne change pas.** Une contre-proposition produite par un participant est distribuée dans la salle.

Mme Ponthier, de la Ville d'Epinay, explique que les prises de vue n'ont pas été prises exactement aux lieux indiqués en amont. Les architectes justifient ce changement du fait d'une mauvaise visibilité avec une végétation trop importante au point indiqué pour obtenir de bons clichés.

Des remarques sont faites par les participants sur la mauvaise échelle utilisée pour réaliser ces vues.

A quelle distance on se trouve de la façade du projet ?

Cela dépend des points de vue, mais à minima à plus de 220m de distance (largeur de la Seine)..

Après des échanges, la présentation reprend sur la vue aérienne du projet. Des questions sont posées sur la présence des camions au 3^{ème} étage, à 23m.

Les rampes sont-elles couvertes ou à l'air libre ?

Elles sont couvertes, sauf le dernier niveau qui est à l'air libre.

Un participant, non présent aux précédents ateliers, pose une question sur les horaires du bâtiment. Un rappel de ces horaires est fait (Atelier n°2, portant sur les flux, 08/06/22, support de présentation).

Nicolas Otal reprend la présentation en explique que les serres pourront faire l'objet d'une étude afin que la hauteur des 35m ne soit pas au droit des points de vue critiques. Une évolution de la hauteur est considérée.

Est-ce que vous pouvez diminuer le bâtiment d'un étage en gardant les serres ?

Réduire d'un étage ne fait pas partie des marges de manœuvre que Goodman peut avoir.

Quel impact a la présence de tant de camions le jour et la nuit sur la biodiversité, notamment sur la pointe nord de la zone Natura 2000 ?

Sur l'insertion paysagère et le chemin de Halage, est-ce que vous convenez qu'il y a un problème sur la hauteur présentée sur les vues ? On a l'impression visuelle que c'est au même niveau.

La modélisation faite est correcte.

Pourquoi a-t-on cette impression alors ?

C'est un effet visuel qu'il est récurrent d'avoir avec les modélisations.

Le débat sur les vues reprend. Il est proposé de passer à la suite de la présentation sur le paysage. Le point sur la hauteur du bâtiment pourra être réabordé.

Le parti pris paysager du projet est de renaturer la berge nord notamment. Il est proposé de décaler au maximum le bâtiment au sud du terrain afin de gagner le plus d'espace naturel sur le projet. L'épaisseur de la berge est également retravaillée pour maximiser la zone végétalisée, tout en laissant des accès pompiers. Les précédentes remarques sur la façade à végétaliser ont été entendues. Goodman va venir travailler plus en détails la végétalisation de la façade, avec le développement de la biodiversité, et l'installation de nichoirs en façade. La palette végétale qui pourra être mobilisée est rapidement présentée.

Une question sur la localisation du ponton est posée. Le ponton est montré sur le support de présentation.

Les arbres, notamment les peupliers présents sur le site, vont-ils rester ? Ils sont en arrière-plan des bâtiments existants, au sud-est.

Ils sont en dehors du terrain.

Quel sera le niveau du bâtiment du projet par rapport aux arbres ? Ces arbres sont visibles depuis la berge d'Epinay. Cela pourrait nous aider à saisir la hauteur du bâtiment.

Nous n'avons pas mesuré la hauteur de ces arbres. Leur référent altimétrique pourra être pris en compte.

Une question est posée sur le stationnement et le trajet des péniches, dont la réponse a déjà été apportée lors de l'atelier flux (08/06/22, intervention de VNF, Voies Navigables de France). Le trajet des péniches n'est pas du ressort de Goodman.

Comment allez-vous protéger la zone Natura 2000 avec le projet ? C'est sa petite mort annoncée.

La conception du projet est de limiter les impacts sur la zone. Les voieries ont par exemple été tournées vers le côté sud et très industriel du port. Ensuite, on construit les études d'impact sur l'ensemble du territoire alentour. Ces études servent à justifier l'impact du projet.

Une participante explique que L'Île-Saint-Denis est également porteuse d'activités culturelles.

Vous n'avez pas présenté la dernière fois l'étude d'impact sur la zone Natura 2000. Biotopie n'avaient notamment pas observé les grands cormorans sur le site. On ne vous a pas vraiment entendu sur ces questions durant la dernière réunion. Auriez-vous des éléments à apporter ?

Il est important de rappeler que Goodman n'est pas juge. On dépose une étude d'impact, et ce sont les services de l'Etat qui jugeront de sa compatibilité ou non, notamment par rapport à la zone Natura 2000.

Il est précisé qu'il y aura des compléments sur les espèces qui n'ont pas été mises en avant durant le précédent atelier. D'autres passages sont prévus. Du partage de connaissances avec les autres associations sur ces sujets est également prévu.

Le flux des camions, c'est la semaine, avec ou sans weekend ?

C'est la semaine complète.

Une question est posée sur le bruit des camions sur les rampes. Il est répondu que l'étude bruit arrive dans le déroulement de la présentation.

Où est-ce que vous comptez replanter des arbres ? Et est-ce que les essences des arbres ont été choisies en fonction des espèces qui vont aller de la zone Natura 2000 et le site ?

Sur le volet paysager, la discussion est en cours entre l'écologue et les architectes. Le choix des essences est partagé entre l'écologue, notamment en vue de ce qui est le plus adapté pour la biodiversité, et Biotopie qui recommandent des types d'essence. Pour l'implantation des arbres, on va venir travailler sur les continuités. Pour les zones aujourd'hui non plantées, on

va retrouver de la haute tige, notamment en limite de propriété, au Nord Ouest du site, et sur le triangle au sud du site.

Et sur ce terrain, c'est aussi pollué ? Si oui, quel type de pollution ?

Oui. Il y a du mercure. C'est un cortège de métaux lourds, du fait que le site a été remblayé dans les années 1960.

Comment vous arrivez à végétaliser avec la voirie des pompiers ? Une coupe avec le pied du bâtiment serait intéressante à montrer.

Le bâtiment n'est pas parallèle à la Seine, donc selon la coupe, la portion sera plus ou moins étroite. Sur le plan masse, on voit comment on arrive à végétaliser tout en ayant cette voirie pompier. Toutefois, la demande est entendue. Les architectes pourront fournir des profils en travers et sur le côté pour mapper la végétalisation.

Pourquoi le ponton est déplacé le plus à l'Ouest possible ?

Il est plus opportun de le décaler par rapport à la pointe de la zone Natura 2000. Comme sa localisation n'a pas d'impact sur le fonctionnement logistique du site, on peut le placer ici. Cela fait partie des prises en compte de nos échanges avec les associations.

Une question sur le trafic autour de l'île est posée. Il est rappelé que 4 bateaux par jour sont prévus avec le projet, dans un contexte (présenté par VNF, 08/06/22) où le flux n'est pas continu.

La présentation reprend sur l'étude qualité de l'air. La méthodologie est expliquée avec un état initial observé dans un premier temps. Une campagne de mesures est menée sur le territoire et l'environnement proche, à quoi s'ajoute la prise en compte de données bibliographiques (Air Parif). Une précédente étude n'avait notamment pas pris en compte certains polluants, que nous avons détectés aujourd'hui et donc ajoutés à l'analyse.

La largeur de la bande d'étude est prise en compte selon quels paramètres ?

Notre bureau d'études a employé certains critères, qu'on ne connaît pas bien. On en prend note, nous les consultons et nous vous répondrons.

A quel moment vous avez fait les études air, pendant le printemps moment où air est le moins pollué ?

Elles ont été réalisées récemment, pendant le mois de mars. Nous vous présentons les résultats de l'étude sur un contexte avant / après projet, et nous les confrontons à la réglementation.

Il faut également savoir que des chiffres de 2019 ont été pris en compte à travers de précédentes études. Nous ne nous basons pas que sur le printemps de cette année.

Sur le tableau, le « scénario futur avec le projet » est indiqué : quelle est la date prise en compte ? C'est avec la mise en service du site ?

Oui.

Sur les clients actuels, vous avez évoqué 65% de la capacité actuelle du projet. Donc il y aura 35% en plus potentiellement ?

Oui.

Et ces données sont prises en compte dans les études ?

Oui.

Votre étude semble basée sur les pollutions, évolutions, carburations des camions : mon inquiétude est que j'ai lu un article sur l'usure des pneumatiques et de leur pollution. La transformation des véhicules et de la motorisation n'y changera pas grand-chose. Les émissions de particules de pneumatiques très importantes : est-ce qu'elles sont là-dedans ? Si oui, où ?

On va poser la question au bureau d'études pour vous répondre au mieux. Amener le détail sur ce type de question est possible.

Sur l'évolution de la qualité de l'air, une différence est observée du fait d'une modernisation de la flotte. Une baisse de la pollution est observée avec un changement de la flotte de véhicules.

Sur quelle probabilité de modernisation se base ce scénario ?

Je pense que cette amélioration est à prendre en compte et est fiable. Plus ces valeurs sont basses plus l'impact du projet Greendock est maximisé. Mais on reposera la question exacte sur comment le bureau d'études prend en compte l'évolution de la flotte.

Un participant ajoute que les statistiques d'Air Parif vont dans le sens d'une baisse de la pollution. Il explique que si la pollution baisse, on parle quand même de véhicules électriques dont les émissions de particules sont tout aussi présentes. Les polluants PM5 et PM10 issus de ces particules diminuent donc moins que les gaz.

Sur les apports en termes de pollution en plus générée par Greendock : est-ce qu'on prend aussi en compte le fait qu'il y aura des bouchons dans la zone, qui vont contribuer à augmenter ?

L'état initial du site est mesuré en prenant en compte les conditions de circulation du site.

Mais elles vont se détériorer ?

L'étude de trafic ne l'a pas révélé avec l'ajout du projet.

Les estimations avec le « scénario incluant le projet », elles prennent en compte un fonctionnement maximal du site ?

Oui. On a pris les hypothèses maximalistes, comme on l'a vu pour l'étude de trafic.

Sur la phase de travaux, les impacts vont être plus importants avec les engins de chantier, les déblais qui partent. C'est un sujet qu'on doit encore aborder. Est-ce que vous pouvez nous en parler plus ?

En effet, on doit encore travailler sur ce sujet. On continue nos études là-dessus. Il est notamment envisagé une livraison par voie fluviale pour le site.

Et vous comptez inclure une étude comprenant les poussières générées ?

Oui.

La présentation se poursuit sur l'étude de luminosité. A nouveau, des hypothèses maximales d'éclairage du bâtiment sont prises. Les mesures ont également été prises la nuit, moment où

l'environnement est le moins éclairé. Une étude de la projection de l'ombre du bâtiment fait également l'objet d'une présentation.

En quelle saison vous faites cette étude de luminosité ?

La campagne de mesures a été faite au mois d'avril.

A des moments où l'impact de luminosité est faible ?

Cela dépend des points de mesure.

Les participants font état de la crainte que les préconisations sur la luminosité du bâtiment, surtout en période nocturne, ne soient pas respectées. En effet, une parcelle proche du projet projette un éclairage abusif sur les habitants d'en face (Epinay-sur-Seine). Jean Plateau, directeur du port, explique qu'une étude est en cours sur la situation. Il est également rappelé que Goodman a fait des mesures à un moment de l'année et n'est pas responsable des anomalies durant le temps d'étude.

Une question sur la lecture des représentations graphiques de l'ombre portée du bâtiment est posée. Nicolas Otal explique une partie du fonctionnement de la représentation mais souligne également la difficulté de lecture. Il est entendu que les futures représentations graphiques proposées seront plus compréhensibles pour tous. Des visuels plus parlants pourront notamment être développés par le bureau d'études.

Sur la luminosité, avez-vous tenu compte des camions sur les rampes avec les phares allumés ?

Oui. La modélisation prend en compte les feux allumés et les voieries allumées. La modélisation et les hypothèses de trafic sont censées être prises en compte. On pourra toutefois poser la question au bureau d'études.

Il n'y a pas moyen d'isoler les deux rampes ?

Cela fait partie des pistes d'amélioration du projet.

Si vous isolez les rampes, vous augmenterez la hauteur du bâtiment ?

Non.

La présentation reprend sur l'apport en termes de luminosité dû au projet (slide 10). Ils sont de 0,04lux d'apport pour 2lux autorisés (éclairage voieries et quais). L'éclairage intérieur du bâtiment est contenu et n'éclaire pas la voûte céleste.

Les cellules logistiques n'ont pas d'ouverture vis-à-vis de la zone nord du projet. Toutefois, certains points du projet réfléchissent la lumière et ont un impact sur la zone Natura 2000. Des dispositifs d'occultation de la façade des bureaux constituent des pistes d'amélioration pour le projet.

Le ponton est éclairé à 6h du matin ?

Nous avons des dispositifs qui n'éclairent que le ponton.

L'impact sur la durée d'ensoleillement de la zone Natura 2000 est faible. Les mesures sont réalisées sur 24h afin d'identifier les points les plus critiques par rapport au projet. Un enjeu important pour le projet est d'orienter les flux lumineux pour ne pas avoir une dispersion des flux vers la voûte céleste.

L'activité sur le toit ne sera qu'agricole ?

Oui. Sur le toit, on a une ferme urbaine et des panneaux photovoltaïques.

Le 21 décembre, jour où le soleil ne dépasse par une certaine hauteur, comment un entrepôt de cette taille peut cacher si peu de temps la zone naturelle et les habitants du chemin de Halage ?

Le bureau d'études a comptabilisé 55h par an en tout de privatisation de soleil pour la zone Natura 2000. L'étude prend en compte les données que vous avez évoquées. Des visuels de projection des ombres portées à différentes heures de la journée et de l'année pourraient répondre à votre demande. Nous pouvons en faire la demande.

Sur la page 14 du 1^{er} document, le bâtiment Greendock cache le soleil à la ZNIEFF, avec un soleil à 20° (point le plus haut du soleil un 21 décembre à 13h).

Il est répondu qu'il n'est pas possible de regarder la course du soleil avec une coupe. Le bureau d'études luminosité pourra toutefois produire des plans avec une projection des ombres pour objectiver ces informations.

En conclusion, les 2 études (luminosité et acoustique) que vous venez de présenter concluent que les impacts générés par le nouveau site sont faibles ?

Non. Sur l'étude acoustique. Ici, on indique que le maximum de 9lux face aux zones bureaux du projet n'est pas compatible avec le fonctionnement de la zone Natura 2000. On étudie l'ensemble des paramètres, et c'est cet ensemble qui devra être compatible avec la zone.

Et y'a quoi d'autres ? Le reste passe dans les normes ?

Tout à fait.

Sur la page de garde de votre présentation, la façade du bâtiment est un spot lumineux qu'on voit de partout. Les chiroptères, protégées, ne vont pas apprécier. D'accord il n'y aura pas d'impacts sur la zone Natura 2000, mais il y aura des impacts sur les réseaux écologiques, et en particulier sur les chiroptères. Qu'en faites-vous ?

La luminosité des rampes et voeries sera prise en compte et les luminaires qu'on peut voir à cette entrée ne seront pas présents sur le côté nord de la voerie, proche de la zone Natura 2000 et de la berge. Pour l'accès des pompiers, un système lumineux de détection de présence pourra être mis en place pour les interventions. Sinon, on veut garder la zone entièrement noire. Le traitement sur la berge nord pourra évoluer. Par exemple, les voeries et quais ont des impacts acceptables en termes de luminosité mais en termes de bruit vous allez le voir, c'est différent. Ce sera l'occasion pour nous de faire évoluer les rampes et leur étanchéité vis-à-vis de l'environnement pour venir améliorer également le comportement du projet sur sa luminosité.

La trame noire n'est pas tellement prise en compte dans les documents d'urbanisme, mais dans des projets comme celui-ci elle doit être prise en compte.

Tout à fait.

La présentation reprend sur les résultats de l'étude luminosité sur la zone d'Epinay-sur-Seine.

Est-ce que vous pourriez vérifier que les flux lumineux des camions sont bien pris en compte ? Cela va être des flux horizontaux qui vont donner précisément sur le bout de l'ISD et sur Epinay.

Oui. Cela a bien été noté. On en fera la demande.

Un participant demande des précisions sur le paragraphe 3 (slide 11).

Ce que vous nous dites avec ce paragraphe, c'est que les bureaux ne seront pas allumés 24h sur 24 ?

On a pris l'éclairage maximal qui pourrait être utilisé dans le bloc bureaux. Ils travaillent sur des horaires 8h-18h. La majorité des espaces seront éteints la nuit. Toutefois, si on a de l'activité logistique la nuit, on aura des flux de travailleurs dans les locaux sociaux (vestiaires, espaces de restauration). Goodman n'a pas encore dessiné dans le projet l'organisation exacte de ces espaces. Il pourrait y avoir des espaces aménagés côté parties logistique, ce sera sûrement préféré.

Le support de présentation de l'atelier flux sur le trafic routier spécifie les horaires de travail du personnel administratif.

Une occultation ou des outils techniques sur la façade des bureaux pourront-ils être mis en place ?

En général, ce qui se passe c'est qu'il y a un éclairage qui s'éteint automatiquement à partir d'une certaine heure. Sinon, des éléments comme des volets, des résilles pour occulter pourront être mis en place.

L'intégration d'éléments architecturaux qui couperont les flux lumineux sont possibles pour améliorer le projet.

Vous n'avez pas encore décidé dans quels endroits seront les bureaux ? les vestiaires ?

Pour le moment tout n'est pas encore bien défini. Au fur à mesure de l'avancée des études, on va répartir ces locaux.

Sur l'ensoleillement au niveau des habitations : une réduction de 22h par an pour les habitations et une réduction de 55h par an pour la ZNIEFF à 50m, c'est possible ?

Oui, cela dépend de la course du soleil. On n'a pas de linéarité en fonction des distances.

Une demande de plan de modélisation est prise en compte.

Les plans pourront-ils être envoyés avec le compte-rendu ?

Ce n'est pas comme ça que les bureaux d'études fonctionnent, on essaiera de vous les transmettre.

Idéalement, on pourrait l'avoir en réunion de synthèse avant l'enquête publique ?

C'est tout à fait possible.

La présentation reprend sur le volet acoustique. La méthodologie est également présentée. Il est retenu les moments de la journée où il y a le moins de bruit, pour obtenir l'impact maximaliste du projet par rapport à son environnement. Le bâtiment est modélisé en 3D dans son environnement, avec une projection des différents flux de véhicules dans les différents étages du bâtiment.

Qu'est-ce que vous reprenez dans les bruits émis ? Les freins ? Le bruit des camions ?

Oui, on prend tout ça, auquel on ajoute tous les niveaux de bruit bâtementaire : locaux techniques, bruits de climatisation, etc...

Le niveau de bruit d'un camion Euro6 prend en compte la typologie du site ?

La géométrie du site a été prise en compte, on a des niveaux d'émissions à différentes hauteurs. Mais on peut prendre en note votre question sur le comportement des camions selon la typologie et la poser au bureau d'étude.

J'ai regardé vos récepteurs-émetteurs, pourquoi il n'y en a pas sur la zone Natura 2000 ?

Parce qu'il n'y a aucune réglementation sur la zone au titre du bruit. Cela ne veut pas dire que dans les conclusions que l'écologue tire ce ne soit pas pris en compte.

Vous allez quand même faire quelque chose ? Vous allez demander des mesures supplémentaires, vu que c'est un point d'intérêt commun ici ?

On va y venir. Le but du projet est en effet d'isoler le territoire nord au maximum par rapport au bruit ou à la lumière.

La présentation reprend sur l'étude acoustique. La réglementation est basée sur des seuils différents selon les périodes, notamment entre les périodes diurnes et nocturnes. Les seuils sont plus drastiques par rapport à la période diurne. Au niveau des récepteurs, on a des points en limite de propriété et au niveau des zones d'habitation à proximité du projet. Les seuils réglementaires peuvent différer selon ces zones également. Les zones d'habitation ont des seuils plus drastiques.

Les mesures de bruit sont présentées selon les périodes, selon des calculs et des simulations. On voit ensuite si les émergences admissibles rentrent dans le cadre de la réglementation. En période diurne, nous sommes totalement réglementaires. En période diurne, deux phases sont distinguées (5 à 7h / 1 à 3h, période creuse).

Sur la période 1h-3h, on a deux non conformités d'émergences au niveau des zones d'habitation. Ce sont celles qui sont directement en face du projet. Contre-intuitivement, ce sont les véhicules qui circulent en RDC et en R+1 qui ont le plus d'impact acoustique. Cette non-conformité vient de la circulation des PL.

La réglementation ne concerne que l'émergence ?

Le niveau maximum autorisé est toujours calculé en limite de propriété. On vient appliquer en plus des niveaux d'émergence, qui sont plus loin que les limites de propriété.

Ici, vous avez donc un gros problème puisque les valeurs dépassent de loin les valeurs autorisées ? Et qu'est-ce que vous allez faire ?

Oui en effet. Les pistes envisagées sont la fermeture de l'ensemble des voies et de la couverture pour améliorer le comportement acoustique et de luminosité. Avec cette configuration, on a refait tourner des modélisations et on arrive dans des valeurs réglementaires.

Cette façade, très schématique, ne va pas rendre le bâtiment plus laid ?

Ici ce n'est pas une façade, c'est un schéma pour montrer où sont les rampes et les cours camions.

Et ce sera de quelle hauteur ce rideau ?

Il couvrira les 23m. On arrivera peut-être à 27m. Toutes les modifications du projet apportées seront revues à l'aune des études du projet.

Ce sera une modification à la hausse du projet ?

Non, il n'y a pas de hausse des dimensions du projet par rapport au dispositif. Ce sera juste une hausse locale, qui sera travaillée localement.

L'inscription du projet dans le paysage sera massive. On pourrait supposer que la négociation sera vue à la baisse et non pas à la hausse.

Cette remarque est prise en compte.

La présentation se termine. Un temps de questions-réponses final est proposé avant de clôturer l'atelier.

Les projections de bruit, d'émissions, prennent-elles en compte les sous-sols du projet ?

La circulation des camions au sous-sol est prise en compte. Le sous-sol étant étanche du point de vue de son environnement, on n'a pas d'impact sur le bruit ou sur la luminosité.

Une des conclusions c'est que l'impact du projet est nul sur la faune qui est à l'origine de la zone Natura 2000 ? Comment vous en arrivez à cette conclusion ?

Ce n'est pas ce qu'on observe. On regarde les impacts réglementaires du projet. Derrière on a une couche sur la biodiversité de contraintes supplémentaires. Ce n'est pas parce qu'on a des valeurs réglementaires que vis-à-vis de la biodiversité elles sont souhaitables et qu'on ne vient pas les travailler. Il faut différencier la justification des impacts réglementaires dans le cadre de la réglementation et le travail qui est sur les enjeux de biodiversité.

Une remarque est adressée à Goodman sur l'incidence du bruit sur la zone Natura 2000, devant être réglementairement prise en compte. Il est répondu que l'étude menée par Biotope prend en compte la zone Natura 2000 de ce point de vue.

Est-ce qu'on aura un retour de ces résultats ?

Est-ce que des informations complémentaires sur les émetteurs et la zone Natura 2000 seront apportées ?

Les demandes sont prises en compte.

Vous nous aviez dit qu'on aurait aujourd'hui des résultats sur les impacts dans la zone Natura 2000, alors que ce n'est pas le cas.

Nous avons présenté les impacts de luminosité sur la zone Natura 2000. Sur l'impact bruit, on signifie que réglementairement aujourd'hui, les limites ne sont pas fixées. Toutefois, dans le volet incidence Natura 2000 seront pris en compte les émergences sonores sur la zone.

Et c'est valable pour la pollution atmosphérique ?

On a des points de mesure sur la zone Natura 2000.

Une participante appelle le porteur de projet à ne pas se contenter de rester dans la réglementation, mais à respecter l'existant. Un participant ajoute que la zone est précieuse pour tous les habitants de la région.

Pourquoi vous mettez toujours « zone Natura 2000 » dans vos présentations ? C'est une ZNIEFF.

Un participant rappelle que la ZNIEFF ne protège rien. La zone Natura 2000 protège à l'inverse, avec une étude d'incidence notamment.

Une participante, non présente aux précédentes réunions, interroge la pertinence du projet à ce endroit du port. La question, déjà posée à de nombreuses reprises, fait l'objet d'une réponse du directeur du port, Jean Plateau.

Sur l'appel à projet initial, il y avait 2 parcelles ?

Réponse de Jean Plateau : Non.

Y a-t-il une indemnisation prévue pour les propriétaires d'en face, dont la valeur foncière des biens va baisser ?

Non. Le but de la concertation est de faire évoluer le projet selon vos attentes notamment. Il y a d'un côté des contraintes réglementaires et de l'autre vos attentes. On vient prendre ces points pour travailler cet été et restituer un projet qui aura évolué.

Je cherche également à trouver une solution d'accord. Mais comment allez-vous négocier ce projet dans cet environnement ?

L'atelier de la semaine prochaine sur le volet socio-économique pourra apporter des réponses à votre question.

Il existe un monument historique à Argenteuil qui bénéficie d'une protection de 500m qui couvre une partie du projet de Greendock. Vous êtes au courant ? Avez-vous rencontré l'ABF (Architectes des bâtiments de France) ?

Effectivement, cela a été étudié et pris en compte. On a rencontré les architectes conseils de l'Etat. La rencontre avec l'ABF fera partie de l'instruction des permis de construire. On est en phase très amont de la conception, il y aura d'autres rendez-vous.

L'atelier de la semaine prochaine est le dernier atelier ?

Oui. En septembre aura lieu une réunion de restitution.

Pour la semaine prochaine, un temps de questions-réponses final pourra être prévu ?

Oui. Un temps de questions-réponses sur les questions dont on peut avoir des réponses à vous apporter est prévu.

Annexe 13.1 : Présentation de l'atelier sur les enjeux socioéconomiques

Green Dock

Atelier de travail n°4 – Impact socio-économique



LE CALENDRIER DE CONCERTATION

Mars

Avril

Mai

Juin

Juillet

Aout

Septembre

10 mai

Atelier de travail +
Visite de site
Présentation détaillée
du projet Greendock

8 juin

Atelier de travail
Evolution des flux

21 juin

Atelier de travail
Volet biodiversité et environnement

28 juin

Atelier de travail
Volet insertion paysagère et
architecturale

5 juillet

Atelier de travail
Volet socio-économique

20 septembre

Réunion de clôture
de la concertation

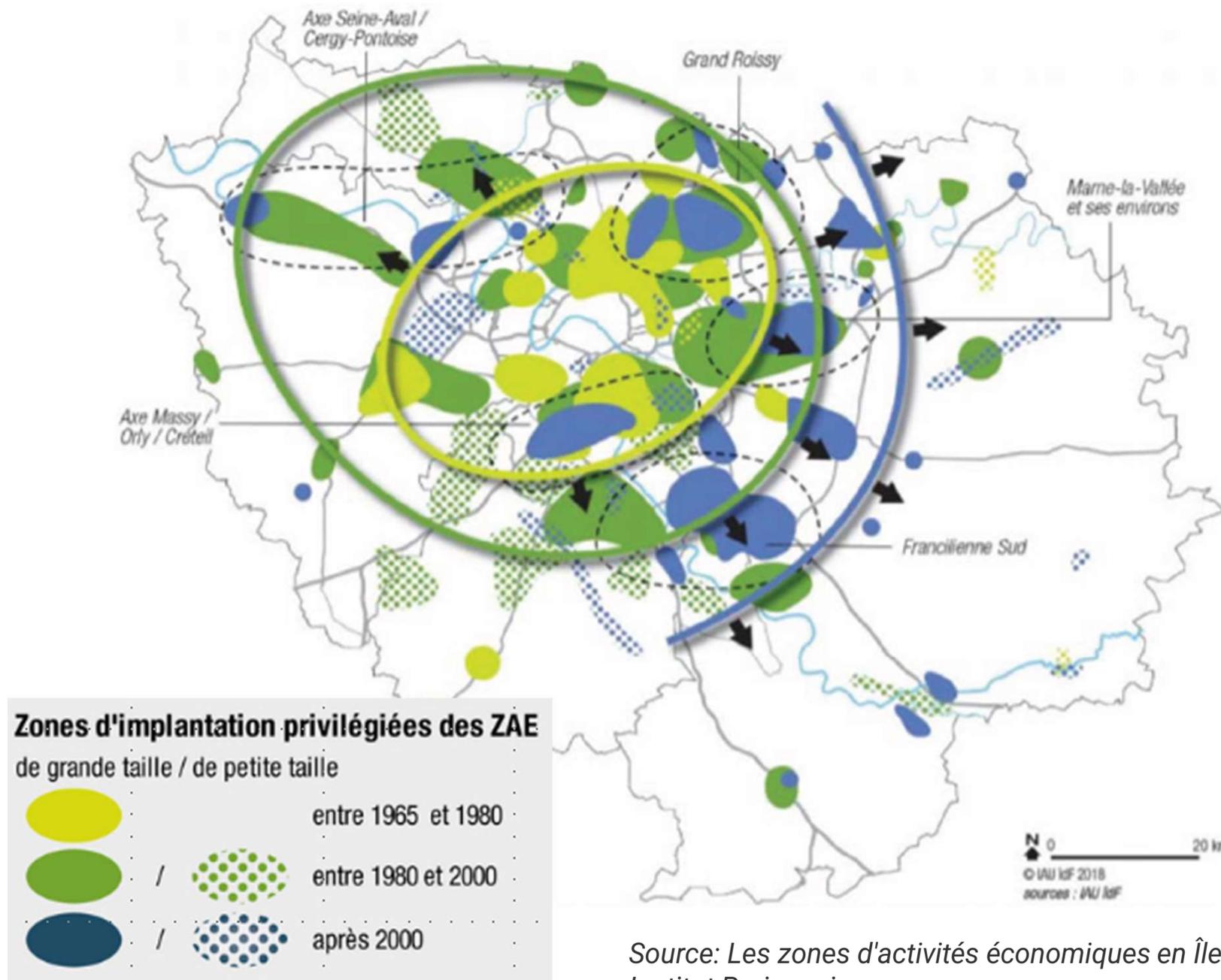
Congés

23/04 au 9/05

Congés

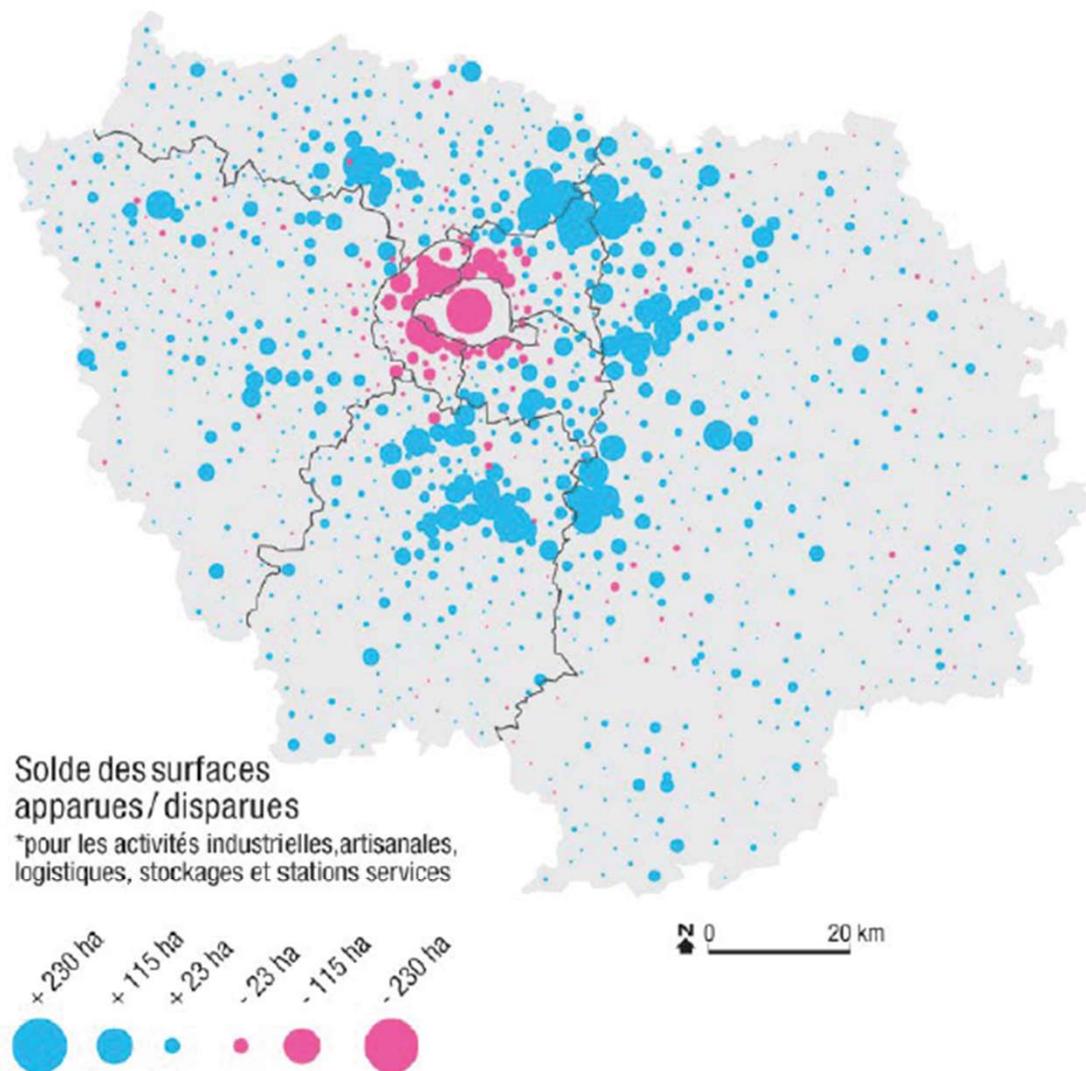
7/07 au 1/09

Green Dock dans le contexte immobilier Francilien



Green Dock dans le contexte immobilier Francilien

Plus de 30 hectares de foncier disparaissent chaque année en région Ile-de-France au profit d'autres usages, entraînant un report des activités productives en seconde couronne.



Source : IAU idF, MOS 2012.
Traitement cartographique : DREA / SCEP, C. Salagnac, L. Hurtel
Mise en forme & fond cartographique : IAU idF

Nette baisse du stock en région francilienne



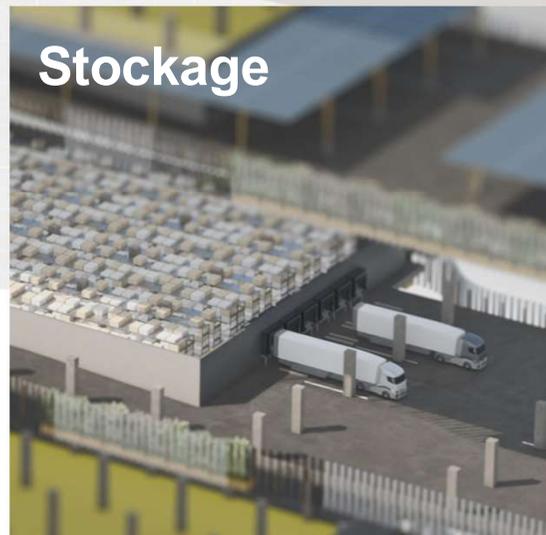
Points clés

Stable entre 2018 et 2020, la **demande placée progresse de 13 % en 2021**

Pour la **première fois depuis 2017**, le **stock** passe en dessous de **1 million de m²**

788 000 m² disponibles sous 6 mois à la fin du T4 2021 (**-28 % en un an**)

Logistique urbaine



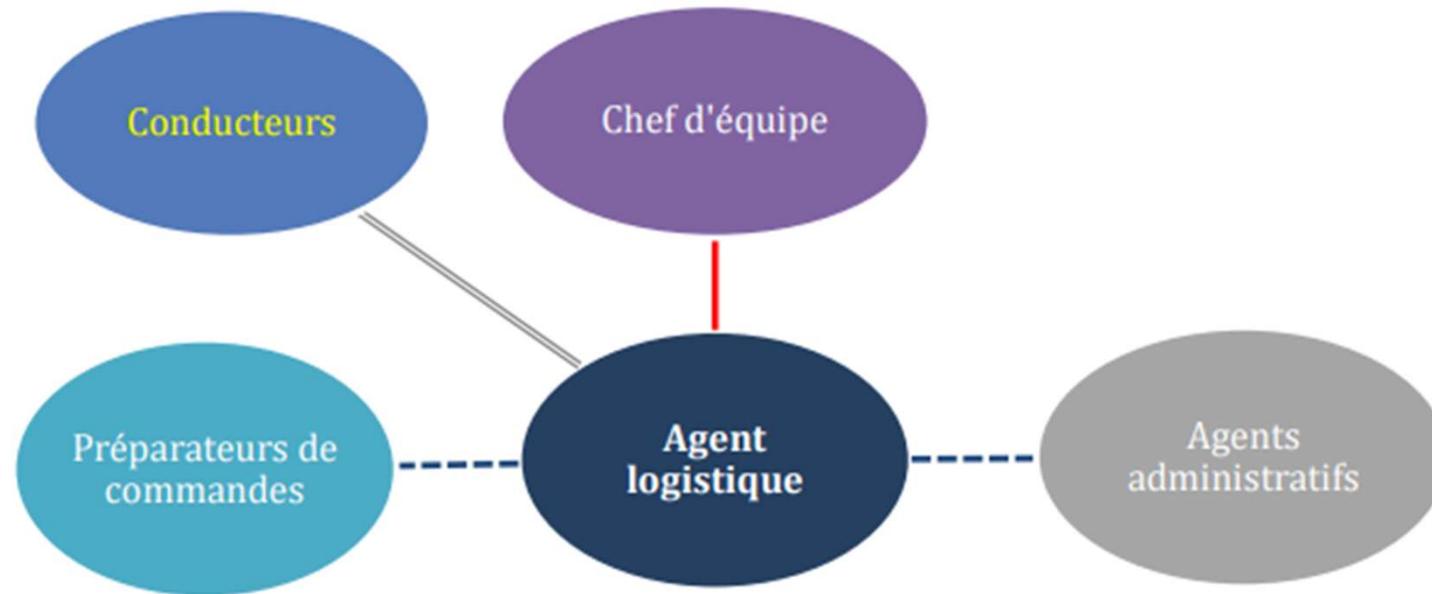
Prévisions et typologie d'emplois

	Surfaces prise à bail (m ²)	# Cellule de Distribution	# Cellule de Stockage	# Emplois projetés
SCHENKER	16,625 m ²	2	1	150
STEF	22,500 m ²	2	2	250
CEVA	33,250 m ²	4	2	200
A commercialiser	17,625 m ²	0	3	100
Total	90,000 m²	8	8	700

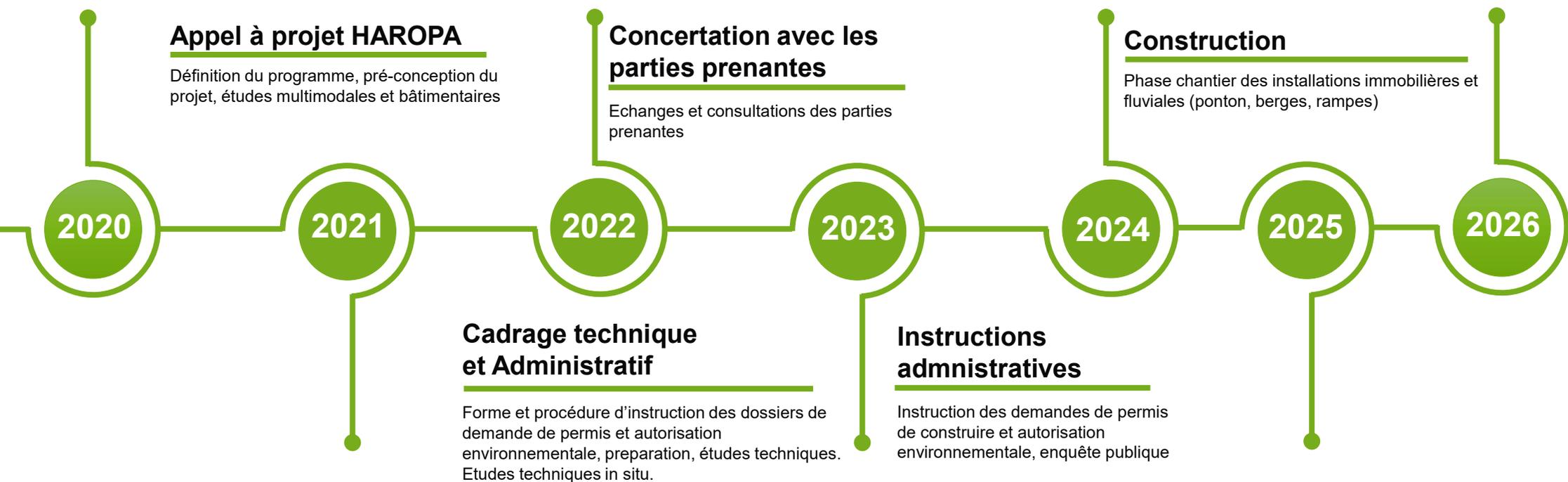
Plage horaire	6h – 14h	8h – 18h	14h – 22h
Nombre d'employés	210	280	210



Prévisions et typologie d'emplois



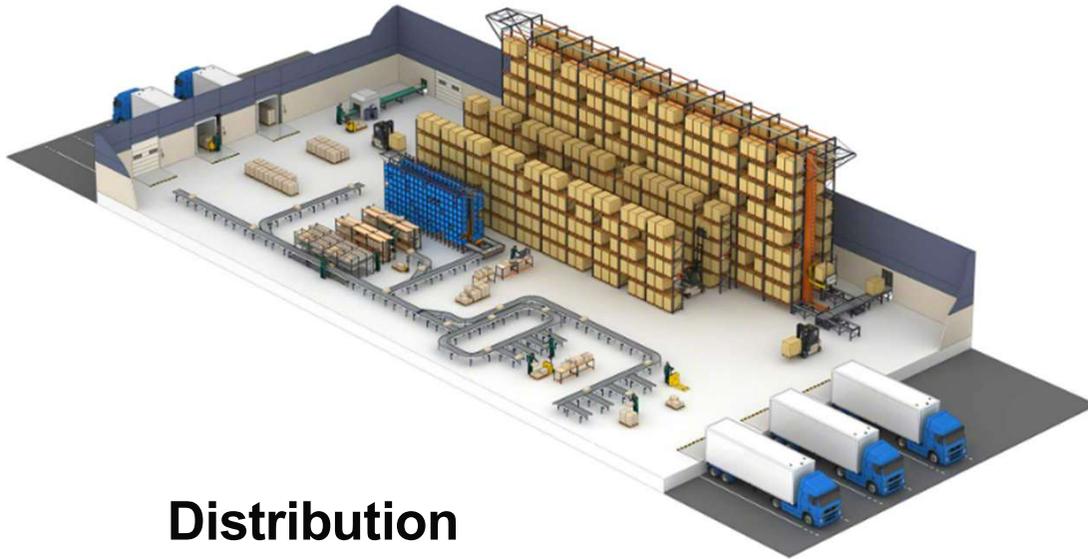
Calendrier prévisionnel



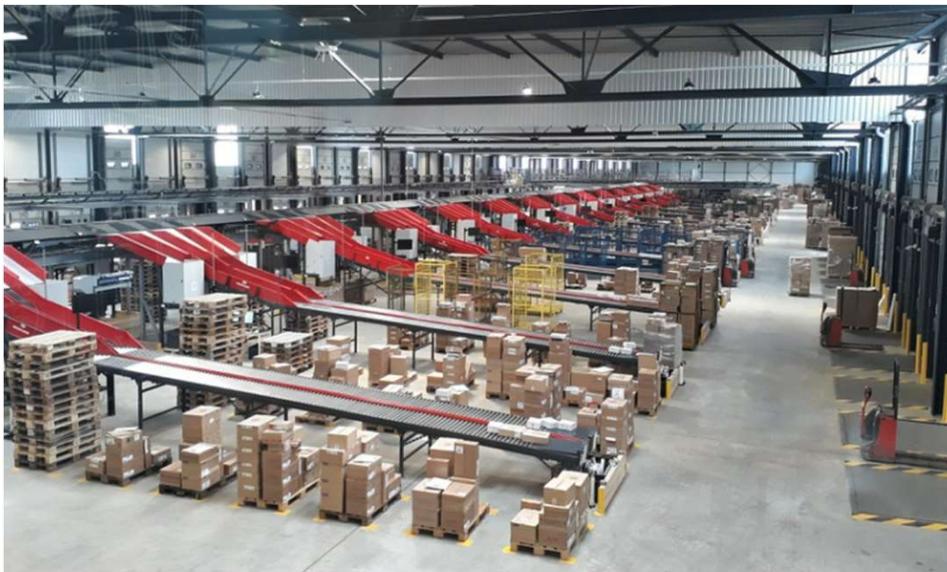


ANNEXES

Logistique urbaine: fonctionnement des cellules



Stockage



Annexe 13.2 : Compte-rendu de l'atelier sur les enjeux socioéconomiques

Compte-rendu – Atelier n°4 – Volet socio-économique

Mardi 5 juillet 18h – 20h – Port de Gennevilliers

Lucile Biarrotte, directrice conseil de l'agence de concertation Traitclair, ouvre la séance et remercie les participants de leur présence. Un premier tour de table permet à la vingtaine de participants, membres d'associations, de se présenter.

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
- Christos Papagiannopoulos, Vice-président Protection berges de Seine, et 11 autres membres de l'association
- Tanguy Lhomme, de l'Île Flottante, membre de l'association des pénichards du petit bras de Seine
- Delphine Sénéchal, d'Ensemble pour une Île Vivante
- Marc Wiltz et Jean-Maarten Bruyns de l'association Péniches à la folie

Haropa Port

- Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour Haropa Port
- Isabelle Duval, attachée de direction pour Haropa Port

Pôle emploi

- Gabin Gomes, Directeur des services emploi et insertion de la ville de Gennevilliers
- Angélique Perseval, Directrice de l'agence Pôle Emploi de Gennevilliers

EPT Boucle Nord de Seine

- Camille Durand, Responsable développement économique de Boucle Nord de Seine

Commune d'Argenteuil

- Johann Mombazet, Chargée de mission développement économique de la Ville d'Argenteuil

Commune de Gennevilliers

- Françoise Hilaire, Responsable développement économique de la Ville de Gennevilliers

Goodman

- Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman
- Aurélien Noel, Aurelien Noël, en charge de la gestion des actifs pour Goodman

Traitclair

- Lucile Biarrotte, directrice conseil de l'agence de concertation
- Marine Prioton, chargée de concertation, en charge du compte rendu de la séance.

Lucile Biarrotte fait un rapide déroulé de la séance d'aujourd'hui, en précisant qu'une réunion de restitution aura lieu en septembre pour rendre compte des avancées du projet.

Un participant demande si la salle occupée aujourd'hui sera celle envisagée pour septembre et s'inquiète de sa capacité d'accueil.

Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman, répond que la salle d'aujourd'hui est celle qui est prévue pour septembre. Une autre salle pourra être envisagée pour accueillir plus de public avec l'aide de la Ville de Gennevilliers.

Une première présentation de contextualisation est réalisée par Thibault Vanhaezebrouck. Une carte de l'implantation des zones d'activités en Ile-de-France est montrée pour décrire le phénomène d'éloignement des zones d'activités économiques, en parallèle d'une raréfaction du foncier disponible pour les zones économiques. 30 hectares disparaissent en moyenne par an sur le territoire francilien au profit d'autres usages. Cela représente 1/10^e de la superficie du port de Gennevilliers qui disparaît vers d'autres activités, principalement du logement. Ces cartes démontrent la nécessité de densifier sur la parcelle, justifie donc la construction en étages. A l'échelle de la région francilienne et du marché, les 90 000m² du projet s'inscrivent dans un marché où l'offre et la demande des opérateurs (tels que STEF Ceva et Schenker) reste globalement stable autour d'1 million de m² / an (l'offre s'oriente légèrement à la baisse en 2021).

Pourquoi vous dites que l'offre baisse dans le sens où entre 2016 et 2020 les chiffres sont les mêmes ? Il y a une baisse sur 2021 mais rien n'indique qu'elle sera significative.

La vision présentée avec le graphique est tendancielle. Le stock passe d'1 million de m² à 700 000m². Cela traduit des tendances ponctuelles sur 6 mois, 2 ans. Ce qui est important de montrer c'est que le stock (l'offre) est en dessous de la demande. Cela dit qu'il y a de la demande opérationnelle qui ne va pas être satisfaite, du fait d'un manque de bâtiments.

La demande c'est la ligne sur le graphique ?

L'offre est indiquée en bleu, c'est la ligne. La tendance actuelle est que les courbes s'inversent. Le graphique présenté n'a pas vocation à justifier l'entrepôt au regard de la situation à cet instant mais ce que représente l'entrepôt dans le marché francilien et de la demande d'environ 1 million de m² annuels.

Sur les 10 dernières années, on est quand même sur une offre qui est inférieure à la demande 8 années sur les 10. On n'est pas vraiment sur un croisement de courbe. Votre insertion est compliquée à tenir.

Le graphique montre la situation à un moment T. Le but du graphique est de montrer le besoin opérationnel des acteurs de la supply chain en Ile-de-France. Il montre comment on vient répondre partiellement à ce besoin quantifié.

Le besoin n'est toutefois pas à la hausse.

Une explication est apportée sur les éléments du graphique, notamment la notion de demande placée pour éclairer la remarque. La demande placée signifie qu'un opérateur, ayant besoin de m² sur une localisation, s'il arrive à trouver un bien qui correspond à sa demande et à se placer, c'est ce qu'on appelle une demande placée. Toutefois il y a également une demande qui n'est pas satisfaite et qui ne se retrouve pas dans le graphique. Le but du graphique n'est pas de montrer que l'offre est en dessous de la demande, c'est de montrer la globalité de ce marché et ce que représente Green Dock dans ce marché.

Vous avez évoqué STEF, SCHENKER, et La Poste aussi, comment ça ? Dans la formulation, vous faites une « offre qui alimente la demande », vous provoquez une demande pour obliger les gens à être livrés toujours plus vite ?

L'offre vient répondre à différentes choses. Elle répond notamment à la nécessité d'un renouvellement de l'offre pour permettre à des acteurs comme La Poste d'être aujourd'hui efficaces et opérationnels. Les bâtiments existants, des années 1960, ne répondent pas aux besoins opérationnels actuels. On vient créer un bâtiment qui permet aux logisticiens d'exploiter correctement ces bâtiments, avec un bâtiment de dernière génération. On répond également à un manque d'offre sur le marché, notamment sur le port de Gennevilliers. On vient créer des surfaces complémentaires.

Vous pouvez nous donner une idée du nombre de sites qu'il y a derrière ces 900 000m² ?

L'information n'est pas connue. On sait que ces sites sont très morcelés. Une des forces du port c'est qu'on les concentre.

Pour nous éclairer, sur le patrimoine immobilier et logistique qui vieillit : un bâtiment logistique, c'est une enveloppe avec un volume à l'intérieur. Avec l'adaptation au marché, il faut que ce soit grand ?

Pas forcément.

Et à l'intérieur, quelles sont les innovations nécessaires qu'on ne rencontre pas dans les anciens bâtiments ?

Réponse de Jean Plateau : Dans notre parc immobilier, on récupère des bâtiments en fin de convention. A ce moment-là, on essaie de les réhabiliter. Dans la conception des bâtiments, le nombre de portes à quais a considérablement évolué. Aujourd'hui, les bâtiments ne sont plus conformes à ce que la réglementation attend. Gennevilliers à l'époque avait des entrepôts encore loin du bassin de consommation. Il s'agissait d'entrepôts de stockage, qui ne nécessitaient pas de chauffage. Maintenant, les entrepôts sont entourés du bassin de consommation et servent aussi à de la distribution. On a une augmentation du nombre de salariés, il faut du chauffage à l'intérieur, une isolation, etc. Pour les réglementations ICPE, les normes sont plus rigoureuses. Aujourd'hui, on a des immeubles qui ne peuvent pas répondre à la réglementation par leur conception même. Il faut donc repartir sur un immeuble qui répond aux normes actuelles. En dernier point, il faut voir que la dynamique ces dernières années a été de repousser les zones d'activités loin des bassins de consommation. Ce phénomène entraîne des problématiques environnementales, en augmentant les distances à parcourir, la consommation énergétique. La performance logistique des livreurs est attendue aussi, avec des magasins où il y a de moins en moins de stock, où les créneaux de livraison sont de plus en plus précis. C'est pourquoi on pense qu'un projet de logistique en cœur urbain a du sens.

Un participant soulève que 85% des marchandises passent par la route et 15% par le fleuve, le port aurait intérêt à rapprocher le projet des bassins de consommation. Un dialogue avec Jean Plateau s'ensuit et s'éloigne de la thématique du jour.

Sur les fonctions de distribution et de stockage, est-ce qu'il y a un passage de certaines marchandises du côté stockage au côté distribution dans la même enceinte ? Sur la fonction de stockage : est-ce que le déstockage fait appel à la voie d'eau un moment donné comme la distribution ou pas du tout ?

Des réponses sont apportées à travers la présentation. Les espaces de distribution et de stockage peuvent fonctionner ensemble. STEF va avoir par exemple 2 cellules à usage de stockage et 2 cellules à usage de distribution, les unes au-dessus des autres. On a un approvisionnement qui va avoir un stockage temporaire. Sur les cellules de distribution, c'est du groupage-dégroupage qui est fait. La marchandise arrive soit dans la cellule, soit elle passe par la case stock tampon, dans le stockage. Derrière, la même opération est faite : groupage-dégroupage. Ces cellules fonctionnent en corrélation les unes avec les autres.

Sur les emplois projetés indiqués, est-ce qu'il y a des chauffeurs routiers ?

Non. Ce sont les emplois sur site uniquement.

La présentation se poursuit. Avec l'exercice de projection sur le bâtiment, les opérateurs ont exprimé des flux et des emplois. Ils estiment 600 emplois sur les surfaces principalement à usage de distribution et pour une partie de stockage. Exclusivement sur la partie stockage le nombre d'emplois est estimé 100. On a donc un total de 700 emplois générés sur le site. Le stockage nécessite moins de main d'œuvre que la distribution. Les chiffres correspondent au personnel opérationnel et administratif sur le site.

Vous avez précédemment dit qu'il y aurait du trafic sur 24h. Les plages horaires présentées sur le support de présentation ne correspondent pas. Pourquoi ?

Les emplois évoqués sont des emplois opérationnels (75%) et administratifs (25%) sur le site. Ils ne prennent pas en compte les chauffeurs, or ce trafic sur des plages horaires comme la nuit les concerne uniquement. Entre 22h et 6h, c'est l'arrivée de la marchandise. Les camions qui arrivent la nuit ne vont pas être déchargés la nuit.

Les camions attendent et personne ne les accueille ?

Il y a des zones d'accueil pour eux. La partie d'accueil est minime, il y aura quelques personnes à l'accueil qui dispatcheront les camions, avec un veilleur présent sur le site. Les conducteurs déchargeront les camions avec l'aide d'autres employés sur les heures de fonctionnement du site. La présentation des emplois ici est globale, ce sont les emplois principaux. Cela reste des estimations et il y a une différence à faire entre les emplois directs du site et les emplois indirects (dont les chauffeurs, les employés de maintenance, accueil, sécurisation, etc.).

Lors de l'atelier flux, j'avais pourtant cru comprendre que la majeure partie des poids lourds (PL) intervenait de nuit. Ils se posent et attendent le lendemain matin ?

On a précisé lors de cet atelier que l'approvisionnement des cellules de distribution se faisait principalement la nuit, sachant que la principale activité de ces cellules ce n'est pas le PL mais l'envoi.

Ils vont faire quoi une fois sur site ?

Le chauffeur qui arrive sur site a une opération de déchargement du véhicule, comprenant forcément un temps d'attente. Le déchargement n'est pas à la minute près.

Y a-t-il une activité frigorifique sur le site ?

Oui.

Et les moteurs vont tourner toute la nuit en attendant d'être déchargés ?

Non. Ils se brancheront sur le quai. Ils peuvent se brancher sur le système électrique du bâtiment.

Pouvez-vous expliciter le « quai » ?

Grossièrement, la porte de l'entrepôt.

Sur la slide précédente, vous avez indiqué 700 emplois, quelle est la part d'emploi transféré, notamment par rapport à la fermeture de SCHENKER sur le port ?

Il y a potentiellement un transfert des emplois, mais ce n'est pas acté. La proportion entre la création et le transfert n'est pas encore bien connue. Le bâtiment va être livré en 2026, l'exercice de projection n'est pas évident. Les opérateurs savent toutefois estimer combien il leur faut de personnel administratif et opérationnel sur un tel site.

Pour les deux autres opérateurs, c'est de la création ou du transfert ?

Vis-à-vis de STEF et CEVA, pas encore présents sur le port, c'est surtout de la création. Leur vocation est d'opérer dans une logique de croissance de leurs activités. Après ça ne veut pas dire qu'il peut y avoir du regroupement de la part de ces opérateurs.

Quelle quantification accordez-vous au « ailleurs » en Ile-de-France ? Vous avez dit que l'entrepôt permettrait de se rapprocher des consommateurs. A quel degré on se rapproche des consommateurs avec ces 3 opérateurs ?

Pour SCHENKER, il est facile de vous répondre car ils sont situés à côté. Pour CEVA, leur logique actuelle est de se positionner au Nord-Ouest de la région parisienne, sur le port de Gennevilliers. Sur la base des discussions que Goodman a pu avoir avec eux, ce sera surtout de la création. Dans les faits, une part de regroupement des activités pourra avoir lieu.

Aurélien Noel complète : Les logisticiens répondent à des contrats pour des marques, des restaurants, etc, ils estiment aujourd'hui que grâce à l'entrepôt ils pourront gagner des contrats plus près, des marchés qui leur éviteront des distances et des coûts plus élevés.

Par rapport aux outils, vous connaissez la part de robotisation par rapport aux emplois ? Vous avez une idée là-dessus ?

Aujourd'hui, il y a forcément une part de robotisation qui a lieu. Mais on n'a pas des entrepôts entièrement robotisés. Sur les emplois projetés, ils prennent en compte la part que vous avez indiquée.

Vous n'avez aucun moyen de garantir de la création d'emplois. Sur la question de la robotisation, vous nous aviez montré la dernière fois la barge automatisée. Dans une dizaine d'années, on pourra se diriger vers une robotisation du site, même si ce n'est pas le cas initialement. Est-ce que vous avez le moyen de nous garantir que ces emplois en seront préservés ?

Sur la première question sur la création ou le transfert d'emploi. Aujourd'hui nous ne pouvons pas nous engager dessus, ni les opérateurs. On peut seulement vous dire que sur un entrepôt vide actuellement, il pourra y avoir demain 700 emplois.

Dans quelles conditions vont-ils travailler ? SCHENKER, STEF et CEVA sont-ils obligés de venir sur le site, est-ce que c'est contractualisé ? Se sont-ils engagés à signer si vous avez les permis de construire ?

Aujourd'hui, Goodman n'a pas contractualisé avec ces opérateurs. Avec eux, nous nous sommes basés sur des projections opérationnelles. Ils opèrent aujourd'hui sur des contrats qui peuvent changer. SCHENKER, STEF et CEVA sont des clients de Goodman sur d'autres localisations.

Une remarque est faite sur des partenariats existants entre SCHENKER, CEVA et Amazon. Il est rappelé qu'Amazon n'est pas présent sur le site.

Nous sommes d'accord pour dire que ces chiffres (emplois) sont des projections ?

Oui.

Ils n'ont rien d'engageant pour vous. Et nous sommes aussi d'accord pour dire que ces chiffres ne tiennent pas compte des transferts, des impacts sur l'emploi local. Cela pourrait avoir des impacts sur des petits opérateurs de Gennevilliers ou du bassin d'emploi local. Quand on fait un business case, on fait des projections négatives et positives. Ici, il n'y a pas d'impacts négatifs sur l'emploi local.

La présentation reprend sur les typologies d'emploi et la qualification des gens qui ne trouvent pas d'emploi localement. Camille Durand, en charge du développement économique du territoire Boucle Nord de Seine (l'EPT), présente le territoire et ses caractéristiques socio-économiques (cf. PRESENT-1, pp.2-4).

Le territoire comprend 15 QPV (Quartier prioritaire de la Politique de la Ville). Sur ces quartiers, la part des demandeurs d'emploi est de 28%, ce qui est conséquent. En parallèle, l'offre d'emploi est en diminution depuis 2017. Cette tendance s'accélère plus que la tendance régionale. En cause, l'offre foncière et immobilière dédiée à l'activité économique est en recul constant. La préoccupation est de maintenir un emploi local. Pour le réaliser, il faut maintenir des sites à vocation économiques.

Face à la désindustrialisation de la France, la démarche a été de se battre pour maintenir l'industrie francilienne. Deux « territoires d'industrie » de la Métropole du Grand Paris ont été identifiés pour accueillir les activités industrielles, dont l'EPT. Pour que le territoire reste industriel, la logistique est nécessaire. Les industriels ont besoin aussi de s'approvisionner.

Vous avez parlé d'Argenteuil, mais vous faites abstraction du 93 ?

L'EPT a de nombreuses collaborations avec le 93. La présentation portait essentiellement sur l'EPT et ses caractéristiques socioéconomiques.

Le participant précise que les enjeux de ce projet concernent surtout le 93. Il est répondu qu'une tribune co-écrite par différents territoires, EPT et Plaine Commune notamment, met en avant la promotion de zones d'activités dans l'urbain dense (« Livre banc de l'immobilier productif », cosigné en février 2021 par Grand-Orly Seine Bièvre (91/94), Plaine-Commune (93), Est Ensemble (93), Grand Paris Sud Est Avenir (94) et la Ville de Paris (75) disponible en téléchargement ici : https://eco.plainecommune.fr/fileadmin/user_upload/Mini_Sites/L_Espace_Eco/0_Actualites/Livret_Blanc_Immo_Productif_web.pdf

Un débat est lancé sur la question des externalités du projet. Une participante évoque également la question d'un projet de biométhaniseur proche de la zone Natura 2000.

Sur les emplois que vous avez évoqués, combien de Gennevillois travaillent sur le port ? Les Gennevillois seront en concurrence avec tous les franciliens.

Jean Plateau répond que le port ne dispose pas de telles données.

Il est également rappelé que la loi interdit de recruter une population en particulier. L'emploi local sera cependant au maximum favorisé et travaillé dans le projet.

Un participant évoque la possibilité que les participants présentent le projet tels qu'ils le perçoivent au personnel de Pôle Emploi ou à la Ville de Gennevilliers présente.

Un autre participant évoque le fait que le port n'est pas fait pour accueillir du public. Le manque de transports en commun est important. Il est répondu que la Ville y travaille avec Haropa Port.

La présentation se poursuit avec Angélique Perseval, directrice de l'agence Pôle Emploi sur Gennevilliers, sur la situation de l'emploi sur la commune de Gennevilliers et Villeneuve la Garenne. Dans le TOP 5 des métiers recherchés par les demandeurs d'emploi figure la conduite et livraison, le magasinage et la préparation de commandes. Du côté du TOP 5 des offres suivies par Pôle Emploi, on retrouve également la conduite et livraison. Il y a donc une adéquation entre l'offre et la demande, ce qui est assez rare à observer.

Combien de postes vous avez à pourvoir sur le port ?

Les besoins et les demandes évoluent. Ces chiffres ne sont pas faciles à donner.

Et de manière régulière ?

On ne peut pas vous répondre. Tout d'abord, toutes les entreprises ne passent pas par Pôle Emploi.

Des recensements n'existent pas, sur combien vous avez de CDD, de CDI ?

Nous n'avons pas de chiffres exacts l'instant T.

Combien il y a d'emplois environ sur le port ?

6 000 postes environ, mais c'est une estimation.

Une présentation de l'enquête BMO (Besoins en main d'œuvre) est faite. Cette enquête, menée auprès des entreprises du territoire de l'EPT, permet d'observer les emplois et anticiper les besoins en formation. Sur des projets de moyen ou long terme comme ici, cela permet à Pôle Emploi de se préparer et de former de manière qualitative, en amont des demandeurs d'emplois pour qu'ils puissent ensuite se positionner sur les entreprises qui arrivent. Les 10 métiers qui recrutent le plus sont également présentés (PORTDE-1, p6). Pour les conducteurs et livreurs sur courte distance, on a 1 100 projets de recrutement.

Sur les slides précédentes, dans les offres suivies par Pôle emploi, dans le secteur de la logistique, il y a beaucoup de demandeurs d'emploi. Et vous dites que c'est un secteur en tension parce qu'il n'y a pas assez de demandeurs d'emplois qui peuvent répondre à ces offres d'emploi ?

Il y en a beaucoup, mais il n'y en a pas assez. Il y a un manque d'attractivité. Aujourd'hui, on a des demandeurs d'emplois en recherche de projets d'emploi, qui ne savent pas ce sur quoi s'orienter. Et nous on va les aider à s'orienter pour les aider, vers des métiers qui recrutent.

Vous pouvez expliquer pourquoi il y a un manque d'attractivité ?

Oui, il y a les horaires qui jouent beaucoup. La promotion de ces métiers est importante. La question des salaires est aussi importante. Pour être attractifs, ces métiers doivent être mieux rémunérés, et concilier vie professionnelle et vie personnelle aussi. C'est aussi une question

de contexte, avec la hausse du prix du carburant pour pouvoir venir sur le lieu de travail. Vous avez parlé de la robotisation, ce n'est plus de la logistique ordinaire, il faut aussi former ces personnes pour qu'elles soient qualifiées à ces métiers.

Ça matche que si vous formez les gens à répondre aux offres ?

Les formations sont importantes, mais il y a aussi une question de localisation et d'accessibilité. Il faut aussi faire des formations qui ne sont pas que théoriques. On prépare et on forme aux métiers des entreprises à venir sur site. L'exercice qui suit est d'entrer en discussion avec SCHENKER, STEF, CEVA.

A combien sont rémunérés ces emplois ?

Aux alentours du SMIC, mais cela peut différer des entreprises. On essaie aussi d'aligner les salaires par rapport au marché. On leur explique que l'offre proposée, si elle est trop basse, va être difficile à pourvoir car les salaires sont inférieurs à ce que vos concurrents proposent.

Sans compter les risques d'activités illégales sur le site ?

Les acteurs qui sont présents sur le site sont sérieux. Ce sont des acteurs identifiés, des partenaires de Goodman.

Est-ce qu'il y a des conditions économiques qui sont prévues et s'imposeraient aux futurs exploitants, comme des clauses d'insertion ?

Il y a des dispositifs qui existent, qui se font dans le BTP notamment. Des engagements contractuels existent et peuvent être mis en place.

On parle d'un règlement de quelle échelle : étatique ? régionale ?

Typiquement, il est possible de réserver des heures de travail à des demandeurs d'emplois éloignés de l'emploi.

Thibault Vanhaezebrouck, continue la présentation en abordant les initiatives développées par Goodman pour maximiser les retombées locales du projet.

Il s'agit d'identifier les besoins des demandeurs d'emploi, de voir si cela correspond avec les formations, si besoin en ouvrir de nouvelles, mais aussi travailler sur des clauses d'insertion. Aucune discrimination géographique n'est envisageable. La possibilité de Pôle Emploi et de la Ville de Gennevilliers est de promouvoir ces emplois auprès du territoire. Les habitants ne connaissent pas forcément le port et ses emplois, d'où la mise en place de forums de l'emploi sur le port. Cette ingénierie est mise en place grâce à la connaissance des opérateurs actuels. Sur certains projets, l'emploi vient après. Les cas des jeunes diplômés, des habitants souhaitant rapprocher leur travail de leur domicile, sont posés. Certaines entreprises préfèrent payer des pénalités qu'embaucher localement, on leur dit alors de transformer ces pénalités en salaire et les discours changent.

Un participant rappelle que la dimension écologique du projet a été mise de côté dans les précédentes réunions de concertation demandée par les associations. La concertation est jugée unidirectionnelle. Il s'agit seulement d'informations données, sans co-construction. Aucune concertation n'a été menée sur l'appel à projet avec les habitants. Sur l'aspect concertation, il ne s'agit pas d'une réponse à une sollicitation de la part des habitants, mais d'une concertation mise en place par le porteur de projet dans le cadre de l'appel à projet. La restitution en septembre viendra montrer le travail effectué et les modifications à partir des points que les associations ont soulevés.

Un rappel du calendrier est fait pour un dépôt des permis de construire en fin d'année. Il est précisé que cette date n'a jamais changé.

Françoise Hilaire, responsable développement économique de la Ville de Gennevilliers, explique également qu'il faut avoir en tête que le travail lors de la construction du bâtiment prend en compte des emplois directs mais aussi indirects comme sur le chantier, en amont du projet.

Lucile Biarrotte annonce un temps de questions ouvertes, d'interrogations, de commentaires, sur le projet de manière générale. Il est proposé que les participants envoient toutes les questions complémentaires ou oubliées aujourd'hui jusqu'à mi-juillet par mail à Marine Prioton, chargée de concertation chez Traitclair.

Dans le cadre d'un atelier socio-économique, une étude socio-économique en amont d'un projet est nécessaire et plusieurs sujets doivent être évoqués, pas seulement l'emploi. Cela prend notamment en compte des externalités positives et négatives. Quid de la sécurité ? De l'exposition des riverains ? De la pollution sonore et atmosphérique ? Les effets amont-aval ? Les temps de parcours ? Le coût d'utilisation ? (cf. Liste de dispositifs réglementaires d'évaluation des projets). On est resté sur l'emploi aujourd'hui.

Pour la présentation de ce soir, ça s'arrête là. En revanche, les ateliers qui ont eu lieu précédemment ont répondu à une part de vos points soulevés. On a préféré aborder la question de l'emploi en profitant de la présence de Pôle Emploi.

L'objectif d'une étude socio-économique est de mettre en perspective tous les éléments et de faire un bilan, et quel est le bilan ici ? On ne peut pas se faire un avis à l'issue d'ateliers morcelés.

Vous avez annoncé que la démolition de l'existant était à la charge de Goodman, puis il y a 15 jours, vous avez évoqué que ce serait vous (le port) qui se chargerait de la démolition. Depuis, les études d'impact ont-elles été effectuées ? Je rappelle que la première démolition a été faite à la sauvage, sans prise en compte de la zone protégée en face.

Sur la suite de la démolition, il n'a jamais été envisagé que ce soit le rôle Goodman, par contre cela devait être à l'origine l'occupant précédent. Finalement, la démolition sera bien portée par le port. On déposera le permis de démolir puis on complètera ce permis avec une étude d'incidence environnementale, qui sera partagée.

Quel est votre calendrier ?

L'objectif est de déposer les permis pour le 3^{ème} trimestre 2022. La démolition se fera durant une période favorable à la biodiversité Plutôt période hivernale.

Mais vous êtes sur un lieu d'hivernage ?

La démolition effective est prévue pour début 2024 ?

Elle est prévue pour la fin 2023 à début 2024. On travaillera sur le respect de la biodiversité.

Et quand est prévu le début de la construction des bâtiments ?

C'est prévu pour le courant de 2025.

Est-ce que le port a une visibilité sur la répartition résidentielle des agents, salariés, qui travaillent sur le port ?

Non. La résidence exacte des salariées n'est pas connue. Mais ils sont globalement implantés sur le bassin d'emploi.

Goodman va investir et exploiter ce projet, vos recettes sont basées sur quoi ? Vos locataires ? En termes d'investissement et d'exploitation, avez-vous d'autres recettes ?

Nous sommes spécialisés dans l'immobilier : on investit un terrain, ensuite notre source de revenus n'est qu'immobilière.

Vous n'avez aucune subvention publique ?

Aucune.

Où est le siège social de Goodman ? Où payez-vous vos impôts ?

Goodman France est situé à Paris. Goodman Europe est à Bruxelles. Sinon l'entreprise est australienne et cotée en bourse à Sidney. On paie nos impôts en France.

Est-ce qu'on a une évaluation de la contribution fiscale du projet annuellement pour la collectivité locale ? métropole, l'EPT ? Vous avez un chiffre ?

Pour la composante aménagement, au niveau du permis de construire on a des taxes à payer. En plus de ça, chaque année nous avons une taxe foncière à payer. On pourra vous transmettre l'estimation des taxes à payer mais pour le moment nous ne les avons pas. Les recettes fiscales induites par le projet constituent un impact positif pour le territoire.

Pour la desserte de distribution, est-ce qu'il est prévu dans le bâtiment qu'il y ait des bornes de recharge ? Et est-ce que vous vous êtes assurés qu'EDF peut fournir cette énergie ?

Au niveau du dimensionnement, le nombre exact de bornes n'est pas encore défini. Toutefois on prend les devants. La flotte mobilisée va progressivement se transformer vers le tout électrique. Notre rôle à travers le bâtiment est de dimensionner la production électrique *in situ* pour les besoins du bâtiment et pour la recharge électrique des véhicules. Pour STEF et la production de froid, nous avons vocation à alimenter la recharge électrique des véhicules avec l'électricité produite *in situ*. Certes, ce ne sera pas 100%, mais un travail va être fait avec les concessionnaires comme EDF pour répondre à ces besoins. Ce travail se fera une fois le dépôt des permis de construire.

Pour le quai de chargement à l'extrémité Nord du bâtiment, est-ce qu'il y est prévu qu'au cas où le trafic fluvial se développe, que le bâtiment s'adapte et permette l'accueil d'un nouveau quai ?

La capacité du ponton est définie par la capacité du nombre de barges qui peuvent venir quotidiennement. Demain on peut imaginer avoir plusieurs pontons qui feront l'objet d'autres permis de construire. Ce sera une vraie réussite de notre part d'arriver à ce résultat-là. Le but aujourd'hui est de maximiser l'utilisation de ce ponton, on verra ensuite.

Avec un seul ponton, vous pensez que vous pouvez développer jusqu'à à quel pourcentage le trafic fluvial par rapport à la capacité d'entrepôt ?

On a fait l'exercice de ce calcul. On pourra vous présenter ces chiffres par rapport au flux de distribution.

Vous aviez dit que c'était que 15% maximum ?

Non. Les chiffres sont présentés dans le support de présentation de l'atelier flux. Sauf erreur, STEF a une gradation de son report modal de 10% puis 20% puis 30%. L'exercice a été mené sur la base de leurs flux existants. Le report modal ne peut pas se faire sur l'ensemble des flux de distribution, il y a une contrainte géographique. Il faut que ce soit à proximité du fleuve pour le point de distribution. Il y a aussi la question de l'évolution du marché fluvial à prendre en compte. Les 15% sont des projections des clients et ne sont pas maximalistes.

Puisque vous affichez une ambition fluviale, est-ce que ce ne serait pas intéressant d'estimer les retombées économiques pour le secteur fluvial en particulier ? De nouveaux emplois ?

Le travail sur le report modal et l'estimation des flux générés a été faite. Mais l'étape suivante, savoir quelles sont les retombées économiques sur le secteur, nous n'avons pas la réponse.

Votre argument principal pour convaincre de ce projet est de dire que vous allez rapprocher les utilisateurs des marchandises. Est-ce que de la même façon qu'il y aura une charte sur l'emploi local, les opérateurs pourraient s'engager à livrer à proximité ? Pas au-delà du 92, etc. ? Est-ce qu'on aura aussi une garantie que les opérateurs vont vraiment utiliser Greendock pour livrer au plus près et utiliser les mobilités douces ?

Sur la contrainte opérationnelle, Goodman ne peut pas intervenir sur les clients. Mais toucher les territoires proches est l'objectif. On peut encourager à la mobilité douce aussi via l'infrastructure du bâtiment. La capacité du bâtiment joue beaucoup : actuellement beaucoup de bâtiments logistiques ne peuvent pas accueillir la flotte électrique et vont progressivement devenir obsolètes. Sur le lieu de destination, nous n'avons aucun impact. Toutefois, on peut avoir foi en le système : s'ils opèrent sur le port, c'est qu'ils ont cette vocation à toucher au plus proche et à utiliser les mobilités douces.

Il faut modifier la communication dans la presse dans ce cas. Il n'y a que du positif qui est présenté dans les articles. Mais en réalité, ce n'est pas ça. Ou alors vous appliquez seulement ces points positifs.

Dans ce que j'ai lu, l'augmentation du trafic fluvial est estimée est à 9% à l'échelle régionale.

Les 15% sont pensés par rapport aux flux du bâtiment et pas par rapport à la Seine.

Sur le travail avec les entreprises, des sessions de formation pour que les entreprises aient plus recours au trafic fluvial sont mises en place. Les chartes ne sont pas encore envisagées mais ce serait intéressant à mettre en place.

Sur le SODD (schéma d'orientations de développement durable), comment vous (le port) considérez ce document ? Il définit les orientations industrielles, économiques mais aussi écologiques, humains, du port. J'y relève d'énormes contradictions avec le projet tel qu'il est présenté.

Le SODD est un document de développement durable au sens des 3 piliers du développement durable. Il vise à définir la stratégie d'aménagement et de développement économique du port à horizon 15 ans. Vous avez votre lecture du SODD, notre point de vue est différent. Il indique un objectif de densification, de conciliation avec les enjeux environnementaux. Le projet Greendock est exemplaire dans sa qualité environnementale et son intégration. Le SODD a été approuvé par le conseil d'administration de ports autonomes de Paris.

Il n'est pas contraignant ?

Il est contraignant dans le sens où il a été concerté par les parties prenantes.

Les points de contradiction du SOOD sont pris en compte par le port ?

On prend en compte votre remarque.

Une question extérieure sur la concertation d'un projet de biométhaniseur à Gennevilliers est posée.

Dans le cadre du projet Greendock, vous livrez que du bâtiment ou aussi l'équipement qui fait l'infrastructure ?

Goodman livre les plateaux, c'est-à-dire les cellules. Si vous parlez de la robotisation des process, ça n'en fait pas partie.

Et la machinerie ?

Pour la manutention routière, c'est le logisticien qui opère au sein des cellules. Pour le fluvial, les opérateurs devront s'appuyer sur des entreprises comme SOGESTRAN, experts de la logistique fluviale, qui devront assurer les opérations.

Et les engagements sur la pollution sonore, ce sont eux qui les prennent ou vous ?

On va avoir un arrêté d'exploitation. Dans le cadre de site où il y a des multi-locataires comme ici, Goodman garde l'arrêté d'exploitation et sera redevable de tout ce qui a été dit dans les dossiers d'autorisations environnementales. On aura des demandes qui seront retranscrites et contractualisées auprès des opérateurs.

Une question est adressée à M. Jean Plateau sur des parcelles du port, et notamment la 5420 dans le catalogue 2022 d'Haropa Port.

Cette parcelle fait l'objet de réflexions de remembrement pour accueillir des activités logistiques. L'objet du port est d'accueillir des activités logistiques, de BTP, etc.

Des échanges ont lieu sur la vocation du port.

Vous avez dit que la parcelle de Greendock fait 6 hectares ?

Oui.

Quel est le coût du projet ?

Il est estimé à 150 millions d'euros, mais les couts varient du fait de la conjoncture actuelle.

Vous avez indiqué ne recevoir aucune subvention publique, est-ce que sur le report modal, cela veut dire que sont les logisticiens qui vont bénéficier des subventions ?

Un de nos engagements dans l'appel à projet est que le titulaire, ici Goodman, fait l'objet de « ristournes » au titre de la convention d'occupation dès lors qu'il y a du trafic fluvial généré depuis les activités sur le site. Avec ces activités fluviales, nous sommes éligibles à une réduction des redevances domaniales, c'est-à-dire le loyer qu'on paie à Haropa. L'engagement pris c'est qu'on reverse 100% de cette redevance à nos clients pour les inciter au report modal et au trafic fluvial.

Sur la ferme et les serres, vous n'avez pas non plus de subventions ?

Non. C'est une charge, un investissement de notre part. Je vous confirme qu'on ne reçoit pas de subventions.

Il en va de même pour les panneaux photovoltaïques ?

Idem, nous n'avons pas de subventions.

Sur la forme, les ateliers normalement c'est pour de la co-construction, ici on est plutôt sur des réunions de présentation.

Avez-vous prévu de produire de nouveaux visuels d'insertion paysagère du projet avec des géomètres compétents ? Vous nous avez parlé de regarder à différents endroits ? Car en l'état les projections que vous nous avez montrées sont clairement fausses.

En effet, nous avons en place une maquette 3D depuis Epinay. Elle vous permettra de voir le gabarit du projet. On va également redonner des points de vue plus restreints, en plus des éléments de maquette.

Ce sont les perspectives utilisées pour les permis de construire ?

Non.

C'est une obligation de mettre des vues d'insertion non ?

On peut donner des vues des façades, pas forcément des perspectives. On va essayer de fournir au-delà du réglementaire des visuels qui permettront de voir tout le projet.

Quand est-ce qu'on aura accès à ces éléments ?

Dans la présentation en septembre. On va retravailler dessus cet été, sur le positionnement du ponton, des serres. Ces éléments font partie des livrables prévus en septembre.

Est-ce qu'on pourra voir en amont les documents ? Au moins un jour avant ?

Oui. La contrainte du temps sera moins forte.

Est-ce qu'à la suite des éléments que vous allez apporter à la réunion de concertation, il y aura une suite de la concertation, des prolongations ?

L'idée est de prendre le maximum de remarques actuellement, puis d'améliorer le projet pour avoir un consensus collectif en septembre. Après s'il y a besoin de réitérer pour s'accorder sur des points, oui.

Lucile Biarrotte clôture la séance en remerciant les participants. Elle précise à nouveau qu'ils ont la possibilité de renvoyer des questions par mail à Marine Prioton. Une question est posée sur l'envoi des derniers CR, nécessaires aux participants pour envoyer d'autres questions. Goodman et Traitclair expliquent les transmettre le plus rapidement possible aux participants.

Annexe 14 : Tableau des contributions de la concertation associative et des réponses apportées

N°	Thème	Sous-thème	Question	Date de la question	Canal	Acteur	Réponse	Date de la réponse	Canal	Statut
Atelier 10 mai - Présentation du projet et visite de site										
1.1	Organisation	Concertation & communication	Les powerpoints seront-ils diffusés ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Oui	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
1.2	Organisation	Modalités du projet	Vous déposez ensemble le PC et les autorisations environnementales ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		La réglementation impose un dépôt simultané du dossier de demande de permis de construire et de dossier de demande d'autorisation environnementale. Nous suivrons la réglementation.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
1.3	Organisation	Modalités du projet	Qui est le maitre d'ouvrage ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		C'est Goodman.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
1.4	Organisation	Modalités du projet	Si jamais des décisions sont prises pour réduire la taille du bâtiment, ça ne rentrera plus dans le cadre de l'appel à projet ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Il y a des invariants et des variants du projet.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
1.5	Organisation	Concertation & communication	Est-ce qu'il y a des compromis que vous ferez ? Quelle est la marge de manœuvre que vous avez ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Il y a des variants et des invariants au projet. Lors des ateliers, le but est qu'on puisse identifier les points d'accroche et de voir ce qu'on est capable d'adapter pour trouver un consensus.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
1.6	Organisation	Concertation & communication	VNF (Voies Navigables de France) sera-t-il informé du projet ? Est-ce que VNF sera présent aux prochains moments de concertation ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Nous ne pouvons pas nous prononcer à leur place mais Goodman peut envoyer une invitation à VNF.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
Atelier 8 juin - Evolution des flux										
2.1	Flux	Flux de camions	Vous emmenez les 33 tonnes jusqu'en haut ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Le dernier étage ne leur est pas accessible. Et il faut différencier les espaces de circulation de ceux dédiés à la logistique.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
2.2	Flux	Stockage et distribution	Quelle est la surface de l'entrepôt par rapport à un entrepôt traditionnel ? A combien vous pouvez estimer de m2 si c'était un entrepôt normal, non soumis à un coefficient de rotation intensif (dû au stockage de très courte durée) ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		La seule différence d'un entrepôt comme celui-ci avec ce qui se fait sur le port aujourd'hui, c'est qu'on vient utiliser moins de foncier. L'usage sera le même, aujourd'hui vous avez deux types de bâtiment sur le port : stockage et messagerie.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
2.3	Flux	Impacts territoire / environnement	Qu'est-ce que cet entrepôt vient remplacer ? Est-ce qu'il vient répondre à une augmentation des volumes ou un remplacement d'entrepôt existant ? Et enfin, la Ville de Paris a sorti une étude disant qu'en 2050 Paris aurait le même climat que Séville. Est-ce que ce bâtiment aura des espaces réfrigérés ? Est-ce qu'il y aura une enveloppe ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Il vient remplacer des bâtiments en désuétude qui sont existants et il répond à un besoin dans un marché francilien qui est en manque d'offre. Il faut savoir que l'on manque de surfaces de stockage pour répondre aux besoins de tous, alimentaire par exemple. Il vient donc compléter l'offre de proximité. Grâce à la densité on vient créer un peu plus d'offre que ce qu'il y a sur le marché. Par rapport à la logistique froide, certains acteurs ont manifesté leur intérêt dont STEF. Cela fera partie de l'enveloppe énergétique dans laquelle on s'inscrit.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu

2.4	Flux	Stockage et distribution	Votre type de clientèle sera important. Il y aura de l'express mais d'autres choses. Ce serait intéressant d'avoir la typologie de vos clients pour avoir la rotation des stocks et des camions.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Par rapport à la typologie des espaces, aujourd'hui nous en avons deux au sein de cet immeuble. Au RDC et au R+2 c'est de la distribution. Au R+1 et au R+3 c'est du stockage. Qu'est-ce qui les différencie ? Il y a tout d'abord la hauteur. Il y a besoin de plus de hauteur pour stocker d'où une hauteur libre d'environ 6m pour les espaces de stockage, et de 4,5m pour les espaces de distribution. Côté distribution il y a besoin de plus de capacité d'envoi avec des petits véhicules propres, d'où les portes sur le long-pan des cellules, en plus des portes à quai aux extrémités. Les VUL (Véhicules utilitaires légers), les petites camionnettes qu'on voit avec DHL, sont à majorité électrique. Cette technologie n'est pas prête pour les camions aujourd'hui mais on commence à avoir des camions GNV (Gaz Naturel Véhicule). Il y a une station actuellement sur le port et il y a fort à parier que d'ici 2026 il y en aura une deuxième. L'idée est aussi qu'on se dirige vers des bateaux à hydrogène.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
2.5	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Par quel processus est-ce qu'on s'est assuré que le projet respecte le SODD (Schéma d'Orientement et Développement Durable) ? Il y avait dans celui-ci l'idée qu'il y aurait une sectorisation des activités. A l'endroit où est implanté le projet Greendock, ce qu'on a c'est : restructurer et densifier les activités économiques. La logistique urbaine, c'est entre la darse 2 et 3 donc pas du tout à cet endroit-là.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Le SODD possède bien un hachurage faisant mention de la logistique. Restructurer et densifier c'est ce qu'on fait ici.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
2.6	Flux	Fluvial	Jusqu'où va la zone portuaire sur la Seine ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		20m à partir du mur du quai : c'est la délimitation du port.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
2.7	Flux	Flux de camions	Les gros porteurs sont prévus pour aller jusqu'au 6 ^e étage ? Et ils rentrent et sortent par où ? Face à la réserve naturelle ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Les gros porteurs vont rentrer par l'Ouest et ils sortiront par l'Est. Ils vont circuler comme un camion ordinaire sur le port.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
2.8	Flux	Fluvial	Le but, c'est que les bateaux aillent ensuite vers Paris ? Et ils iront sur quel bras ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		On est maître d'ouvrage, on n'a pas vocation à arbitrer la circulation sur les bras de Seine.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
2.9	Flux	Fluvial	Côté grand bras de Seine, comme côté petit bras, la berge n'est pas protégée du batillage, si vous intensifiez le trafic il y aura des éboulements. Quelles études avez-vous réalisées sur cette question ?	10/05/2022 & 08/06/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Reponse de VNF: Le batillage est principalement généré par les bateaux qui se déplacent à grande vitesse (type gendarmerie). Le type de barges utilisées naviguera à faible vitesse (6 knots) et ne générera quasiment pas de batillage.	08/06/2022	Atelier Flux	Répondu
2.10	Flux	Flux de camions	Et est-ce qu'une réduction des entrées et du nombre de camions est envisagée ou ce sera uniquement des sorties ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Pour l'entrée le but est d'utiliser le terminal conteneur existant. Pour les sorties c'est par l'outil de transbordement, le ponton, qui est présenté ici. Quand on parle de générer du trafic fluvial c'est à la fois en amont et en aval, entre Le Havre et Gennevilliers.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
2.11	Flux	Flux de camions	Une fois que les conteneurs arrivent sur le port, comment sont-ils acheminés ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		En traction routière. L'idée n'est pas de créer une nouvelle installation portuaire mais d'utiliser au maximum ce qui existe et de créer quelque chose de complémentaire. Le terminal à container à vocation à manutentionner des grosses caisses ce que le site ne fera pas. Le transbordement sur site est dimensionné pour de petites caisses.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
2.12	Flux	Fluvial	Au niveau de l'arrivée à Paris vous n'aviez pas un endroit plus proche pour récupérer les caisses et éviter de traverser tout le port ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Pour manutentionner les containers il y a besoin de beaucoup d'espaces pour implanter les grues. Jean Plateau complète : des terminaux comme celui que vous voyez ici, il y en a peu en Ile de France car ce sont des outils très massifs. On peut citer Bonneuil et le terminal ferroviaire de Valenton. A Gennevilliers on reçoit des trains mais moins qu'ailleurs.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu

2.13	Flux	Pollution et risques technologiques	Sachant que le taux moyen d'émission d'un 33 tonnes est de 70g par tonne/km, je suis intéressé pour connaître l'estimation des émissions de CO2 générées par l'augmentation du trafic intra portuaire amont et extra portuaire ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Le projet donnera lieu à la réalisation d'une analyse de cycle de vie complète, qui comprendra la construction du bâtiment, son exploitation, ainsi que les émissions liées aux véhicules venant et repartant du site. Cet ACV permettra d'objectiver l'intérêt de la position du bâtiment au sein du port de Gennevilliers, notamment à travers des scénarios comparatifs par rapport à d'autres sites logistiques positionnés plus loin en périphérie parisienne, sur des terres artificialisées pour leur construction.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
2.14	Flux	Horaires	Les activités de Greendock auront lieu de quelles heures à quelles heures ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.15	Flux	Fluvial	L'impact sur la navigation a également été pensé dans le projet ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Le premier enjeu est de caractériser le trafic actuel. Un BET travaille sur les impacts du projet afin de dire ce qu'il va modifier à la fois sur le fleuve et la route. La question qui est posée est la suivante : qu'est-ce que cela permet en termes d'économie en déplacement de camions ? L'objectif de la démarche est de privilégier le fleuve plutôt que la route. C'est un report modal : une partie qui passait sur la route va passer sur le fleuve.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
2.16	Flux	Flux de camions	Quel volume / tonnage arrivera par conteneur ? Comment ce flux sera acheminé sur le nouvel entrepôt ? Quel type de marchandise sera acheminé par conteneur ? (Nombre de camions ?)	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Environ 15% de toute la marchandise amont qui sera dans le bâtiment aura transité par voie fluviale. 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. Le type de marchandise correspond à la rubrique « Matière et matériau courant ».	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.17	Flux	Flux de camions	Quel volume / tonnage arrivera par la route ? Quel type de marchandise ? Et par quels axes de circulation ? (Nombre de camions?)	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	La majeure partie du trafic qui arrive en approvisionnement est par voie routière (85%). Les axes de circulation sont ceux aux environs du port. Ils sont présentés sur les slides (9) du support de présentation de l'atelier flux.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.18	Flux	Ferroviaire	Quel volume / tonnage arrivera par voie ferré ? Un accès ferroviaire sera-t-il conservé ? Si non, comment ce flux sera acheminé sur le nouveau entrepot ? Quel type de marchandise ? (Nombres de camions ?)	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Il n'y a pas pour l'instant de ferroviaire induit par le projet. Peut-être qu'il y aura des initiateurs qui se projeteront avec des tractions ferroviaires jusqu'au port. En tout cas aujourd'hui ils ne l'ont pas imaginé.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.19	Flux	Ferroviaire	Combien de trains de marchandise supplémentaires par jour ou par semaine en lien avec le fonctionnement de la plateforme multimodale ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Il n'y a pas pour l'instant de ferroviaire induit par le projet.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.20	Flux	Flux de camions	Quel impact sur le nombre de camions sur l'emprise du port ? (Nombre de camions)	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Voir slides atelier flux (08/06/22)	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.21	Flux	Stockage et distribution	Quel est le volume / tonnage de l'activité précédente de l'entrepôt ? (Nombre de camions)	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Nous n'avons pas connaissance de ces éléments. Toutefois, l'ensemble des études du projet Green Dock sont réalisées en ne prenant pas en compte le trafic précédent généré par les anciens occupants de la parcelle afin de pouvoir justifier de l'impact du projet sur l'environnement sans biais.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu

2.22	Flux	Stockage et distribution	Quel volume / tonnage sera réparti entre "stockage" et "distribution" ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Si l'on considère 204 PL/jour avec 20t en moyenne/PL et 3PLs/porte de quai stockage/jour (dont 2PLs amont et 1PL aval) contre 1PL/porte de quai distribution/jour, alors on obtient 3000t de marchandise entrante/jour (104 PLs amont stockage, 48 PLs amont distribution) avec un ratio distribution/stockage = 33%.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.23	Flux	Pollution et risques technologiques	1. Quel type de marchandise sera stockée dans l'entrepôt ou transitera par l'entrepôt ? (Rubriques ICPE?) 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. 2. Mais il y aura des engins avec des réserves inflammables ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	1. 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. 2. Les engins de manutention seront à l'électricité, il n'y aura ni stockage de gaz, ni d'hydrogène sur le site.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.24	Flux	Fluvial	Quels types d'engins de manutention seront utilisés ? (Nombre d'engins et type de motorisation)	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Les engins de manutention seront des chariots à batteries électriques. Le nombre d'engins est à définir.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.25	Flux	Stockage et distribution	Comment sera assurée la sécurité entre les différentes cellules, en partie pour les matières inflammables ? (Comment sont prévus les accès pompiers ?)	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Murs coupe feu entre les cellules, rideaux d'eau de protection des murs coupe-feu, système d'extinction automatique, tour d'accès pompiers dédiée... Une stratégie complète de sécurité et de défense incendie sera conçue par un préventionniste et mise en oeuvre. Les autorités et les pompiers donneront leur avis pendant l'instruction des dossiers.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.26	Flux	Stockage et distribution	Des cellules seront-elles créées comme entrepôt frigorifique ? (Quel sera le mode de refroidissement?)	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Certains cellules seront réfrigérées. Plusieurs technologies de mode de refroidissement sont possibles, elles sont actuellement en cours d'études afin de choisir celle qui sera : - la plus économe en énergie - la plus durable en terme de fluides frigorigènes utilisés - la moins émettrice de bruit	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.27	Flux	Fluvial	Quelle part de marchandise : Sera distribuée par voie fluviale ? Sera distribuée par le réseau routier ? Les barges seront-elles toutes à "énergie propre" ? (Véhicules sur barge : nombre et volume/tonnage ou conteneurs ou caisses sur barge : volume / tonnage. Réseau routier : nombre et type de véhicule, volume / tonnage)	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	15% voie fluviale, le reste en routier. 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. Toutes les barges ne seront pas à énergie "propre" : les barges à motorisation hybride, hydrogène, électrique, se développent de plus en plus.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.28	Flux	Flux sortants	La voie fluviale desservira-t-elle uniquement Paris ? Quelle destination des marchandises par le réseau routier ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Les destinations varient énormément pour le transport routier. Les barges desserviront Paris.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.29	Flux	Fluvial	Quel sera le temps de "stationnement" d'une barge pour le chargement ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	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 depuis 10-12-15m. Pour le Ro/Ro, le temps de chargement dure 15 à 20 min pour faire monter 25 véhicules de 3,5 tonnes.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.30	Flux	Fluvial	Où stationneront les barges qui attendront de pouvoir accéder au ponton ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Il y a des ducs d'Albe existants - 2 seront créées à l'Ouest du site	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.31	Flux	Fluvial	Les barges reviendront-elles "à vide" sur l'entrepôt ou y aura-t-il une mutualisation avec d'autres flux (déchets à valoriser sur le port par exemple) ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Le trafic fluvial peut permettre des croisements. On aura une barge qui vient amener des véhicules et quand elle revient, elle récupère 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu

2.32	Flux	Stockage et distribution	Dans votre projet, combien de rotations par jour pour la circulation des marchandises entreposées ? Combien de temps lesdites marchandises resteront-elles dans l'entrepôt ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	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 présentent. 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.33	Flux	Stockage et distribution	Quelles seront les destinations des marchandises qui transiteront par "Green Dock" si "Green Dock" se fait ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Les destinations varient, notamment pour le transport routier. Les marchandises qui auront transité par voie fluviale ont pour destination Paris.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.34	Flux	Flux de camions	Dans votre projet : combien de camions poids-lourds et autres véhicules routiers de transport en plus, par jour, sur le port et sur les routes alentour ? (Par rapport à la situation présente, et en prenant en compte les principaux axes routiers voisins du port.)	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Les données sont présentées à travers le support de présentation transmis (cf, slide 9). Par exemple, sur la RD 911 (Pont d'Épinay-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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.35	Flux	Flux de camions	Combien de camions en plus sur le territoire du port ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Le trafic généré en termes de poids lourds sur l'immeuble Green Dock c'est 204 par jour. Pour les VUL (Véhicules utilitaires légers) c'est 480.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.36	Flux	Flux de camions	Quel impact de ces flux de camions sur la circulation automobile déjà saturée dans les communes limitrophes du port ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Les données sont présentées à travers le support de présentation transmis (cf, slide 9)	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.37	Flux	Horaires	Combien de personnes viendront travailler dans votre entrepôt. Comment viendront-ils ? En transports en communs ? En véhicules individuels ? Quel impact cela aura-t-il sur le trafic dans le voisinage du port ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Il est envisagé 700 employés. 25% des employés viendront en transport en commun. Des navettes pourront être mises en place pour aller sur site. Ils pourront également venir avec leur véhicule individuel. Sur les 700 employés, on aurait l'équivalent de 525 véhicules légers / jour.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.38	Flux	Flux de camions	Jusqu'à quel étage (correspondant à quelle hauteur) du bâtiment emmenez-vous les 35 tonnes et autres camions poids-lourds ? Sur les plans que vous avez exposés, on voit que les poids-lourds iront jusqu'au quatrième et dernier étage. Le confirmez-vous ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Les poids lourds iront jusqu'au R+3. Le 4ème étage est la toiture qui n'est pas accessible. La hauteur du 3ème étage est à 22/23 mètres.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.39	Flux	Flux de camions	Les 35 tonnes et autres camions poids-lourds emprunteront-ils pour monter la rampe que vous prévoyez juste à côté de la Seine, à l'est du bâtiment en projet, en vis-à-vis direct de la ZNIEFF Natura 2000 de l'aval de L'île-St-Denis, réserve ornithologique abritant plusieurs espèces protégées ? Parcoureront-ils ainsi une vingtaine ou une trentaine de mètres de dénivelé en montant et en descendant ? Les gros porteurs vont donc sortir face à la réserve naturelle, et il y aura de la circulation là où il n'y en avait pas aujourd'hui ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Les véhicules logistiques emprunteront les rampes situés de part et d'autre du projet.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.40	Flux	Fluvial	Dans votre projet : combien de barges et de péniches en plus par jour sur le fleuve ? De quelle taille ? Pour quelle consommation journalière de carburant ? Quel combustible sera utilisé ? Quel impact sur la pollution fluviale ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.41	Flux	Fluvial	Quel sera le volume sonore généré par un chargement/déchargement moyen ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Cf Atelier Environnement et biodiversité	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.42	Flux	Fluvial	Plusieurs projets d'aménagement des berges de Seine ont été lancés antérieurement au projet "Green Dock". Est-ce que les projets de base nautique de L'île-St-Denis et de Gennevilliers sont selon vous compatibles avec le fonctionnement d'un tel entrepôt, le passage incessant d'immenses péniches ? Vous pensez que les gens vont se baigner, pratiquer des activités de loisirs sur et au bord de l'eau au milieu d'une autoroute à péniches ? Si vous pensez que c'est compatible, merci de prendre le temps de nous le démontrer, en nous donnant des détails.	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Le représentant des Voies Navigables de France (VNF) a expliqué que le trafic fluvial de la Seine est aujourd'hui très loin d'être saturé et qu'un travail de cohabitation des usages est possible et se fera à travers des mesures d'exploitation, des échanges avec les clubs présents, etc.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu

2.43	Flux	Fluvial	Aucune sanctuarisation du petit bras de Seine, pourtant corridor de biodiversité reconnu, n'est donc prévue dans votre projet, malgré le fait que la circulation intensive des péniches sur ce bras soit incompatible avec plusieurs projets d'aménagement de la Seine antérieurs au vôtre ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Ce point est hors du périmètre de notre projet	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.44	Flux	Fluvial	Ce projet prévoyant une intensification de la circulation des péniches est-il compatible avec le grand plan « Qualité de l'eau et baignade », consistant à assainir la Seine pour la rendre baignable dans l'Île-de-France à partir des Jeux Olympiques de Paris ? Ce projet prévoit notamment 4 sites de baignade, un à Epinay-sur-Seine, deux sur l'Île-saint-Denis et un à Saint-Denis.	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Oui la cohabitation est possible entre activités nautiques et circulation "commerciale" - c'est le cas aujourd'hui à Suresnes et Courbevoie (VNF)	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.45	Flux	Fluvial	Quel sera l'impact de l'intensification du transport fluvial sur les fondations des bâtiments construits à proximité des berges non aménagées (Île-saint-Denis-, Epinay-sur-Seine) ?	10/05/2022 & 08/06/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site & retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Le transport fluvial généré par le projet n'aura aucun impact sur les fondations des bâtiments construits à proximité des berges. Du fait de la faible vitesse des barges et de leur tirant d'eau très peu important, le phénomène de batillage sera très limité.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.46	Flux	Fluvial	Comment pensez-vous concilier les manœuvres des péniches en pointe aval de l'Île-st-denis et les manœuvres des bateaux de croisière qui viennent faire demi-tour à cet endroit ?	08/06/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site & retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Les manœuvres sont visibles sur le support de présentation transmis à la suite de l'atelier du 8/06/22. Réponse de François Houix, représentant VNF : 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.47	Flux	Pollution et risques technologiques	La pollution des eaux de la Seine. Combien de carburant consommeront les péniches qui circuleront entre Green Dock et Paris ? Quel en sera l'impact sur les eaux de la Seine ? Sur les espèces de poissons de la Seine ? Quelles conséquences du batillage occasionné par l'intensification du trafic des péniches sur les berges naturelles de la Seine ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.48	Flux	Horaires	Quand fonctionnera l'entrepôt ? Quels jours de la semaine ? Le week-end aussi ? A quels horaires ? En journée seulement, ou bien également en soirée, et la nuit ? A partir du port de Bonneuil, FRANPRIX livre ses magasins tôt le matin. Aura-t-on ces mêmes contraintes sur Gennevilliers ?	10/05/2022 & 06/07/2022 & 08/06/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site & Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Cf. atelier Flux: l'entrepôt sera ouvert 24h/24 mais l'activité de nuit sera très limitée et consistera principalement à accueillir les camions qui seront déchargés par les équipes à partir de 6h du matin	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.49	Flux	Horaires	Quels horaires pour l'éclairage nocturne de l'entrepôt, de ses espaces de chargement, de ses bureaux, de ses serres en toiture ?	08/07/2022	Retours mail suivi des questions & Atelier flux	Protection Berges de Seine	Le bâtiment sera allumé au moins sur une partie pendant la nuit. Les serres ne seront pas éclairées la nuit. L'impact lumineux vis à vis du milieu naturel au Nord du projet sera réduit au maximum, notamment en période nocturne. Des éléments seront apportés lors de l'atelier Intégration Architecturale et Paysagère.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.50	Flux	Pollution et risques technologiques	Quel sera le volume de la pollution sonore générée par l'ensemble de ces flux (routiers, fluviaux, etc) dans le voisinage précis de l'entrepôt ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Cf Atelier Environnement et biodiversité	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.51	Organisation	Concertation & communication	Quelles que soient les réponses que vous donnez aux questions ci-dessus, comment pourra-t-on vérifier qu'elles seront respectées et correspondront bien aux faits, d'année en année ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Ces points seront inscrits dans notre arrêté ICPE - des contrôles sont régulièrement effectués par l'Etat (Driat)	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.52	Flux	Impacts territoire / environnement	Comment un bâtiment de 35 mètres de haut pourrait-il ne pas impacter le vol des oiseaux ? Quel impact des surfaces vitrées et des serres en toiture sur le vol des oiseaux de la ZNIEFF Natura 2000 ? Quel impact de l'éclairage du site (le ponton, les façades, les bureaux, les serres) sur leur rythme nocturne ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Cf Atelier Environnement et biodiversité	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.53	Flux	Impacts territoire / environnement	Dans quelle mesure les produits alimentaires amenés à transiter par l'entrepôt (barges, serres) vont-ils impacter les espèces aviaires protégées de la zone Natura 2000 ainsi que les autres animaux susceptibles d'avoir accès à ces produits ? Quel impact sur la faune ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Cf Atelier Environnement et biodiversité	16/06/2022	Réponse mail	Répondu

2.54	Flux	Pollution et risques technologiques	Quelle est l'estimation d'émission de gaz à effet de serre en phase d'exploitation ? Comment cette estimation pourra-t-elle être vérifiée et contrôlée si l'entrepôt est effectivement construit ? // Nous sommes déjà dans une des zones les plus polluées de la région parisienne. Si "Green Dock" se fait, ce sera encore pire localement. De combien sera l'augmentation de l'émission de gaz à effet de serre dans la zone précise de l'entrepôt, et en prenant en compte l'ensemble de ses activités (arrivée-départ des camions-poids-lourds notamment) ?	08/06/2022 & 21/06/22	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Une ACV sera réalisée afin de prendre en compte les émissions liées à la construction du bâtiment, son exploitation, ainsi que le transport routier et fluvial lié à son activité. La mise en oeuvre de panneaux photovoltaïques couplés à de la géothermie permettra de couvrir la majorité des besoins du bâtiment. Par ailleurs, le bâtiment n'utilisera pas d'énergie d'origine fossile pour fonctionner, et ne fera appel qu'à des sources énergétiques renouvelables et bas-carbone. L'évolution des gaz à effets de serre et autres polluants liés au trafic routier est prise en compte dans les études de pollution de l'air projet, présentées lors de l'Atelier Ingégnation Environnementale. Des scénarios comparatifs de poids-carbone par T.km transportée entre le projet Green Dock et d'autres projets logistiques poussés plus loin en périphérie seront réalisés pour justifier l'intérêt du positionnement du projet au sein du port de Gennevilliers.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.55	Flux	Pollution et risques technologiques	Quel niveau de pollution sonore ? Due au trafic routier ? Due au trafic fluvial ? Due aux activités de l'entrepôt ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Cf Atelier Intégration Architecturale et Paysagère	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.56	Flux	Fluvial	Le SODD indique que les activités nuisibles ne doivent pas être implantées en bordure du territoire du port, et notamment en bordure de Seine. Quels sont selon vous les critères de nuisance ? Quid du nouveau port de vrac en bord de Seine à l'ouest ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Goodman n'est pas dépositaire du SODD et ne peut répondre à ces questions. Le projet Green Dock respectera le SODD établi localement.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.57	Flux	Report	Le projet "Green Dock" vise-t-il à remplacer certains flux de marchandise existants en région parisienne (flux constants), ou bien est-il une solution pour les augmenter ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Le projet ne remplace pas de flux de marchandise existants en région parisienne, il ajoute des flux.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.58	Flux	Fluvial	S'il s'agit de développer le fluvial, en quoi un entrepôt géant situé à une distance restant grande de ses principaux destinataires, serait-il plus vertueux qu'une succession de petits entrepôts plus proches des consommateurs sur tout le trajet de la Seine dans Paris intra-muros et petite couronne ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Ce type de solution consommerait beaucoup plus de foncier - qui ne sont pas disponibles. Une succession d'entrepôts va à l'encontre de l'optimisation des flux et de la réduction de l'impact environnemental lié à ces flux.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.59	Flux	Flux de camions	Afin de mesurer l'impact carbone global de l'entrepôt en projet, pouvez-vous nous dire d'où viendront les marchandises qui y transiteront (c'est-à-dire le lieu de fabrication), et pouvez-vous nous préciser la proportion de marchandises inscrites dans les cycles de ventes par correspondance aux particuliers qui transiteront par l'entrepôt ? Quelle part de l'entrepôt sera dévolue aux entreprises de livraison aux particuliers (e-commerce) ?	08/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Ces points ne sont pas déterminés à ce stade	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
2.60	Organisation	Concertation & communication	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 ? Et nos supports, est-ce qu'on pourra les transmettre à la Ville ?	08/06/2022	Atelier flux		La mairie de Gennevilliers a pris ses initiatives. Elle vient en complément de ce que Goodman fait en concertation. Pour la concertation de Gennevilliers, il y aura une réunion publique qui sera à destination des habitants, sûrement en septembre, avec un registre en ligne. Sur le site internet, on viendra déposer nos supports de présentation des ateliers. On viendra répondre aux sollicitations de la ville si besoin. Pour les supports, je vous laisse contacter la Ville.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.61	Organisation	Concertation & communication	Est-ce qu'il serait possible de recevoir les supports de présentation en avance ? Ce serait notamment utile pour poser des questions plus pertinentes. Veille ou avant-veille ce serait possible ?	08/06/2022	Atelier flux		On peut essayer. Nous dépendons des informations transmises par les bureaux d'études. Ils ont des emplois du temps serrés. Si on est en capacité de le faire, on le fera. Si on peut, on vous les diffusera, si possible 24 ou 48h en amont.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu

2.62	Flux	Fluvial	1. 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 ? 2. Ce n'est le cas que sur les nouveaux bateaux non ?	08/06/2022	Atelier flux		1. (VNF) C'est l'idée. Si on résonne en tonne-kilomètre avec une motorisation de norme Euro 6 par exemple, le fluvial 4 à 5 fois moins émissif. 2. Non, c'est à échelle nationale. Cela a été établi avec l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie).	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.63	Flux	Pollution et risques technologiques	Quid de la pollution fluviale ? Quel impact sur la qualité de l'eau ? de l'avifaune ? sur les berges ?	08/06/2022	Atelier flux		(VNF) 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. 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.64	Flux	Fluvial	L'étude de 2019 sur le trafic fluvial, notamment sur la portion du projet, pourra être consultée ?	08/06/2022	Atelier flux		(VNF) Oui, elle pourra être communiquée.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.65	Flux	Fluvial	Est-ce que vous pouvez nous donner une idée de l'intérêt de garder ce bras secondaire ouvert à la navigation commerciale ?	08/06/2022	Atelier flux		(VNF) 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.66	Flux	Fluvial	Les bateaux choisissent par quel bras ils passent ?	08/06/2022	Atelier flux		(VNF) 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.67	Flux	Fluvial	L'interdiction de navigation sur le bras principal dans le cadre des Jeux-Olympiques va-t-elle rester dans le futur ?	08/06/2022	Atelier flux		(VNF) 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.68	Flux	Fluvial	Il y a un écart de vitesse entre le petit et le grand bras ?	08/06/2022	Atelier flux		(VNF) 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.69	Flux	Fluvial	Sur les 50 bateaux qui passent sur le secteur par jour, quel % est électrique aujourd'hui ?	08/06/2022	Atelier flux		(VNF) Aujourd'hui, la part est encore très faible. On est dans un démarrage.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.70	Flux	Fluvial	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'Épinay. 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 ?	08/06/2022	Atelier flux		(VNF) 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. 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.71	Flux	Fluvial	Vous n'avez pas encore connaissance du trafic généré par le projet ? VNF sait-elle où est situé le projet ? des volumes ? Des bateaux vont devoir manœuvrer au milieu du flux de la Seine.	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.72	Flux	Fluvial	Est-ce que fermer le petit bras à la navigation paraît un jour envisageable ?	08/06/2022	Atelier flux		(VNF) 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.73	Flux	Fluvial	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 ?	08/06/2022	Atelier flux		(VNF) 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu

2.74	Flux	Fluvial	Quelle est le rapport de VNF à la biodiversité et la nécessité de protéger les berges naturelles ?	08/06/2022	Atelier flux		(VNF) L'impact environnemental du transport fluvial est moindre que d'autres types de transport, comme les mobilités routières du quotidien par exemple. Le représentant de VNF, M. Houix, explique ne pas avoir toutes les clés pour répondre totalement.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.75	Flux	Fluvial	Les 45 000 tonnes de marchandise par an (pour les opérateurs, marchandises qui transitent entre Le Havre - Gennevilliers), elles correspondent à leur utilisation de l'entrepôt ?	08/06/2022	Atelier flux		Elles correspondent à la marchandise qui aura besoin de transiter entre Le Havre et l'entrepôt.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.76	Flux	Fluvial	Donc pour les tonnages il faut additionner 45 000 + 48 000 + les 50% qui manque ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.77	Flux	Fluvial	C'est ce qui va être débarqué à Gennevilliers au terminal conteneur, mais quelle partie va venir à Green dock ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.78	Flux	Flux de camions	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 ?	08/06/2022	Atelier flux		Oui. La majeure partie du trafic qui arrive en approvisionnement est par voie routière.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.79	Flux	Flux de camions	Sur 100 items dans Green Dock de marchandises, combien sont arrivés par camions, combien par le fleuve, jusqu'à Gennevilliers ?	08/06/2022	Atelier flux		Environ 15% de toute la marchandise amont qui sera dans le bâtiment aura transité par voie fluviale.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.80	Flux	Fluvial	Un bateau représente combien de camions ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.81	Flux	Flux de camions	Donc le « tout camion » représente 85% du flux en amont ?	08/06/2022	Atelier flux		Oui, « tout camion » depuis le point d'origine.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.82	Flux	Flux de camions	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 ?	08/06/2022	Atelier flux		Oui, à peu près.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.83	Flux	Flux sortants	C'est de la création nette de trafic ?	08/06/2022	Atelier flux		Sur la distribution oui. Sur le flux amont entre Le Havre et Gennevilliers, c'est quelque chose qui est déjà existant.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.84	Flux	Report	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.	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.85	Flux	Report	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 ?	08/06/2022	Atelier flux		Réponse de Jean Plateau (Haropa Port) : 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.86	Flux	Report	Est-ce qu'on n'est pas capable de démassifier à deux endroits différents ? Qu'est-ce qui justifie la démassification au même endroit ?	08/06/2022	Atelier flux		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 plein.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu

2.87	Flux	Fluvial	Combien de temps prend le chargement d'une barge ? On a vu que cela pouvait prendre plusieurs heures.	08/06/2022	Atelier flux		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. Pour le Ro/Ro, le temps de chargement dure 15 à 20 min pour faire monter 25 véhicules de 3,5 tonnes.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.88	Flux	Flux de camions	Les véhicules de 3,5 tonnes, quelle est leur charge utile ? Et qu'allez-vous faire des chauffeurs ?	08/06/2022	Atelier flux		On est à 1,2 tonnes de charge utile en moyenne et cela peut aller jusqu'à 2 tonnes. 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.89	Flux	Flux de camions	Une fois que les véhicules ont livré, ils reviennent comment ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.90	Flux	Fluvial	Comment les camions montent sur la barge ?	08/06/2022	Atelier flux		Il y aura une rampe sur le côté. La barge ne sera pas chargée dans le sens du bateau mais en transversal.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.91	Flux	Fluvial	Une rotation représente une trentaine de tonnes ?	08/06/2022	Atelier flux		Oui à peu près, pour la distribution.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.92	Flux	Fluvial	Ça représente un gros porteur ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.93	Flux	Stockage et distribution	1. Dans la slide précédente (17), 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. 2. On ne connaît donc pas encore les clients de cette partie « Autres » ?	08/06/2022	Atelier flux		1. 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. 2. 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.94	Flux	Stockage et distribution	Amazon pourrait s'implanter ici, comme ils ont tendance à le faire aujourd'hui en utilisant des sociétés cachées ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.95	Flux	Report	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 ?	08/06/2022	Atelier flux		A priori, un report depuis ce bâtiment vers Green Dock va se faire. L'ancien bâtiment ne sera pas gardé vide..	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.96	Flux	Fluvial	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 ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.97	Flux	Stockage et distribution	Il y a combien de places de parking à usage du personnel ?	08/06/2022	Atelier flux		Il y a entre 400 et 420 places de parking. C'est en cours d'études.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu

2.98	Flux	Flux de camions	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 ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.99	Flux	Stockage et distribution	Les surfaces de bureaux me semblent surdimensionnées (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 ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.100	Flux	Stockage et distribution	A quoi servent les 35 000 m ² de parking souterrain ? Vu le nombre d'employés que vous avez cela semble disproportionné.	08/06/2022	Atelier flux		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 <i>in situ</i> , y compris pour le stationnement de ces véhicules. C'est une demande du port.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.101	Flux	Stockage et distribution	Il n'y aura pas de préparation de colis ici (dans les cellules de distribution ou de stockage) ?	08/06/2022	Atelier flux		C'est possible mais tout dépend de ce qu'on appelle préparation de colis. Il y aura de l'emballage et du dépaquetage. 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.102	Flux	Flux de camions	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 ? Ils ont vocation à repartir plein ?	08/06/2022	Atelier flux		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. Plein, ça dépendra. Il y a des véhicules qui viendront décharger. 1 véhicule, c'est 1 entrée et 1 sortie donc 2 flux.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.103	Flux	Horaires	1. Je vois 24h pour les activités de stockage, qu'est-ce que ça veut dire concrètement ? Et la nuit, pour les activités de distribution ? 2. Le bâtiment tournera 24h sur 24h ?	08/06/2022	Atelier flux		1. 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. 2. 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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.104	Flux	Impacts territoire / environnement	Vous avez conscience qu'il y a des milliers d'habitants en face et des nuisances provoquées ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.105	Flux	Flux de camions	Vous ne savez pas exactement où iront les camions ?	08/06/2022	Atelier flux		Il ne peut pas y avoir de certitudes à ce stade. Leur origine et leur destination varie.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.106	Flux	Impacts territoire / environnement	Avez-vous estimé combien de temps les gens vont mettre sur ces routes avec le flux ajouté ?	08/06/2022	Atelier flux		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 ou en convient. C'est la raison pour laquelle les résultats de l'étude sont montrés.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.107	Flux	Ferroviaire	Il y a des rails dans le port, est-ce qu'il y a des personnes ici qui ont imaginé du transport ferroviaire ?	08/06/2022	Atelier flux		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 des travaux en cours mais ils ne sont pas à horizon du projet.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.108	Flux	Flux de camions	Si demain le 93 passe en zone ZFE (zone à faibles émissions) : comment vous faites ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.109	Organisation	Modalités du projet	Est-ce qu'on pourrait avoir accès aux données élémentaires de l'étude d'impact ?	08/06/2022	Atelier flux		On va vous fournir la présentation. Pour réaliser les chiffres présentés, on a utilisé la précédente étude publique dont le dossier sera consultable.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu

2.110	Flux	Stockage et distribution	Qu'est-ce qui justifie la nature même du bâtiment du projet ?	08/06/2022	Atelier flux		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.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.111	Flux	Flux de camions	Pour éclaircir un point de nos précédents échanges, les poids lourds iront jusqu'à quel étage ? Et cela représente quelle hauteur ?	08/06/2022	Atelier flux		Non, ils iront jusqu'au R+3. Le 4ème étage est la toiture qui n'est pas accessible. La hauteur du 3ème étage est à 22, 23 mètres.	08/06/2022	Atelier flux	Répondu
2.112	Flux	Concertation & communication	1. Sur l'étude publique sur la circulation que Goodman avait mis en avant pour la précédente présentation (08/06/22) : est-elle consultable par le grand public ? 2. Où étaient présentées ces données ? Et que concernent-elles exactement ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		1. Oui, les données utilisées par cette étude sont celles de la DIRIF (Direction Régionale des Routes d'Ile-de-France) de l'année 2019. Goodman peut demander au bureau d'études de les transmettre. 2. Elles sont à la page 8 de la présentation qui a été fournie, ces données concernent le trafic routier. Elles ont été collectées à partir d'un comptage de l'ensemble des véhicules légers et poids-lourds.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
2.113	Flux	Stockage et distribution	Vous êtes en B to B mais vous livrez principalement Paris ? Pourquoi les péniches ne vont pas directement jusqu'à Paris ? C'est encore une intercommunalité qui se prend la pollution (visuelle, bruit) alors que sur Paris tout reste beau. Ça a été abordé dans la conception du projet ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Le port est un territoire logistique identifié depuis le 19ème siècle pour son lien avec la Seine et sa proximité avec Paris. C'est ici qu'on a le terminal à conteneurs. Cette installation n'existe pas ailleurs. Ici, on a l'espace et les moyens pour reformater les conteneurs et faire livrer jusqu'à Paris. Il est possible de se référer au support de présentation (08/06/22) pour mieux comprendre les différents types de flux dont il est question ici.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
2.114	Flux	Stockage et distribution	Est-ce que la société que vous représentez s'est posé la question d'aller livrer directement à Paris ? Paris ne veut pas prendre sa quote-part de pollution et les gens de Gennevilliers ne se sentent pas concernés par la question. Les habitants d'Epinay, de Villeteuse sont juste en face.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Le projet a pour vocation d'encourager le trafic fluvial. Il veut inciter les opérateurs à utiliser au maximum le fleuve. On a indiqué précédemment (cf. présentation 08/06/22) 15% pour le trafic fluvial. Pourquoi ? Premièrement parce que géographiquement tout ne peut pas passer par le fleuve, ensuite il y a une montée en puissance du report modal sur la distribution urbaine.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
2.115	Flux	Fluvial	Si vous voulez inciter à la logistique fluviale, vous pourriez faire un entrepôt dédié au fluvial ? les flux routiers pourraient être à un autre endroit. Vous pourriez faire deux projets.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Goodman répond sur un foncier donné, unique. La société au travers du projet encourage autant que possible le trafic fluvial.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
2.116	Flux	Fluvial	En réalité, vous dites que le flux fluvial ne permet pas de faire fonctionner toute la parcelle ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Non. Les utilisateurs sur ce bâtiment génèrent des flux amont fluviaux, dont la marchandise sera réceptionnée ici (terminal à conteneurs).	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
2.117	Flux	Modalités du projet	Est-ce qu'il y a aujourd'hui des entrepôts plus petits qu'on pourrait délocaliser sur la parcelle pour mettre le projet plus loin de la zone naturelle ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Les opérations de distribution et de stockage décrites précédemment doivent se faire au plus proche du bassin de consommation. On essaie de densifier la logistique dans cet espace-là plutôt que de le faire très loin, afin de réduire un certain nombre d'externalités négatives, intrinsèques aux flux de marchandises.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
2.118	Flux	Fluvial	Un participant explique être pour le développement de la logistique fluviale, mais juge les 15% de report modal fluvial très insuffisant. Il y a un transbordeur identique à celui du terminal à conteneurs à 300m de Greendock : pourquoi ne pas utiliser cet espace pour les conteneurs débarquent là-bas plutôt qu'ici ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Vous évoquez sûrement du quai public sur le petit bras de Seine. Pour manutentionner des grands formats, il est estimé que c'est plus adapté de le faire ici que là-bas. Cela fera également moins de nuisances à cet endroit. Sur les 15% jugés décevants, une explication est avancée. En dehors de l'initiative de Franprix sur le port de Bonneuil qui est largement subventionnée, il n'existe aucune autre initiative. Ces 15% sont ambitieux par rapport au contexte actuel. Ils découlent d'une volonté de développer la logistique fluviale sur le projet, malgré l'absence de modèle aujourd'hui.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
2.119	Flux	Flux de camions	Le flux des camions, c'est la semaine, avec ou sans weekend ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		C'est la semaine complète.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu

2.120	Flux	Fluvial	Les 15 % de transports fluvial revendiqués par le projet, sont donc une amorce à l'utilisation de ce type de transport dans le domaine du B to B : est-ce que selon vous, cette expérience pourrait contribuer à un développement plus global de ce moyen de transport ? Quel retour d'expérience envisagé pour inciter d'autres acteurs ? >> En effet, avec un démarrage de 15% de trafic fluvial qui semble relativement peu, le maître d'ouvrage devrait avoir un engagement quand à la promotion de ce type de transport, gage de son intérêt vers une transition écologique.	04.05.22	Mails	Environnement 92	La proportion de trafic fluvial annoncée est basée sur les estimations et les prévisions de clients identifiés de Green Dock. Les solutions pour le trafic fluvial sont en train de se mettre en place et l'attrait des clients est fort. Il est fort probable que ce % augmentera avec le temps	15/09/2022		Répondu
2.121	Flux	Fluvial	Aujourd'hui le dimensionnement de Greenock ne permet pas, selon ce qui a été présenté, de dépasser les 15 % de fluvial : quel seraient les axes de travail au sein même de l'entrepôt si on voulait dépasser ce plafond ? Dans 20 ans, le projet pourrait-il s'adapter à une augmentation de la part du fluvial ?	04.05.22	Mails	Environnement 92	Un deuxième ponton pourrait largement être envisagé. Si cela venait à ne pas suffire, les quais des darses du port pourraient être utilisés, comme c'est actuellement le cas pour les autres utilisateurs du port.	15/09/2022		Répondu

Atelier 21 juin - Biodiversité et environnement

3.1	Biodiversité et environnement	Pollution et risques technologiques	Les camions qui circulent au sous-sol, ils émettent des gaz, comment vous faites ? il y aura des évacuations et des traitements de l'air, il y aura un respect de la réglementation actuelle. Quel sera le type de filtration des fumées des camions avant rejet à l'extérieur ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Ce problème sera aussi présent aux autres étages, c'est pour cela que l'on prévoit des ouvertures. En RDC on aura des cours anglaises. Le parking ne sera pas complètement fermé, ce qui permettra une circulation naturelle de l'air, complétée par des ventilations mécaniques.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
3.2	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Est-ce que le chantier de Greendock aura lieu toute l'année ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		C'est une question liée notamment au volet biodiversité. Nicolas que certains d'entre vous ont rencontré la dernière fois, sera là pour lors de cet atelier et pourra vous répondre. C'est pour répondre à ce type de question que nous menons des études : elles nous indiqueront les améliorations à faire pour le projet et sa réalisation. D'un point de vue réglementaire nous sommes cadrés. La DRIEAT, service de l'Etat garant, va regarder ce projet. On n'arrivera pas pour construire du jour au lendemain.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
3.3	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Impact de l'activité de l'entrepôt sur la zone N2000	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Cf Atelier Environnement et biodiversité	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.4	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Quelle superficie sera imperméabilisée?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Cf Atelier Intégration Architecturale et Paysagère	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.5	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Quelle proportion de pleine terre sera conservée ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Cf Atelier Intégration Architecturale et Paysagère	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.6	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Y-a-t-il eu des inventaires faune-flore sur le site ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Cf Atelier Environnement et biodiversité	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.7	Biodiversité et environnement	Pollution et risques technologiques	Quelle est l'estimation d'émission des GES en phase d'exploitation ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Cf Atelier Intégration Architecturale et Paysagère	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.8	Biodiversité et environnement	Pollution et risques technologiques	Quels sont les risques technologiques liés aux matières stockées ? Et ceux liés à la manutention et aux opérations de déconditionnement / reconditionnement ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Aucun risque technologique ne découlera des activités de stockage dans les bâtiments. Les rubriques ICPE principales qui seront visées seront les rubriques 1510 et 1511. Aucun produit dangereux ou liquide inflammable ne sera stocké au sein du bâtiment. La manutention et/ou le reconditionnement de produits tombant sous les rubriques 1510 et 1511 n'entraîne aucun risque technologique ou environnemental particulier.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu

3.9	Biodiversité et environnement	Pollution et risques technologiques	Quelle gestion des déchets d'emballage ou conditionnement ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Un système de gestion des déchets d'exploitation sera mis en oeuvre à l'échelle du bâtiment. Des partenariats seront noués avec des entreprises locales implantées sur le port de Gennevilliers afin de traiter ces déchets. Les baux verts signés par Goodman avec les utilisateurs viendront contractualiser l'objectif de 100% de valorisation des déchets porté par Goodman, quelque soit la phase du projet.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.10	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Quels sont les horaires des travaux ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Les horaires de travaux ne sont pas parfaitement connus pour le moment. Ils seront adaptés en fonction de la prise en compte des contraintes environnementales liées à la biodiversité ainsi qu'au voisinage. Ils se dérouleront en très grande majorité en journée, notamment pendant les phases de terrassement, gros-oeuvre, structure et clos-couvert.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.11	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Quelle gestion des pollutions sonores ? Des poussières ? (Impact N2000)	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Cf Atelier Environnement et biodiversité	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.12	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Quelle gestion et valorisation des déchets liées aux démolitions ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	La démolition ne dépend pas de Goodman. Elle sera assurée par HAROPA qui pourra répondre à cette question.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.13	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Quel traitement in-situ/quel tonnage transporté hors site? (Répartition des tonnages et nombre de camions prévus)	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Il est trop tôt pour pouvoir répondre à cette question. Ces informations seront disponibles et transmises une fois la conception plus avancée.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.14	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Approvisionnement des matériaux de construction (tonnage et nombre de camions prévus) ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Un approvisionnement mixte route/fleuve sera envisagé pour le projet. Il est trop tôt pour pouvoir donner les estimations du nombre de camions ou barges qui approvisionneront le chantier. Ces informations seront disponibles et transmises une fois la conception plus avancée.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.15	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Quel impact des travaux de démolition sur le site N2000 ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	La démolition ne dépend pas de Goodman. Elle sera assurée par HAROPA qui pourra répondre à cette question.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.16	Organisation	Concertation & communication	L'entité Haropa Port est-elle représentée dans ces réunions que nous avons ? En effet, c'est avec les décisionnaires de ce projet qu'il est important pour nous d'échanger, et non seulement avec celles/ceux qui sont chargés de l'appliquer ?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Oui, M. Jean Plateau (Haropa Port, directeur du port) est présent.	21/06/2022	Réponse mail	Répondu
3.17	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Y a-t-il eu un inventaire faunistique et floristique de la zone constructible ?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Le bureau d'études Biotope réalise cette inventaire, en plus d'un travail bibliographique de caractérisation du milieu à diverses échelles.			Répondu
3.18	Biodiversité et environnement	Modalités du projet	Le projet "Green Dock" est-il compatible avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique adopté en 2013, et notamment le respect des Trames vertes et bleues ?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Le projet Green Dock sera compatible avec le SRCE et respectera notamment les trames vertes et bleues associées. La stratégie de végétalisation et de prise en compte de la biodiversité dans la conception du projet, présentée dans le cadre de l'atelier biodiversité, permettra d'assurer cette cohérence.			Répondu
3.19	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Prenez-vous en compte les périodes de frayage des poissons et des grenouilles pour adapter l'activité de l'entrepôt et de ses flux ?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Ces périodes sont bien prises en compte dans l'analyse de Biotope, bureau d'études biodiversité.			Répondu
3.20	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Nous avons pu constater lors de la visite du site, la présence de nombreux moineaux domestiques nicheurs (espèce en voie de raréfaction). Quelles mesures comptez-vous prendre pour en assurer la protection ?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Ces mesures seront identifiées dans le cadre de la stratégie ERC établie par Biotope.			Répondu
3.21	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Page 10 du diaporama, il apparaît que les observations concernant les oiseaux ont été réalisées en avril et mai, avec une dernière observation prévue en septembre. Cependant, comme le graphique indique une présence d'hivernants entre décembre et mi-février (les grands cormorans), ne serait-il pas judicieux de prévoir une observation à cette période, puisque la zone Natura 2000 est justement un des plus grands dortoirs hivernaux à cormorans de la région ?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Des observations sont prévues en période automnale, hivernale (en décembre et février) afin de pouvoir observer ces populations d'oiseaux sur site. Par ailleurs, ces populations d'oiseaux ayant déjà été observées par le passé, leur présence est d'ores et déjà intégrée aux études Biotope du fait tu travail bibliographique engagé.			Répondu

3.22	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Quelle garantie peut-on avoir que la mesure MR06 (adaptation de l'éclairage aux enjeux écologiques) sera respectée, puisque de nombreux problèmes de pollution lumineuse existent déjà sur le port, ont été signalés à la direction du port, et n'ont jamais été réglés, en dépit des engagements précédents ? Notamment, de nombreux projecteurs extrêmement puissants fonctionnent en continu toute la nuit et éclairent directement la réserve Natura 2000 ainsi que les berges de Seine d'Epinau, en dépit des effets nocifs d'une telle pollution lumineuse.	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Le respect de cette mesure sera garantie par : - le missionnement d'un BÉ éclairage qui s'assure du respect de ces mesures en phase conception - une mission de réception des installations d'éclairage à la livraison du chantier par un tiers indépendant, impliquant un contrôle du respect des mesures réglementaires en phase d'exploitation - un entretien régulier et un suivi de la qualité de l'éclairage durant la vie du bâtiment, assurée grâce à la mise en oeuvre de contrats de maintenance adéquats			Répondu
3.23	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Prévoyez-vous ou non que les travaux de construction de "Green Dock" puissent avoir lieu entre les mois de novembre et mars ? Ou avez-vous prévu d'interrompre les travaux dans cette période ? Une réponse précise, svp, pas de type "Nous verrons plus tard quelles seront les dates des travaux".	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Le calendrier de chantier sera adapté aux périodes de protection de la biodiversité. Une analyse fine par phase de chantier sera réalisée, grâce au travail conjoint des écologues et de l'entreprise de construction. L'ensemble de cette analyse fera partie de l'étude d'impact du projet.			Répondu
3.24	Biodiversité et environnement	Phase travaux	La mise en place du ponton et de la barge (donc les travaux sur le fleuve) seront-ils stoppés de mars à juillet ? Là encore, une réponse précise, SVP, pas "on verra plus tard".	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Même réponse que pour la question précédente.			Répondu
3.25	Biodiversité et environnement	Phase travaux	En amont de la phase de démolition, pouvez-vous préciser les mesures de compensation mises en oeuvre pour la totalité des habitats du site : amphibiens et avifaune ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	La démolition ne dépend pas de Goodman. Elle sera assurée par HAROPA qui pourra répondre à cette question.			Répondu
3.26	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Pouvez-vous indiquer les mesures mises en oeuvre pour limiter les niveaux sonores et leur impact sur la pointe aval de l'Île-Saint Denis : * démolition des bâtiments ? * démolition des dalles en béton ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	La démolition ne dépend pas de Goodman. Elle sera assurée par HAROPA qui pourra répondre à cette question.			Répondu
3.27	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Quelles sont les mesures prises pour éviter les émissions de poussières ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Au même titre que l'adaptation du calendrier du chantier, le détail de ces mesures sera connu une fois le travail entre l'écologue et l'entreprise de construction effectué. Ces mesures seront détaillées dans l'étude d'impact du projet.			Répondu
3.28	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Démolitions : Quelles sont les mesures prises pour limiter l'impact sonore des engins de chantier et des véhicules de transport pour l'évacuation des déchets de chantier (Mesure de réduction MR03) ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Au même titre que l'adaptation du calendrier du chantier, le détail de ces mesures sera connu une fois le travail entre l'écologue et l'entreprise de construction effectué. Ces mesures seront détaillées dans l'étude d'impact du projet.			Répondu
3.29	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Quelles sont les mesures prises pour limiter l'impact sonore des engins de chantier et des véhicules de transport de matériaux pour la construction de l'entrepôt et des voies de communication. (Mesure de réduction MR03) ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Au même titre que l'adaptation du calendrier du chantier, le détail de ces mesures sera connu une fois le travail entre l'écologue et l'entreprise de construction effectué. Ces mesures seront détaillées dans l'étude d'impact du projet.			Répondu
3.30	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Quelles mesures seront mises en place pour mesurer la dégradation de la qualité de l'air, sur le site et sur la pointe aval de l'Île-Saint Denis ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Des capteurs de qualité de l'air pourront être mis en place durant le chantier afin de s'assurer que les seuils réglementaires ne soient pas dépassés.			Répondu
3.31	Biodiversité et environnement	impacts territoire / environnement	L'Ailante glanduleux, la Renouée du Japon, le Robinier faux-acacia sont des espèces répertoriées sur le site Etude d'impact VERDI/Enquête publique VNF/Page 193). Quelles mesures sont mises en place pour éviter leur dispersion (Mesure de réduction MR05) ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Au même titre que l'adaptation du calendrier du chantier, le détail de ces mesures sera connu une fois le travail entre l'écologue et l'entreprise de construction effectué. Ces mesures seront détaillées dans l'étude d'impact du projet.			Répondu
3.32	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Quel impact sur la biodiversité de la part des engins de construction : berges et faune aquatique ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Au même titre que l'adaptation du calendrier du chantier, le détail de ces mesures sera connu une fois le travail entre l'écologue et l'entreprise de construction effectué. Ces mesures seront détaillées dans l'étude d'impact du projet.			Répondu
3.33	Biodiversité et environnement	Etudes	Quelle évaluation quantifiée peut-on avoir sur l'impact sonore sur l'ISD, en particulier la pointe aval et la perturbation sur l'avifaune ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Les premières études acoustiques concernent les limites de propriété ainsi que les ZER présentes en face du projet. L'impact sonore sur l'ISD pourra être modélisé, et devra faire l'objet d'une analyse croisée avec les services de la Préfecture ainsi que les associations environnementales, car ne faisant pas l'objet d'une réglementation propre.			Répondu
3.34	Biodiversité et environnement	Etudes	Quelle évaluation de l'impact lumineux sur l'ISD, en particulier la pointe aval et la perturbation sur l'avifaune ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Même réponse que pour la question précédente.			Répondu

3.35	Biodiversité et environnement	Etudes	Sur la pollution lumineuse, quel impact sur les continuités écologiques utilisables par les chiroptères au droit de projet ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Les études d'impact lumineuse du projet ainsi que les études biodiversité permettront d'identifier les enjeux liés à la présence de chiroptères. La stratégie projet sera de proposer une façade non éclairée sur sa partie Nord en période nocturne, pour favoriser les continuités écologiques utilisables par ces populations.			Répondu
3.36	Biodiversité et environnement	Etudes	Les inventaires sur la biodiversité concernent quelle zone exactement ? Qu'en est-il de la zone Natura 2000 ? Et les grands cormorans sont pris en compte ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Les inventaires concernent le périmètre rapproché du projet. Sur la zone Natura 2000, on a surtout regardé l'avifaune. Il y a notamment 2 espèces à noter à la pointe ouest de l'île : la sterne pierregarin et le martin pêcheur d'Europe. Sur les cormorans, quelques-uns ont été vus.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.37	Biodiversité et environnement	Etudes	Pourquoi il n'y a pas d'observation qui sont prévues en hiver, notamment après décembre ? Est-ce que c'est lié à des enjeux calendaires ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		C'est vrai qu'on s'arrête en décembre. Toutefois, quand on fait notre analyse, on regarde aussi les données bibliographiques. Les grands cormorans ont bien été identifiés.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.38	Biodiversité et environnement	Etudes	D'un point de vue scientifique : pourquoi ne pas en faire au moment où on a le plus de population sur la zone ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		On considère que notre vision à partir des études et de nos observations a été suffisante pour donner des résultats à Goodman. On vient sur site à des dates déterminées : on prend du recul par rapport aux potentialités du site, notamment avec la bibliographie et les échanges avec les associations.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.39	Biodiversité et environnement	Etudes	1. Est-ce que les études s'arrêtent en décembre pour que Goodman puisse déposer le permis ? 2. Il avait une certification ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		1. Non. Goodman précise qu'un écologue a fait des passages et relevés cet hiver. Ces observations sont prises en compte dans le rapport en partie présenté aujourd'hui par Biotope. 2. Oui. Il est écologue. Goodman ajoute qu'ils ont sélectionné Biotope pour mener cette étude car le bureau d'étude avait une capacité supérieure au premier travail mené par l'écologue. Il est précisé qu'il pourra être commandé les passages nécessaires pour la période hivernale qui convient.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.40	Biodiversité et environnement	Etudes	Est-ce que vous faites appel à la LPO (Ligue de Protection des Oiseaux) ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui tout à fait. La LPO suit le site Natura 2000. Ce sont eux qui ont réalisés les précédents inventaires. On en a un de 2021 par exemple. Biotope s'appuie sur cette documentation.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.41	Biodiversité et environnement	Concertation & communication	Qui avez-vous rencontré de la LPO ? Vous pourrez nous donner son contact ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui. On pourra vous envoyer les coordonnées.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.42	Biodiversité et environnement	Etudes	Sur le site, il y a la pipistrelle. Elle est protégée il me semble. Elle a été prise en compte ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui. Toutes les chauves-souris sont protégées. L'experte a bien indiqué sa présence à son premier passage. Elle va faire un deuxième passage.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.43	Biodiversité et environnement	Etudes	1. (Support de présentation) Qu'est-ce que ça veut dire enjeu ? 2. La force de l'enjeu est donc liée à la nature de l'espèce ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		1. L'intérêt de l'espace au regard de la biodiversité. Il y a des listes d'espèces (de la LPO par exemple) qui existent et sur lesquelles il faut avoir une attention particulière. Plus l'espèce est menacée, plus son enjeu est important. 2. Oui c'est ça. On distingue bien enjeux et impacts du projet. On applique ensuite ces enjeux avec l'impact du projet pour obtenir les impacts résiduels. L'enjeu, c'est quelque chose d'objectif.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.44	Biodiversité et environnement	Etudes	La classification présentée est basée sur l'importance que les sociétés apportent aux espèces, pourquoi ne pas faire une analyse en termes de service écologique ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Aujourd'hui, pour les services écologiques on va plutôt regarder les fonctionnalités des espèces au regard de l'habitat. La classification que vous voyez vient d'experts sur la biodiversité.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.45	Biodiversité et environnement	Modalités du projet	Quand vous allez faire la synthèse sur le bâtiment, est-ce que vous prendrez en compte le vol et la trajectoire des oiseaux ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui, je vous en parlerai après. Pour l'instant, je fais une cartographie des espèces. Et après on fera une analyse en fonction du bâtiment à venir.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.46	Biodiversité et environnement	Etudes	Est-ce que vous pouvez revenir sur la notion d'impact ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		L'impact, c'est lorsque l'on détecte une présence dans le site.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu

3.47	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	1. On envisage que les impacts via le biais immobilier sur le site, mais il y aura aussi des impacts liés à la question du trafic. Sommes-nous bien d'accord que les impacts sur la zone Natura 2000 ne sont envisagés qu'à titre indirect, sur les espèces nichant sur le site même ? 2. Mais vos impacts ne sont localisés que sur le site du projet, pas sur la zone Natura 2000 qui lui fait face ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		1. Vous avez raison : il y a différents types d'impacts, risque de collision, destruction d'habitat à terme par exemple, etc. 2. Oui. On intègre également tous les impacts avec les autres études, l'étude sur la pollution, etc.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.48	Biodiversité et environnement	Etudes	1. Les cormorans n'apparaissent pas dans les enjeux ici ? 2. Vous avez vu les mouettes aussi ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		1. Pour le moment non, mais ce sont les premiers enjeux identifiés. 2. Oui.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.49	Biodiversité et environnement	Concertation & communication	Est-ce que les riverains peuvent envoyer des données pour compléter vos observations ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui, cela peut être intéressant. Par contre il faut aussi donner le contexte des données : date, heure, condition d'observation, point GPS.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.50	Biodiversité et environnement	Concertation & communication	On pourra avoir votre contact (Biotope) ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui. On est dans une progression de ces études aussi. On est ouvert à la collecte. C'est ce qu'on a essayé de faire dans une première phase.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.51	Biodiversité et environnement	Modalités du projet	Tout ce que vous dites, avec le travail (études biotope, etc) que vous énoncez, est intéressant. Mais pourquoi ce travail n'est pas fait en amont de ce projet pour dire s'il est possible ou pas ? J'ai la sensation que le projet est déjà lancé, pourquoi ne pas changer l'ordre ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		C'est tout à fait l'objet de notre étude. On peut en arriver à dire à notre maître d'ouvrage « attention vous ne considérez pas assez cette espèce » par exemple. Et ensuite il y a une réglementation avec les services de l'Etat qui le verront et valideront ou non. Thibault Vanhaezebrouck complète : Goodman n'a pas encore déposé de demande de permis de construire. Si les résultats nous disent d'adapter le projet, on le fera.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.52	Biodiversité et environnement	Modalités du projet	Est-ce que vous avez un plan A, B et C ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		On a un projet, on viendra travailler sur certains aspects selon ce qu'il est conseillé. On viendra le travailler selon les retours des études et de la concertation en vue d'un dépôt.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.53	Biodiversité et environnement	Etudes	Quand est-ce que vous (Biotope) rendez le rapport à Goodman ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		En décembre. Mais nous échangeons de manière continue pour alerter sur tel ou tel aspect.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.54	Biodiversité et environnement	Etudes	Il y a un rapport avant la conception du projet, et après que se passe-t-il ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Ensuite il y a un accompagnement pendant les phases de travaux pour vérifier que les recommandations et préconisations sont respectées.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.55	Biodiversité et environnement	Etudes	1. Si vous vous rendez compte qu'il y a un effondrement de la biodiversité ensuite, qu'est-ce que vous faites ? 2. Mais c'est trop tard ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		1. Nous on vient regarder si les engagements sont respectés, si cela n'est pas le cas on le remonte à Goodman. 2. Toute phase de projet comprend des risques.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.56	Biodiversité et environnement	Etudes	Pour les colonies de moineaux domestiques dans les bâtiments, comment ça va se passer ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Biotope préconise deux mesures phares. Pendant la période de reproduction, on ne détruit pas les bâtiments. Ensuite, on vient détruire seulement quand ils ne sont pas présents. Cette période va d'octobre à février. Puis quand on reconstruit, il faut poser des nichoirs pour réinciter les espèces à revenir à l'échelle du bâtiment.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.57	Biodiversité et environnement	Programme	Il faudrait faire des nichoirs en anticipation de la destruction du bâtiment ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui, ça se fait souvent, en particulier pour les chauves-souris. C'est quelque chose qu'on a évoqué avec Thomas Monjoin. On a aussi évoqué de démolir les bâtiments en plusieurs phases. Comme ce sont des espèces qui utilisent plutôt les bâtiments, on se dit qu'ils ne vont pas tant utiliser les nichoirs. Ils vont aller dans les bâtiments à côté, dans une zone de 5km.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.58	Biodiversité et environnement	Programme	C'était quoi comme entrepôt avant ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Des entrepôts de logistique, y compris stockage de produits dangereux.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu

3.59	Biodiversité et environnement	Etudes	Est-ce que vous faites un lien entre les espèces à enjeux forts et les autres espèces qui leur sont utiles ? / Cela participe-t-il à la classification des enjeux ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Biotope prend toujours du recul par rapport aux espèces. On sait que si on vient appauvrir une zone en poissons, on aura moins d'oiseaux. On regarde toutes ces interactions entre les différentes espèces. / Pour la classification, ce sont les critères nationaux et territoriaux qui sont principalement utilisés. Si on identifie de grosses dépendances, c'est quelque chose qui pourra ressortir dans notre dossier. Mais on ne va pas jusqu'au niveau granulaire de chaque interaction d'espèces. Par exemple on a 122 espèces de flore qui sont banales, pas protégées, pas identifiées comme espèces à enjeu. Donc on va préférer se concentrer sur les enjeux forts, comme l'avifaune.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.60	Biodiversité et environnement	Etudes	Quelles sont les espèces exotiques observées sur le site ? Les perruches ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Les perruches oui, pour les oiseaux. Mais c'est surtout de la flore, comme le sainfoin d'Espagne. Il y en a environ une dizaine d'identifiés. Ils ont un caractère envahissant, menaçant. Ils ont une tendance à remplacer la flore locale. On préconise des mesures de gestion et un suivi pour ces espèces.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.61	Biodiversité et environnement	Architecture	Avez-vous intégré l'étude des trajectoires des vols des oiseaux ? Cela est pertinent par rapport au gigantisme du projet. Cela va sûrement provoquer des changements de trajectoires, notamment dans le cadre de la période migratoire.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui, on va faire des préconisations. Par rapport au risque de collision, on va préconiser un certain traitement du bâtiment : anti-reflets par exemple. On viendra aussi questionner les nuisances côté berges de Seine (l'éclairage, l'acoustique...) car c'est la partie la plus sensible du projet.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.62	Biodiversité et environnement	Flux de camions	Au regard de votre expertise, est-ce que le fait que les camions puissent monter au 3e étage, à 23m de haut, à n'importe quelle heure, peut avoir un impact sur la réserve Natura 2000 ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Il y a des niveaux d'émission de bruit qui sont à maîtriser et à intégrer dans la phase de conception. Ce sur quoi il faut faire attention, c'est notamment l'éclairage, surtout en cœur de nuit, en fin de journée : il y a des périodes où les espèces sont les plus actives. On dira qu'il faut faire attention et faire du traitement acoustique à certains moments. Nicolas Otal complète : La conception du bâtiment va évoluer pour que ces enjeux soient réduits, voir nuls, notamment vis-à-vis de la zone Natura 2000. En septembre : on vous montrera tout ce qui pourra être modifié en conséquence.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.63	Biodiversité et environnement	Etudes Air, eaux, bruit	Est-ce que pour les études bruit, il y a un chiffrage de fait ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		On est en train de recevoir les études qualité de l'air, bruit et luminosité. On pourra vous les présenter la semaine prochaine. L'intégralité des études ont été menées avec des points de relevés comprenant un état initial.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.64	Biodiversité et environnement	Modalités du projet	Quelles sont les garanties pour que les préconisations soient respectées vu qu'aujourd'hui elles ne le sont pas, comme on le voit avec la parcelle continuellement éclairée ? Et si vous dites que les vols sont impactés, vous direz à Goodman de réduire la taille du bâtiment ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Nous, on dira à Goodman de faire attention sur tel et tel point, et ensuite ce sera à eux de le prendre en compte et de concevoir les différentes variantes du projet. Par la suite, une police de l'environnement, l'inspection travail, la Préfecture, peuvent faire des contrôles sur le site.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.65	Biodiversité et environnement	Concertation & communication	Est-ce que les citoyens, s'ils considèrent qu'il y a un manquement, peuvent saisir cette police de l'environnement ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		C'est possible. Cela peut être la police de l'environnement, mais vous pouvez également le signaler auprès de la préfecture.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.66	Biodiversité et environnement	Concertation & communication	En tant qu'association, on peut participer à l'avis de l'autorité environnementale ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Biotope rédige un mémoire par rapport à tout ce qu'a dit l'autorité environnementale.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.67	Biodiversité et environnement	Architecture	La pleine terre évoquée est-elle au moins de 80 cm de profondeur ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui. L'ensemble de la strate paysagère sera développé en pleine terre, sur du substrat assez profond pour planter un arbre notamment. Par rapport au plan masse de l'appel à projet, on est dans une restitution de pleine terre.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.68	Biodiversité et environnement	Architecture	Vos mesures prennent-elles en compte les accès pompiers ? Il y a une contradiction entre la volonté de renaturation au nord de la parcelle et les impératifs sécuritaires.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Non, ce n'est pas une contradiction. Demain, dans la phase de conception du projet on va travailler à améliorer la renaturation.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.69	Biodiversité et environnement	Architecture	Vous confirmez qu'il n'y a pas de contre-indication entre projet, renaturation et mise en conformité ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu

3.70	Biodiversité et environnement	Architecture	Qu'est-ce qui est mieux pour les oiseaux : baisser de 10m la hauteur du bâtiment ou mettre des nichoirs, faire une ferme urbaine bio ? La ferme que vous installez n'a qu'un but, construire plus haut.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Sur l'utilisation du toit, Goodman aurait pu faire uniquement du photovoltaïque. On a préféré faire une ferme urbaine avec une serre qui ne fait pas 600m de long (la longueur du bâtiment). Il y aura un phénomène en dents de scie au niveau du toit, dont la hauteur maximale est donc variable. Ensuite, au niveau de la ferme urbaine on vient installer des bacs potagers, auxquels on ajoute des corridors avec des haies notamment pour accueillir de la biodiversité.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.71	Biodiversité et environnement	Architecture	Qu'est-ce qui empêcherait de végétaliser la façade ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		On y réfléchit, c'est dans notre phase de conception.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.72	Biodiversité et environnement	Programme	Est-ce qu'il est prévu des implantations de ruches ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Goodman met déjà en place des ruches sur ses sites, on peut prendre ce genre d'initiatives.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.73	Biodiversité et environnement	Programme	Ça existe des panneaux photovoltaïques qui ne soient pas dangereux pour les oiseaux ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Réponse d'Olivier Cartigny, chef de projet chez Biotope : Oui. Certains réfléchissent beaucoup moins la lumière. Plus ils absorbent de lumière, plus ils sont efficaces. Ajout de Nicolas Otal : Ce type de panneaux est mis en place dans les zones aéroportuaires.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.74	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Par rapport à la mesure MR01, l'espèce protégée qui préfère être dans les bâtiments ne va pas être satisfaite par les nichoirs au moment de la démolition des bâtiments. Bloquer les travaux à certains moments, ce n'est pas une mesure que vous avez prise ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Les phases de travaux pourront être adaptées aux différentes périodes pour la biodiversité.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.75	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Est-ce que pendant la phase de travaux, vous envisagez les clauses avec des sanctions pour le non-respect des préconisations qui sont faites ? Quelles sont les mesures de contrôle ? Et est-ce que vous modifiez votre calendrier en conséquence ? Votre chantier est-il susceptible d'être impacté par la gestion des chantiers des Jeux Olympiques ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Sur l'interaction avec les Jeux Olympiques, elle n'aura pas lieu. Les travaux sont après les Jeux Olympiques. Sur la question précédente, avec la mesure MR04, il y aura une adaptation du chantier en fonction de la sensibilité de la faune. On va confronter chaque grande phase de travaux par rapport à ces sensibilités. Et il y aura des sanctions prévues pour le non-respect des préconisations.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.76	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Pour la phase travaux, des adaptations journalières seront possibles ou ce n'est pas prévu ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Réponse d'Olivier Cartigny, Biotope : Le cahier des charges indique les horaires de travaux, les zones sensibles, les conduites à tenir, etc. Pour garantir tout ça, il y a aussi un passage de l'écologue. Par rapport aux Jeux Olympiques, on regarde les effets cumulés des impacts. Il y a un rapport aux JO, des études qui sont faites, comme celle sur le rééquilibrage entre le trafic du petit bras et du grand bras.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.77	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Vous savez que les entreprises ne les lisent pas, les sanctions financières ? Vous avez des tarifs habituels pour les sanctions ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		La tarification est conditionnée par rapport à la taille du projet, donc ça va être important ici. On raisonne plutôt en milliers d'euros.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.78	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Est-ce que les pénalités pour non-respect sont plus importantes que les pénalités retard ? L'expérience montre que les entreprises ne respectent que ce qui leur coûtera moins cher. / Mais il n'y a que vous sur le chantier ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		On saura être dissuasif car nos enjeux sont aussi réglementaires. / Sur un chantier comme celui-ci, on a l'inspection du travail, l'écologue, un acteur dédié à la santé et la sécurité. Sur ça, on a une personne à 100% de son temps sur le chantier pour vérifier que tout est en accord avec les objectifs fixés. Cette personne-là ensuite peut aller jusqu'à déclarer des arrêts de chantier. Le montant des sanctions n'est pas connu parce que le contrat n'est pas encore négocié.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu

3.79	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Dans les effets délétères, vous prenez en compte la construction d'autres bâtiments très hauts, ailleurs sur le territoire ? / Quand est-ce que ces échanges auront lieu ? Ils sont définis ou seront à définir ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Réponse d'Olivier Cartigny, Biotope : C'est un processus de discussion qu'on a avec les services de l'Etat, notamment par rapport à des projets qui peuvent avoir des cumuls d'impact, avec des similitudes (proche bord de Seine, avec une installation de panneaux photovoltaïques...). / Ces allers-retours seront faits prochainement, durant le courant de cet été. Ils nous diront d'intégrer telle ou telle chose, tel projet... On discute avec eux parce que nous n'avons pas conscience de tous les projets dans un rayon de 5km qui peuvent être importants à prendre en compte. On a des outils de cartographie en interne mais on double ces outils avec les services de l'Etat.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.80	Biodiversité et environnement	Modalités du projet	Sur la présentation, vous indiquez rester propriétaire du site, vous avez un contrat de concession ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui. C'est un abus de langage, Haropa reste propriétaire du sol. La concession est de 60 ans. Goodman reste gestionnaire du site et propriétaire du bâtiment.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.81	Biodiversité et environnement	Modalités du projet	Est-ce qu'il y aura un droit de regard des locataires du site et de leurs activités ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui. Il y a une convention d'occupation temporaire.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.82	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Pourquoi on ne jette pas les eaux pluviales dans la Seine ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Parce qu'elles sont polluées. Un participant ajoute qu'un document réglementaire, le SDAGE (Schéma Directeur d'aménagement et de gestion des eaux) indique qu'il ne faut pas les rejeter dans la Seine.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.83	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Le ponton, que vous n'avez pas évoqué, va être une entrave à la circulation des eaux de la Seine notamment en période de crue, qu'en faites-vous ? Tous les bâtiments seront des obstacles lors des phénomènes d'inondation qui vont arriver. C'est en zone inondable ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui, on est dans la réglementation PPRI (Plan de Prévention des risques d'inondation) et PPRT (Plan de Prévention des risques technologiques) avec la zone de stockage d'hydrocarbure de l'autre côté du site. C'est ce qui empêche d'en faire un site ERP (Etablissement recevant du public). On est soumis à la loi sur l'eau et aux plans de prévention des risques. Le caractère du bâtiment doit favoriser l'extension de la crue au lieu de devenir un obstacle. C'est établi très finement en fonction de calculs de terrassement, etc. On va produire toutes ses études : on aura une analyse de la courantologie du site, notamment vis-à-vis du comportement du ponton en période de crue. Un bureau d'étude spécialisé sera mobilisé. Cela permettra d'appréhender le fonctionnement de ce ponton. Il est conçu pour être sur l'eau et ainsi éviter qu'il ne soit un obstacle. De même, cela garantit le report fluvial tout au long de l'année.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.84	Biodiversité et environnement	Etudes Air, eaux, bruit	Vous allez avoir des camions, plus tout le matériel de chargement, qui fait des bips en reculant : est-ce que cela est considéré comme un impact ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		C'est intégré à l'étude acoustique.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.85	Biodiversité et environnement	Etudes Air, eaux, bruit	Et il y aura une intégration de la réflexion sur l'eau du bruit ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Nous ne sommes pas spécialistes, mais sûrement.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.86	Biodiversité et environnement	Etudes Air, eaux, bruit	La captation sonore faite récemment font partie des études que vous avez initiées ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.87	Biodiversité et environnement	Etudes Air, eaux, bruit	Le jour où ces captations ont été faites, il y a eu un exercice sur le port. Vous le savez ? Cela risque de fausser vos données. / Quand seront livrés les résultats de l'étude ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		L'étude acoustique ne cherche pas à capter le niveau le plus fort pour noyer le bruit du projet. La prise en compte du bruit se fait sur un cycle de 24h. / Ils le seront la semaine prochaine. On présentera l'étude acoustique, qualité de l'air et luminosité.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.88	Biodiversité et environnement	Concertation & communication	Pour avoir l'inventaire des enjeux et aussi des impacts, on doit attendre la prochaine date ? Quand pourra-t-on faire le lien entre les deux ? / En gros, la réunion ira plus loin que les aspects paysagers la semaine prochaine ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Une cartographie des enjeux génériques est réalisée. La semaine prochaine sera aussi liée à l'impact des nuisances. / Oui	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu

3.89	Biodiversité et environnement	Programme	Les denrées alimentaires, peuvent entrer dans le régime des animaux à proximité, vous l'avez pris en compte ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Les exploitants mettent en place des dispositifs pour éviter ce genre de situation, notamment des rongeurs qui essaient d'investir les bâtiments. Il n'y aura pas de marchandise à l'air libre. Aucun processus, ni conditionnement ni reconditionnement, n'est fait en dehors de l'enceinte du bâtiment.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.90	Biodiversité et environnement	Concertation & communication	On a parlé de la LPO et des données des différentes études : pouvez-vous nous indiquer quels acteurs de terrains ont été interrogés dans le cadre de l'étude ? / Et uniquement avec elle ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui, c'était madame Favali, responsable zone Natura 2000. / Non. Les échanges ont aussi été fait avec le port de Gennevilliers. L'agrégation des données et échanges avec Mme Favali reprend aussi des données d'autres acteurs. Mme Favali reprenait un inventaire botanique du Bassin parisien, des données du port. Il y aussi l'étude JO et d'autres encore. Pour les sources directes, Biotope a mobilisé l'ensemble de base de données, de musée, de faune flore de la LPO, de géonature, etc. Les données de VNF (Voies Navigables de France) ont été mobilisées aussi.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.91	Biodiversité et environnement	Impacts territoire / environnement	Y'a-t-il une étude d'impact prévue sur la Seine ? Vous étiez concentrés sur la zone de Greendock. / Dans votre tableau d'enjeux, ce n'était pas mentionné ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Réponse d'Olivier Cartigny : Pour le milieu aquatique on a des exercices qui sont prévus. On a surtout regardé la berge de Seine actuellement. / Non, on ne mentionne pas les enjeux dans le tableau d'impact. Mais la Seine a été prise en compte notamment dans la luminosité, à travers les continuités écologiques.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.92	Biodiversité et environnement	Etudes Air, eaux, bruit	S'il y a de l'éclairage sur le ponton, il y a donc de l'éclairage au nord, la nuit ? Le ponton ne fonctionnera pas en pleine nuit ? / Et le soir, à 17h, en hiver ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Nous avons évoqué ce point la fois précédente, les camions pourront arriver la nuit mais les horaires de fonctionnement des barges correspondront à celles des activités de distribution urbaine, à savoir principalement la journée. / Sur la livraison urbaine, 17h n'est pas un horaire pour le trafic des péniches.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.93	Biodiversité et environnement	Etudes Air, eaux, bruit	Biotope sera-t-il présent au prochain atelier sur les impacts de bruit et de pollution des véhicules ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Non. Goodman transmettra les questions.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.94	Biodiversité et environnement	Concertation & communication	Sur la méthode, quel est le nombre d'intervenants qui ont pu travailler sur les observations menées par Biotope ? Combien d'observations ? Combien de prélèvements ? / Vous pourrez nous envoyer le support ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Réponse d'Olivier Cartigny : C'est un pré-rapport qui fait 180 pages. On y donne bien les identités des personnes mobilisées. / Les documents seront disponibles en phase d'enquête publique.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.95	Biodiversité et environnement	Phase travaux	Pour la phase de construction : quels matériaux seront utilisés ? Est-ce que vous l'avez intégré aux impacts ou pas ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Sur le choix des matériaux, ce n'est pas vraiment une composante qui a un impact sur les thématiques de Biotope. On regarde surtout si on imperméabilise le sol ou non.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.96	Biodiversité et environnement	Etudes Air, eaux, bruit	Sur la taille du bâtiment, je suis surpris que vous n'ayez pas relevé des impacts sur les oiseaux, chauve-souris, etc. ? C'est un aspect très structurant.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		C'est sûr qu'un bâtiment de plusieurs étages aura plus d'impact qu'un bâtiment d'un étage. Nous on vient travailler sur les façades pour éviter au maximum les collisions.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.97	Biodiversité et environnement	Etudes Air, eaux, bruit	L'impact de l'ombre sur l'île a-t-il été travaillé ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		On aura assez d'éléments pour vous répondre à l'atelier de la semaine prochaine.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.98	Biodiversité et environnement	Architecture	Il y aura les visualisations que la mairie d'Epinay a demandé ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Il y aura des visuels sur les thématiques évoquées.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.99	Biodiversité et environnement	Architecture	Les rails qu'on voit sur les photographies (slide 5) : vous ne considérez pas cela comme de la pleine terre ? Sur des friches comme celle-ci on a un espace de biodiversité riche.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		On ne dénie pas la richesse de l'espace existant. Pour définir la pleine terre, on parle d'une quantité et d'une certaine qualité de pleine terre. Pour porter un train, la terre en dessous des rails n'est pas considérée comme de la pleine terre.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
3.100	Biodiversité et environnement	Flux de camions	Quel impact a la présence de tant de camions le jour et la nuit sur la biodiversité, notamment sur la pointe nord de la zone Natura 2000 ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		L'impact des camions sera limitée du fait du traitement des façades des rampes ainsi que du positionnement de leur circulation côté port industriel plutôt que Seine.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu

4.1	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Vous avez parlé de centrale photovoltaïque, elle sera où ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		L'implantation des panneaux est présentée sur la vue aérienne du projet. Les panneaux photovoltaïques sont donc en toiture autour du bâtiment.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
4.2	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Les cours anglaises seront côté Seine ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Le bâtiment sera soumis à la réglementation ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement). Elles seront de part et d'autre du bâtiment.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
4.3	Insertion paysagère et architecturale	Fluvial	Vous empiétez sur la Seine ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Le ponton sera posé sur la Seine qui fait ici plus de 250 mètres de large. Le ponton et la barge seront situés dans le domaine portuaire. L'atelier du 8 juin pourra vous fournir plus de détails à ce sujet.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
4.4	Insertion paysagère et architecturale	Fluvial	Il y a une extension sur le domaine fluviale ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Non, le ponton est sur le domaine portuaire.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
4.5	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Quelle est la surface de panneaux photovoltaïques ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		A peu près 18 000 m2 de surface comprenant les panneaux et les espaces pour intervenir dessus. Il sera possible de vous donner les détails exacts plus tard. La réglementation a évolué récemment, elle indiquait jusqu'ici qu'on devait soit auto-consommer soit distribuer. Aujourd'hui on peut faire les deux. Cela laisse désormais plus de latitude et la capacité de production photovoltaïque in situ pourra être revue à la hausse.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
4.6	Insertion paysagère et architecturale	Fluvial	Jusqu'où va la zone portuaire sur la Seine ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		20m à partir du mur du quai : c'est la délimitation du port.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
4.7	Insertion paysagère et architecturale	Emprise	Quelle est la délimitation du bâtiment ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		L'emprise du bâtiment est représentée sur la page 12 de la présentation diffusée lors de l'Atelier Intégration Architecturale et Paysagère.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
4.8	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Quelle est la hauteur des bâtiments existants ? Quelle sera la hauteur des futurs bâtiments en comparaison ? Selon nos mesures, les futurs bâtiments seront 2,5 fois plus élevés.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Les bâtiments actuels font environ 14m de haut. Le projet fera une trentaine de mètres.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
4.9	Insertion paysagère et architecturale	Volume	A partir de quel point de référence mesurez-vous les hauteurs des bâtiments ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Les hauteurs sont mesurées à partir du point bas du site, c'est-à-dire le plus défavorable.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
4.10	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Sur le PLU (Plan Local d'Urbanisme) applicable au Port de Gennevilliers, il est indiqué qu'il faut porter une attention particulière pour le paysage visible depuis les espaces publics. Ici c'est la Grande Muraille de Chine depuis les espaces publics.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		L'insertion paysagère et architecturale du projet respecte le PLU de Gennevilliers ainsi que le cahier des charges HAROPA concernant l'intégration dans l'environnement. Cf Atelier Intégration Architecturale et Paysagère	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
4.11	Insertion paysagère et architecturale	Études Air, eaux, bruit	Les études qualité de l'air et bruit ont été faites ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Elles sont en cours.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
4.12	Insertion paysagère et architecturale	Études Air, eaux, bruit	Par qui sont menées ces études ? Comment aura-t-on la garantie de la véracité du contenu de ces dernières ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		Ces études sont menées, par des professionnels, des BET (Bureau d'étude technique) spécialisés (en étude de trafic par exemple), ou encore cabinet experts environnementaux. Ensuite, ces études sont présentées à la DRIEAT (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports) dans le cadre de l'instruction de et l'autorisation environnementale pour l'obtention de l'ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement).	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu

4.13	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Pollution sonore : Trafic routier / Trafic fluvial / Activité de l'entrepôt. Horaires de travail : à partir du port de Bonneuil Franprix livre ses magasins tôt le matin. Aura-t-on les mêmes contraintes sur Gennevilliers ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Les contraintes seront moindre pour le projet Green Dock. En effet, les opérations de Franprix à Bonneuil consistent au transfert de containers maritimes métalliques de 40 pieds par le biais de moyens de levage importants, générant ainsi un niveau de bruit plus élevé. Notre projet est basé sur la mise en oeuvre de technique dite "Ro-Ro" ou de caisses mobiles de plus petite dimension, engendrant des nuisances bien moindres.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
4.14	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Pollution lumineuse : Eclairage des bureaux / de l'entrepôt / Impact des serres en toiture. Quelles sont les horaires de travail ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	L'entrepôt pourra fonctionner autant la journée que la nuit. Les bureaux fonctionneront en horaire classique de journée. Les serres ne seront pas éclairées la nuit. L'impact lumineux vis à vis du milieu naturel au Nord du projet sera réduit au maximum, notamment en période nocture. Des éléments seront apportés lors de l'atelier Intégration Architecturale et Paysagère.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
4.15	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Comment sont collectées les eaux pluviales ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Les eaux pluviales seront majoritairement collectées en toiture du bâtiment. La ferme urbaine jouera un rôle important dans le tamponnement des eaux (cf réponse ci-dessous).	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
4.16	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Quelles méthodes seront utilisées pour gérer les eaux pluviales ? Quel volume est estimé pour les pluies courantes ?	02/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Nous essaierons de tamponner les eaux pluviales à la parcelle le maximum, notamment grâce à la mise en oeuvre de la ferme urbaine qui permettra d'en capter une bonne partie. Un système de récupération des eaux pluviales sera mis en oeuvre sur le bâtiment, afin notamment d'assurer le besoin en eau grise. Par ailleurs, les quantités résiduelles d'eau pluviale non tamponnées par le projet seront rejetées dans le milieu en accord avec l'arrêté Loi sur l'Eau en vigueur localement (avec notamment mise en oeuvre de séparateurs à hydrocarbures le cas échéant). Nous n'avons pas encore d'éléments de dimensionnement quant au volume d'eau pluviale résiduel.	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
4.17	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Une carte de Bruitparif peut-elle être présentée afin de montrer les impacts sonores du projet ?	07/06/2022	Retours mail suivi des questions	Ile Vivante	Cf Atelier Intégration Architecturale et Paysagère	16/06/2022	Réponse mail	Répondu
4.18	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Nous vivons dans un zone où les bruits des transports dépassent déjà les valeurs limites réglementaires (source "L'environnement en Île de France" - Bruit Parif cartes stratégiques), qu'en sera-t-il avec "Green Dock" ?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Le projet Green Dock respectera la réglementation en terme d'impact acoustique.			Répondu
4.19	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Une insonorisation des bâtiments est-elle prévue ?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Les études présentées lors de la concertation vont nous permettre d'avancer sur la conception de l'ensemble du bâtiment et plus précisément la thématique de l'acoustique.	15/09/2022		Répondu
4.20	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Une végétalisation des façades extérieures est-elle concevable ? Est-elle autre chose qu'un ajout cosmétique à la catastrophe écologique qu'un tel entrepôt représenterait pour la région ?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Les différents échanges de concertation ainsi que les études menées sur la biodiversité présente sur le site vont nous permettre d'avancer sur la conception du bâtiment et sur l'intégration de la végétation et la biodiversité, notamment sur les façades et la toiture du projet.	15/09/2022		Répondu
4.21	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Quelle est la nature de la revégétalisation des berges? A plusieurs reprises, il a été question de renaturation, toutefois l'espace disponible semble occupé par une voie pompière par le projet. Sur l'infographie du projet, des arbres sont plantés contre le bâtiment, peut on avoir un plan masse des aménagements paysagers et des différents revêtements de surface pour mieux comprendre l'articulation des différents éléments?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Cf Atelier Intégration Architecturale et Paysagère	15/09/2022		Répondu

4.22	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Une véritable revégétalisation des berges côté Gennevilliers, pour n'être pas que cosmétique, doit s'enraciner dans de la terre meuble et profonde. L'intention de planter des espaces verts sur la berge du port est louable, mais superficielle. En ce qui concerne la végétalisation des berges, il faut un sol vivant qui dépend de la profondeur de la terre et de la présence de microfaune. Il faut plus que 80 cm de terre sur cette berge. Pouvez-vous nous donner des précisions sur ce sujet ?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Le traitement végétal des berges sera réalisé de façon paysagère avec la quantité de terre qui sera nécessaire au développement de la végétation. Les études paysagères sont en cours pour déterminer les essences, caractéristiques de la terre...	15/09/2022		Répondu
4.23	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Quelle garantie peut-on avoir que la mesure MR06 (adaptation de l'éclairage aux enjeux écologiques) sera respectée, puisque de nombreux problèmes de pollution lumineuse existent déjà sur le port, ont été signalés à la direction du port, et n'ont jamais été réglés, en dépit des engagements précédents ? Notamment, de nombreux projecteurs extrêmement puissants fonctionnent en continu toute la nuit et éclairent directement la réserve Natura 2000 ainsi que les berges de Seine d'Epinau, en dépit des effets nocifs d'une telle pollution lumineuse.	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Nous respecterons la norme en vigueur au droit du site - c'est une obligation légale	15/09/2022		Répondu
4.24	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Une ferme urbaine au-dessus d'un entrepôt géant... De la culture bio, à cet endroit, vraiment ?! Cela ressemble à une touche purement cosmétique de green washing. Comment jugez-vous de la pertinence d'intégrer une ferme urbaine sur le toit, dans un environnement à ce point pollué par l'activité même de l'entrepôt ? Avez-vous la possibilité d'y renoncer afin de faire baisser la hauteur (actuellement délorante) du bâtiment ?	21/06/2022	Retours mail suivi des questions	Protection Berges de Seine	Il n'est pas question de culture bio car la culture bio doit être en pleine terre; la société Cultivate opère déjà sur le projet Chapelle Internationale à Paris 18. Concernant la hauteur nous étudions la possibilité de déplacer les serres à l'est du bâtiment pour réduire la hauteur à l'ouest	15/09/2022		Répondu
4.25	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Pour la gestion des pluies courantes, quelle gestion est faite à la parcelle ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Le projet Green Dock respectera la doctrine du département 92 en terme de gestion des eaux à la parcelle.			Répondu
4.26	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Pour la gestion des pluies fortes et extrêmes, quelles mesures sont prises pour le stockage et le rejet à débit limité ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	L'étude de résilience du site, notamment à une pluie d'occurrence centennale permettra de déterminer les volumes de rétention nécessaires à mettre en oeuvre au droit du site pour limiter le rejet dans le milieu naturel.			Répondu
4.27	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Pour la gestion de la ferme urbaine, quel type d'arrosage est utilisé en période de sécheresse ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	En période de sécheresse, seules les eaux issues de la récupération des eaux pluviales pourront être mobilisées. L'exploitation de la ferme selon des principes agroécologiques permettra d'adapter les cultures aux périodes sèches.			Répondu
4.28	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Gestion ferme urbaine : quel impact de la circulation routière, en particulier pour la livraison des "produits de la ferme" et pour quel type de marché ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Les véhicules de livraison seront négligeables pour la ferme urbaine. La ferme urbaine pourra alimenter les cantines des alentours, des restaurateurs et pourquoi pas des marchés; Cela n'est pas défini pour l'instant	15/09/2022		Répondu
4.29	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Quel est le volume de terre sur la toiture ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Un volume de terre compris entre 6500 et 10000m3 sera mis en oeuvre sur la toiture.			Répondu
4.30	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Quelle sera la superficie totale de pleine terre sur le site, seul indicateur permettant de mesurer les efforts de préservation de la biodiversité (mesure d'accompagnement MA02)	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Le pourcentage de pleine terre est représentée sur la page 12 de la présentation Architecture et paysage			Répondu
4.31	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Pouvez-vous indiquer la préservation de pleine terre sur la bande de 30m entre la crête de berge et la façade de l'entrepôt sur tout le linéaire de l'entrepôt ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Aujourd'hui, la bande de 30 m de large en tête de la crête de l'entrepôt n'est pas constituée de pleine terre, mais de remblais semi imperméabilisés, pollués au mercure et aux métaux lourds. Le projet viendra apporter une renaturation de la berge de la Seine, au moyen de la mise en oeuvre de vrais espaces de pleine terre. Ces espaces seront répartis de part et d'autre de la voirie pompier réglementairement nécessaire au titre de la réglementation régissant les Installations Classées Pour L'environnement.			Répondu

4.32	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Quelles sont les mesures d'insertion paysagère du projet qui seront mises en place ? Il faut également approfondir l'analyse des impacts paysagers du projet, présenter des visualisations pour permettre d'appréhender son impact visuel depuis les différents points où il sera aperçu, en particulier depuis les rives urbanisées d'Épinay sur Seine et d'Argenteuil.	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Cf Atelier Intégration Architecturale et Paysagère De nouvelles images ont été réalisées, avec des comparaisons avant-après et échelles graphiques.	15/09/2022		Répondu
4.33	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Quelle sera la qualité des matériaux de façade ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Les nouvelles pistes présentées sur l'évolution des façades précisent ces points			Répondu
4.34	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Comment se fera la mise en œuvre des façades végétalisées ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Les nouvelles pistes présentées sur l'évolution des façades précisent ces points			Répondu
4.35	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Les vues diurnes doivent être complétées de vues nocturnes montrant l'impact de l'activité nocturne de l'entrepôt et des éclairages nécessaires à son exploitation. Quel sera l'impact de l'activité nocturne de l'entrepôt et des éclairages nécessaires à son exploitation ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Des vues nocturnes seront réalisées, notamment en ce qui concerne la façade Nord du projet. L'impact nocturne de l'éclairage du site sera caractérisé dans le cadre de l'étude luminosité menée par un bureau d'étude spécialisé.			Répondu
4.36	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Quelle part sera produite par cette installation de panneaux photovoltaïques par rapport à la consommation électrique totale de l'entrepôt ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	La simulation thermique dynamique du bâtiment n'a pas encore été effectuée. Elle fera partie des études qui seront effectuées avant le dépôt des autorisations administratives. Il est aujourd'hui trop tôt pour quantifier cette part.			Répondu
4.37	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Quel type d'énergie sera utilisée pour le chauffage des bureaux, les aires de stockage, la serre ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Un système de pompe à chaleur électrique couplé à de la géothermie et aux panneaux solaires permettra de répondre aux besoins du bâtiment.			Répondu
4.38	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Quid des effets cumulés avec les autres projets sur le territoire proche, comme celui d'une usine de méthanisation sur le port, engagé par le SYTCOM et le SIGEIF ?	27/06/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 93	Question à adresser au Port de Gennevilliers	15/09/2022		Répondu
4.39	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Vous pensez que la culture maraîchère de proximité est intéressante, dans un contexte où vous développez de la logistique alimentaire ? On est pour la culture maraîchère de proximité pour éviter ce genre de projet.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Par rapport au projet Greendock, la toiture et la ferme urbaine viennent en complément.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
4.40	Insertion paysagère et architecturale	Programme	La ferme est purement philanthropique ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Non, c'est une production alimentaire. La société Cultivate a chiffré la production alimentaire. Ce n'est pas du cosmétique.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
4.41	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Vous allez louer cet emplacement (ferme urbaine) ? / Cela ne vous apporte rien ? Et vous faites un projet plus grand ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		On louera l'emplacement à Cultivate pour une somme dérisoire afin qu'elle puisse s'implanter localement. Ce projet de toiture et de ferme urbaine fait partie de notre projet. On sait qu'en France il y a un véritable problème de sous-utilisation des toitures. Cet engagement a un coût pour nous. Les loyers mis en place sont symboliques et ne vont pas venir compenser l'investissement fait. / Il faut savoir que la toiture contribue à l'intégration paysagère du bâtiment dans l'environnement.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
4.42	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Cette toiture et ferme urbaine constitue une hauteur de 6m en plus pour les riverains d'en face. Cela va diminuer le temps de soleil de chacun. Pour la société Cultivate : est-elle rentable aujourd'hui ? L'activité est-elle financée par des gestionnaires de bâtiment ? Vous les aidez en leur faisant un loyer moins cher ? / Et la livraison de la ferme va se faire par camions ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui. Elle exploite notamment des toitures à Porte de la Chapelle. Si on leur appliquait un vrai loyer, l'exploitation ne serait pas rentable pour eux. / Oui, comme toutes les fermes. Pour répondre à la remarque sur la hauteur, la majorité des habitants face au projet sont au-dessus.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
4.43	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Dans une précédente publication sur le projet, il est indiqué que le projet en toiture représente 17 000m2. Vous confirmez ? / Et qu'en est-il pour le reste, avec les panneaux photovoltaïques ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Pour clarifier, il y a 10 000m2 de potagers et 7 000m2 de serre. / Les panneaux représentent 15 000m2. Le photovoltaïque pourra être étendu au-dessus des rampes notamment en toiture pour cacher les camions. On reviendra là-dessus pour le traitement acoustique la semaine prochaine.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu

4.44	Insertion paysagère et architecturale	Flux de camions	Il avait été dit dans une précédente réunion que les véhicules entrent par l'Ouest et sortent par l'Est. Or là vous dites qu'ils entrent et sortent par l'Est ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Réponse de Thibault Vanhaezebrouck : Les entrées et sorties des poids lourds est au même endroit, vers l'Est. Les véhicules légers eux ont leurs entrées et sorties à l'Ouest. Il est rappelé que la circulation des véhicules sur le site est présentée dans le support de présentation du 10 mai (Atelier n°1). L'entrée par l'Ouest et la sortie à l'Est est une coquille du CR du 10 mai, qui pourra être modifiée. Le fonctionnement du site n'a jamais fait l'objet de modifications au cours des réunions. Complément de Nicolas Ota : Les véhicules à usage logistique pénètrent à l'Est, ils passent à travers le parking souterrain pour ensuite faire l'ascension à l'Ouest du site. L'entrée et la montée sont deux choses différentes.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.45	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Le bâtiment en lui-même est-t-il insonorisé ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Oui bien sûr.	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
4.46	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Quelle est la longueur totale de la rampe ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Si on la déroule, autour de 220 et 250m.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.47	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Quelle est la cote NGF (Nivellement Général de la France) du plus grand bâtiment sur la parcelle ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Acrotère 57,97 NGF // Serres - 63,77 NGF	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.48	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Ce projet de végétalisation en bordure de la berge est-il compatible avec la voie d'accès pompier prévue ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui, tout à fait. L'accès est montré sur le support de présentation.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.49	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Les pompiers peuvent-ils faire tout le tour du bâtiment ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui. Cela fait partie de la réglementation ICPE.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.50	Insertion paysagère et architecturale	Emprise	Est-ce que vous conservez la même distance avec la berge par rapport aux rails ? / En dehors du ponton donc ? Il dégage de combien par rapport à la Seine ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Les rails en eux-mêmes ne sont pas conservés parce qu'ils ne sont pas utilisés. Certains bâtiments sont au même endroit, d'autres sont un peu plus loin de la Seine. L'état existant est plus proche de la Seine que l'état futur. / Le ponton fait 8m de large, il mord de 8m dans la Seine. Le bâtiment, avec le ponton reste dans le domaine du port (cf. Atelier n°1, 10 mai 2022).	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.51	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Vous avez parlé de protection (bâtiment) contre les cuves de dépôt pétrolier. En quoi cela protège ? / Vous voulez dire qu'il va améliorer notre vue ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Le mot le plus approprié est l'écran, depuis Epinay et la Seine. / Ce sera un écran visuel.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.52	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Comme c'est un dépôt pétrolier, soumis à étude de risques, le bâtiment Greendock est dans un périmètre de danger. Il y a un travail également sur la protection des gens qui y travaillent. Qu'avez-vous prévu en conséquence ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		En effet, nous avons écarté les gens, le pôle de bureaux a été placé côté Seine. Nicolas Ota, chargé de développement pour Goodman, rappelle qu'il existe sur la zone un PPRT (Plan de Prévention des risques technologiques), avec des règles à respecter. Avec l'ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement), l'étude d'impact environnemental, l'étude de danger, l'aspect danger et la maîtrise du risque sont bien pris en compte. Il y a une adaptation et une justification du site par rapport au scénario de danger du projet. Le projet évite l'effet domino entre le site de la SOGEP / vers notre site, et inversement.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.53	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	La structure que vous avez choisie ici permet de prévenir contre ces risques ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Tout à fait. Il y a différents types d'effets, le bâtiment a été pensé en fonction de ces différents effets.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.54	Insertion paysagère et architecturale	Modalités du projet	La DRIEAT (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports) a-t-elle été consultée pour parler des effets cumulés et dominos potentiels avec les deux sites ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.55	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Au volet sécurité incendie, vous y ajoutez les préconisations PPRT ? Est-ce que vous allez au-delà des mesures d'un dossier classique ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui. On prend en compte qu'on est situé à proximité d'un site dangereux.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.56	Insertion paysagère et architecturale	Emprise	Le danger avec les cuves est très important du fait d'une grande proximité. Combien de mètres séparent le projet et ces cuves ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Il y a une cinquantaine de mètres entre les deux.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu

4.57	Insertion paysagère et architecturale	Flux de camions	Est-ce qu'il y a une législation sur le type de camions, donnée par Haropa Port, pour dire : on ne loue pas des camions qui comportent des produits dangereux / qui ne dépassent pas un certain tonnage ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Tout d'abord, Goodman ne loue pas de camions. D'autre part, les produits dangereux ne sont pas autorisés. Le bâtiment n'est pas classé SEVESO (Directive européenne, 1982, révisée plusieurs fois depuis).	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.58	Insertion paysagère et architecturale	Emprise	Est-ce que vous refaites les fondations ? On est sur de l'argile ou de la craie.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Sur les fondations existantes, on ne se réimplante pas dessus. Le projet est défini et les fondations prévues supportent un tel ouvrage. La qualité de sol est très médiocre : ce n'est pas de la craie, mais plutôt des alluvions.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.59	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Est-ce que vous connaissez la côte NGF pour comparer la hauteur du bâtiment du projet avec le pont de l'autoroute ? Le projet dépassera le viaduc.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	On n'a pas ce chiffre. La hauteur est calculée par rapport au point le plus défavorable, le plus bas du site. Ce n'est pas la route à l'arrière du bâtiment. La hauteur du bâtiment indiquée est par rapport à ce référentiel. Si vous utilisez un autre point, vous avez donc d'autres chiffres.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.60	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Le PLU n'est-il pas une difficulté puisqu'il limite la hauteur à 30m ? / Le PLU sur lequel vous vous basez date de quand ? Vous n'avez pas celui de 2022 ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Le contenu du PLU indique un dépassement de 5% sur la zone qui est toléré. / L'article qui parle de la hauteur sur cette zone-là n'a pas évolué depuis 2017. Certains paragraphes ont changé mais pas celui-ci.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.61	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Les serres ne font pas partie de la hauteur du bâtiment ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Si. Elles sont comptabilisées.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.62	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Où est le point le plus bas de la parcelle ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Le point le plus bas est montré sur la présentation. Il est au niveau des rails. Les 30m de hauteur sont comptés à partir de ce point le plus bas. C'est le même point pour l'existant et le projet.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.63	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Par rapport aux modélisations du bâtiment dans l'existant/du projet, quelle distance on se trouve de la façade du projet ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Cela dépend des points de vue, mais à minima à plus de 220m de distance (largeur de la Seine)..	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.64	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Les rampes sont-elles couvertes ou à l'air libre ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Elles sont couvertes, sauf le dernier niveau qui est à l'air libre.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.65	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Est-ce que vous pouvez diminuer le bâtiment d'un étage en gardant les serres ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Réduire d'un étage ne fait pas partie des marges de manœuvre que Goodman peut avoir.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.66	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Sur l'insertion paysagère et le chemin de Halage, est-ce que vous convenez qu'il y a un problème sur la hauteur présentée sur les vues ? On a l'impression visuelle que c'est au même niveau. / Pourquoi a-t-on cette impression alors ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	La modélisation faite est correcte. / C'est un effet visuel qu'il est récurrent d'avoir avec les modélisations.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.67	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Les arbres, notamment les peupliers présents sur le site, vont-ils rester ? Ils sont en arrière-plan des bâtiments existants, au sud-est.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Ils sont en dehors du terrain.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.68	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Quel sera le niveau du bâtiment du projet par rapport aux arbres ? Ces arbres sont visibles depuis la berge d'Epinau. Cela pourrait nous aider à saisir la hauteur du bâtiment.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Hauteur à l'acrotère 30 m, la hauteur des arbres est de 14 m approximativement (mais nous ne disposons pas de documents officiels confirmant la hauteur des arbres)	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.69	Insertion paysagère et architecturale	Modalités du projet	Comment allez-vous protéger la zone Natura 2000 avec le projet ? C'est sa petite mort annoncée.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	La conception du projet est de limiter les impacts sur la zone. Les voiries ont par exemple été tournées vers le côté sud et très industriel du port. Ensuite, on construit les études d'impact sur l'ensemble du territoire alentour. Ces études servent à justifier l'impact du projet.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.70	Insertion paysagère et architecturale	Etudes	Vous n'avez pas présenté la dernière fois l'étude d'impact sur la zone Natura 2000. Biotopie n'avaient notamment pas observé les grands cormorans sur le site. On ne vous a pas vraiment entendu sur ces questions durant la dernière réunion. Auriez-vous des éléments à apporter ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Il est important de rappeler que Goodman n'est pas juge. On dépose une étude d'impact, et ce sont les services de l'Etat qui jugeront de sa compatibilité ou non, notamment par rapport à la zone Natura 2000. Il est précisé qu'il y aura des compléments sur les espèces qui n'ont pas été mises en avant durant le précédent atelier. D'autres passages sont prévus. Du partage de connaissances avec les autres associations sur ces sujets est également prévu.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu

4.71	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Où est-ce que vous comptez replanter des arbres ? Et est-ce que les essences des arbres ont été choisies en fonction des espèces qui vont aller de la zone Natura 2000 et le site ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Sur le volet paysager, la discussion est en cours entre l'écologue et les architectes. Le choix des essences est partagé entre l'écologue, notamment en vue de ce qui est le plus adapté pour la biodiversité, et Biotope qui recommandent des types d'essence. Pour l'implantation des arbres, on va venir travailler sur les continuités. Pour les zones aujourd'hui non plantées, on va retrouver de la haute tige, notamment en limite de propriété, au Nord Ouest du site, et sur le triangle au sud du site.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.72	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Et sur ce terrain, c'est aussi pollué ? Si oui, quel type de pollution ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui. Il y a du mercure. C'est un cortège de métaux lourds, du fait que le site a été remblayé dans les années 1960.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.73	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Comment vous arrivez à végétaliser avec la voirie des pompiers ? Une coupe avec le pied du bâtiment serait intéressante à montrer.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Le bâtiment n'est pas parallèle à la Seine, donc selon la coupe, la portion sera plus ou moins étroite. Sur le plan masse, on voit comment on arrive à végétaliser tout en ayant cette voirie pompier. Toutefois, la demande est entendue. Les architectes pourront fournir des profils en travers et sur le côté pour mapper la végétalisation. Une coupe sur la voirie pompier a été présentée sur la page 11 de la présentation Architecture et paysage, la voirie pompier sera bordée d'espaces plantés (côté seine et en pied de bâtiment)	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.74	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Pourquoi le ponton est déplacé le plus à l'Ouest possible ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Il est plus opportun de le décaler par rapport à la pointe de la zone Natura 2000. Comme sa localisation n'a pas d'impact sur le fonctionnement logistique du site, on peut le placer ici. Cela fait partie des prises en compte de nos échanges avec les associations.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.75	Insertion paysagère et architecturale	Emprise	La largeur de la bande d'étude est prise en compte selon quels paramètres ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Notre bureau d'études a employé certains critères, qu'on ne connaît pas bien. On en prend note, nous les consultons et nous vous répondrons.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.76	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	A quel moment vous avez fait les études air, pendant le printemps moment où air est le moins pollué ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Elles ont été réalisées récemment, pendant le mois de mars. Nous vous présentons les résultats de l'étude sur un contexte avant / après projet, et nous les confrontons à la réglementation. Il faut également savoir que des chiffres de 2019 ont été pris en compte à travers de précédentes études. Nous ne nous basons pas que sur le printemps de cette année.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.77	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Sur le tableau, le « scénario futur avec le projet » est indiqué : quelle est la date prise en compte ? C'est avec la mise en service du site ? / Sur les clients actuels, vous avez évoqué 65% de la capacité actuelle du projet. Donc il y aura 35% en plus potentiellement ? Et ces données sont prises en compte dans les études ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui. / Oui, et oui.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.78	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Votre étude semble basée sur les pollutions, évolutions, carburations des camions : mon inquiétude est que j'ai lu un article sur l'usure des pneumatiques et de leur pollution. La transformation des véhicules et de la motorisation n'y changera pas grand-chose. Les émissions de particules de pneumatiques très importantes : est-ce qu'elles sont là-dedans ? Si oui, où ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		On va poser la question au bureau d'études pour vous répondre au mieux. Amener le détail sur ce type de question est possible.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.79	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Sur quelle probabilité de modernisation se base ce scénario (de transformation progressive de la flotte de véhicules) ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Je pense que cette amélioration est à prendre en compte et est fiable. Plus ces valeurs sont basses plus impact du projet Greendock est maximisé. Mais on reposera la question exacte sur comment le bureau d'études prend en compte l'évolution de la flotte.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.80	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Sur les apports en termes de pollution en plus générée par Greendock : est-ce qu'on prend aussi en compte le fait qu'il y aura des bouchons dans la zone, qui vont contribuer à augmenter ? / Mais elles vont se détériorer ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		L'état initial du site est mesuré en prenant en compte les conditions de circulation du site. / L'étude de trafic ne l'a pas révélé avec l'ajout du projet.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu

4.81	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Les estimations avec le « scénario incluant le projet », elles prennent en compte un fonctionnement maximal du site ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui. On a pris les hypothèses maximalistes, comme on l'a vu pour l'étude de trafic.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.82	Insertion paysagère et architecturale	Phase travaux	Sur la phase de travaux, les impacts vont être plus importants avec les engins de chantier, les déblais qui partent. C'est un sujet qu'on doit encore aborder. Est-ce que vous pouvez nous en parler plus ? / Et vous comptez inclure une étude comprenant les poussières générées ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		En effet, on doit encore travailler sur ce sujet. On continue nos études là-dessus. Il est notamment envisagé une livraison par voie fluviale pour le site. / Oui.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.83	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	En quelle saison vous faites cette étude de luminosité ? / A des moments où l'impact de luminosité est faible ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		La campagne de mesures a été faite au mois d'avril. / Cela dépend des points de mesure.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.84	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Sur la luminosité, avez-vous tenu compte des camions sur les rampes avec les phares allumés ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui. La modélisation prend en compte les feux allumés et les voieries allumées. La modélisation et les hypothèses de trafic sont censées être prises en compte. On pourra toutefois poser la question au bureau d'études.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.85	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Il n'y a pas moyen d'isoler les deux rampes ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Cela fait partie des pistes d'amélioration du projet.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.86	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Si vous isolez les rampes, vous augmenterez la hauteur du bâtiment ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Non.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.87	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Le ponton est éclairé à 6h du matin ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Nous avons des dispositifs qui n'éclairent que le ponton.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.88	Insertion paysagère et architecturale	Programme	L'activité sur le toit ne sera qu'agricole ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui. Sur le toit, on a une ferme urbaine et des panneaux photovoltaïques.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.89	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Le 21 décembre, jour où le soleil ne dépasse par une certaine hauteur, comment un entrepôt de cette taille peut cacher si peu de temps la zone naturelle et les habitants du chemin de Halage ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Le bureau d'études a comptabilisé 55h par an en tout de privatisation de soleil pour la zone Natura 2000. L'étude prend en compte les données que vous avez évoquées. Des visuels de projection des ombres portées à différentes heures de la journée et de l'année pourraient répondre à votre demande. Nous pouvons en faire la demande.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.90	Insertion paysagère et architecturale	Volume	Sur la page 14 du 1er document, le bâtiment Greendock cache le soleil à la ZNIEFF, avec un soleil à 20° (point le plus haut du soleil un 21 décembre à 13h).	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Il est répondu qu'il n'est pas possible de regarder la course du soleil avec une coupe. Le bureau d'études luminosité pourra toutefois produire des plans avec une projection des ombres pour objectiver ces informations.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.91	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	En conclusion, les 2 études (luminosité et acoustique) que vous venez de présenter concluent que les impacts générés par le nouveau site sont faibles ? / Et y'a quoi d'autres ? Le reste passe dans les normes ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Non. Sur l'étude acoustique. Ici, on indique que le maximum de 9lux face aux zones bureaux du projet n'est pas compatible avec le fonctionnement de la zone Natura 2000. On étudie l'ensemble des paramètres, et c'est cet ensemble qui devra être compatible avec la zone. / Tout à fait.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.92	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Sur la page de garde de votre présentation, la façade du bâtiment est un spot lumineux qu'on voit de partout. Les chiroptères, protégées, ne vont pas apprécier. D'accord il n'y aura pas d'impacts sur la zone Natura 2000, mais il y aura des impacts sur les réseaux écologiques, et en particulier sur les chiroptères. Qu'en faites-vous ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		La luminosité des rampes et voieries sera prise en compte et les luminaires qu'on peut voir à cette entrée ne seront pas présents sur le côté nord de la voierie, proche de la zone Natura 2000 et de la berge. Pour l'accès des pompiers, un système lumineux de détection de présence pourra être mis en place pour les interventions. Sinon, on veut garder la zone entièrement noire. Le traitement sur la berge nord pourra évoluer. Par exemple, les voieries et quais ont des impacts acceptables en termes de luminosité mais en termes de bruit vous allez le voir, c'est différent. Ce sera l'occasion pour nous de faire évoluer les rampes et leur étanchéité vis-à-vis de l'environnement pour venir améliorer également le comportement du projet sur sa luminosité.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.93	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Est-ce que vous pourriez vérifier que les flux lumineux des camions sont bien pris en compte dans l'étude luminosité ? Cela va être des flux horizontaux qui vont donner précisément sur le bout de l'ISD et sur Epinay.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui. Cela a bien été noté. On en fera la demande.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu

4.94	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Ce que vous nous dites avec ce paragraphe, c'est que les bureaux ne seront pas allumés 24h sur 24 ? (paragraphe 3, slide 11)	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		On a pris l'éclairage maximal qui pourrait être utilisé dans le bloc bureaux. Ils travaillent sur des horaires 8h-18h. La majorité des espaces seront éteints la nuit. Toutefois, si on a de l'activité logistique la nuit, on aura des flux de travailleurs dans les locaux sociaux (vestiaires, espaces de restauration). Goodman n'a pas encore dessiné dans le projet l'organisation exacte de ces espaces. Il pourrait y avoir des espaces aménagés côté parties logistique, ce sera sûrement préféré. Le support de présentation de l'atelier flux sur le trafic routier spécifie les horaires de travail du personnel administratif.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.95	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Une occultation ou des outils techniques sur la façade des bureaux pourront-ils être mis en place ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		En général, ce qui se passe c'est qu'il y a un éclairage qui s'éteint automatiquement à partir d'une certaine heure. Sinon, des éléments comme des volets, des résilles pour occulter pourront être mis en place. L'intégration d'éléments architecturaux qui couperont les flux lumineux sont possibles pour améliorer le projet	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.96	Insertion paysagère et architecturale	Programme	Vous n'avez pas encore décidé dans quels endroits seront les bureaux ? les vestiaires ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Pour le moment tout n'est pas encore bien défini. Au fur à mesure de l'avancée des études, on va répartir ces locaux.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.97	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Sur l'ensoleillement au niveau des habitations : une réduction de 22h par an pour les habitations et une réduction de 55h par an pour la ZNIEFF à 50m, c'est possible ? / Les plans de modélisation pourront-ils être envoyés avec le compte-rendu ? / Idéalement, on pourrait l'avoir en réunion de synthèse avant l'enquête publique ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui, cela dépend de la course du soleil. On n'a pas de linéarité en fonction des distances. Une demande de plan de modélisation est prise en compte. / Ce n'est pas comme ça que les bureaux d'études fonctionnent, on essaiera de vous les transmettre. / C'est tout à fait possible.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.98	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Qu'est-ce que vous retenez dans les bruits émis ? Les freins ? Le bruit des camions ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui, on prend tout ça, auquel on ajoute tous les niveaux de bruit bâtimentaire : locaux techniques, bruits de climatisation, etc...	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.99	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Le niveau de bruit d'un camion Euro6 prend en compte la typologie du site ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		La géométrie du site a été prise en compte, on a des niveaux d'émissions à différentes hauteurs. Mais on peut prendre en note votre question sur le comportement des camions selon la typologie et la poser au bureau d'étude.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.100	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	J'ai regardé vos récepteurs-émetteurs pour l'étude bruit, pourquoi il n'y en a pas sur la zone Natura 2000 ? / Vous allez quand même faire quelque chose ? Vous allez demander des mesures supplémentaires, vu que c'est un point d'intérêt commun ici ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Parce qu'il n'y a aucune réglementation sur la zone au titre du bruit. Cela ne veut pas dire que dans les conclusions que l'écologue tire ce ne soit pas pris en compte. / On va y venir. Le but du projet est en effet d'isoler le territoire nord au maximum par rapport au bruit ou à la lumière.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.101	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	La réglementation ne concerne que l'émergence (pour l'étude bruit) ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Le niveau maximum autorisé est toujours calculé en limite de propriété. On vient appliquer en plus des niveaux d'émergence, qui sont plus loin que les limites de propriété.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.102	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Ici, vous avez donc un gros problème puisque les valeurs dépassent de loin les valeurs autorisées ? Et qu'est-ce que vous allez faire ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui en effet. Les pistes envisagées sont la fermeture de l'ensemble des voiries et de la couverture pour améliorer le comportement acoustique et de luminosité. Avec cette configuration, on a refait tourner des modélisations et on arrive dans des valeurs réglementaires.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.103	Insertion paysagère et architecturale	Architecture	Cette façade, très schématique, ne va pas rendre le bâtiment plus laid ? / Et ce sera de quelle hauteur ce rideau (au niveau des rampes d'accès) ? / Ce sera une modification à la hausse du projet ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Ici ce n'est pas une façade, c'est un schéma pour montrer où sont les rampes et les cours camions. / Il couvrira les 23m. On arrivera peut-être à 27m. Toutes les modifications du projet apportées seront revues à l'aune des études du projet. / Non, il n'y a pas de hausse des dimensions du projet par rapport au dispositif. Ce sera juste une hausse locale, qui sera travaillée localement.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.104	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Les projections de bruit, d'émissions, prennent-elles en compte les sous-sols du projet ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		La circulation des camions au sous-sol est prise en compte. Le sous-sol étant étanche du point de vue de son environnement, on n'a pas d'impact sur le bruit ou sur la luminosité.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu

4.105	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Une des conclusions c'est que l'impact du projet est nul sur la faune qui est à l'origine de la zone Natura 2000 ? Comment vous en arrivez à cette conclusion ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Ce n'est pas ce qu'on observe. On regarde les impacts réglementaires du projet. Derrière on a une couche sur la biodiversité de contraintes supplémentaires. Ce n'est pas parce qu'on a des valeurs réglementaires que vis-à-vis de la biodiversité elles sont souhaitables et qu'on ne vient pas les travailler. Il faut différencier la justification des impacts réglementaires dans le cadre de la réglementation et le travail qui est sur les enjeux de biodiversité.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.106	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Est-ce qu'on aura un retour de ces résultats ? (résultats complets de l'étude de Biotope, + l'incidence du bruit sur la zone Natura 2000) / Est-ce que des informations complémentaires sur les émetteurs et la zone Natura 2000 seront apportées ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Les demandes sont prises en compte.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.107	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Vous nous aviez dit qu'on aurait aujourd'hui des résultats sur les impacts dans la zone Natura 2000, alors que ce n'est pas le cas. / Et c'est valable pour la pollution atmosphérique ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Nous avons présenté les impacts de luminosité sur la zone Natura 2000. Sur l'impact bruit, on signifie que réglementairement aujourd'hui, les limites ne sont pas fixées. Toutefois, dans le volet incidence Natura 2000 seront pris en compte les émergences sonores sur la zone. / On a des points de mesure sur la zone Natura 2000.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.108	Insertion paysagère et architecturale	Etudes Air, eaux, bruit	Pourquoi vous mettez toujours « zone Natura 2000 » dans vos présentations ? C'est une ZNIEFF.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Un participant rappelle que la ZNIEFF ne protège rien. La zone Natura 2000 protège à l'inverse, avec une étude d'incidence notamment.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.109	Insertion paysagère et architecturale	Concertation & communication	Y a-t-il une indemnisation prévue pour les propriétaires d'en face, dont la valeur foncière des biens va baisser ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Non. Le but de la concertation est de faire évoluer le projet selon vos attentes notamment. Il y a d'un côté des contraintes réglementaires et de l'autre vos attentes. On vient prendre ces points pour travailler cet été et restituer un projet qui aura évolué.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.110	Insertion paysagère et architecturale	Concertation & communication	Je cherche également à trouver une solution d'accord. Mais comment allez-vous négocier ce projet dans cet environnement ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		L'atelier de la semaine prochaine sur le volet socio-économique pourra apporter des réponses à votre question.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.111	Insertion paysagère et architecturale	Emprise	Il existe un monument historique à Argenteuil qui bénéficie d'une protection de 500m qui couvre une partie du projet de Greendock. Vous êtes au courant ? Avez-vous rencontré l'ABF (Architectes des bâtiments de France) ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Effectivement, cela a été étudié et pris en compte. On a rencontré les architectes conseils de l'Etat. La rencontre avec l'ABF fera partie de l'instruction des permis de construire. On est en phase très amont de la conception, il y aura d'autres rendez-vous.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.112	Insertion paysagère et architecturale	Concertation & communication	L'atelier de la semaine prochaine est le dernier atelier ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui. En septembre aura lieu une réunion de restitution.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.113	Insertion paysagère et architecturale	Concertation & communication	Pour la semaine prochaine, un temps de questions-réponses final pourra être prévu ?	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale		Oui. Un temps de questions-réponses sur les questions dont on peut avoir des réponses à vous apporter est prévu.	28/06/2022	Atelier insertion paysagère et architecturale	Répondu
4.114	Insertion paysagère et architecturale	Etudes	Avez-vous prévu de produire de nouveaux visuels d'insertion paysagère du projet avec des géomètres compétents ? Vous nous avez parlé de regarder à différents endroits ? Car en l'état les projections que vous nous avez montrées sont clairement fausses.	05.07.22	Atelier volet socio-économique		En effet, nous avons en place une maquette 3D depuis Epinay. Elle vous permettra de voir le gabarit du projet. On va également redonner des points de vue plus restreints, en plus des éléments de maquette. De nouvelles images ont été réalisées, avec des comparaisons avant-après et échelles graphiques	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
4.115	Insertion paysagère et architecturale	Modalités du projet	Ce sont les perspectives utilisées pour les permis de construire ? / C'est une obligation de mettre des vues d'insertion non ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Non. / On peut donner des vues des façades, pas forcément des perspectives. On va essayer de fournir au-delà du réglementaire des visuels qui permettront de voir tout le projet.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
4.116	Insertion paysagère et architecturale	Concertation & communication	Quand est-ce qu'on aura accès à ces éléments ? (vues, nouvelles insertions paysagères...)	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Dans la présentation en septembre. On va retravailler dessus cet été, sur le positionnement du ponton, des serres. Ces éléments font partie des livrables prévus en septembre.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
4.117	Insertion paysagère et architecturale	Concertation & communication	Est-ce qu'on pourra voir en amont les documents ? Au moins un jour avant ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Oui. La contrainte du temps sera moins forte.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
4.117	Insertion paysagère et architecturale	Programme	A quelle hauteur les panneaux photovoltaïques permettent-ils d'alimenter l'entrepôt ? Est-ce que du courant produit sera renvoyé dans le circuit Principal ?	04.05.22	Retours mail suivis des questions	Environnement 92	Les panneaux seront dédiés à l'alimentation du bâtiment - le courant produit sera intégralement renvoyé dans le circuit principal	15/09/2022		Répondu

5.1	Volet socio-économique	Programme	Quel est le modèle économique pris pour faire cette étude ? On est dans une société de croissance, de consommation, on est dans une crise qui s'annonce. On a des comportements de consommateurs qui évoluent. Je ne comprends pas sur quel modèle vous vous êtes basés. On est 10 millions mais on va ne pas croître à l'infini. C'est comme les bureaux, aujourd'hui ils sont inoccupés. Ce projet peut être surdimensionné. Y-a-t-il un risque de faire ça pour rien ?	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement		Le travail du promoteur logistique est justement d'étudier ça. Goodman apportera plus de réponses à ces questions durant l'atelier socio-économique (05/07/22).	21/06/2022	Atelier biodiversité et environnement	Répondu
5.2	Volet socio-économique	Etudes	Il y a -t-il des études faites à l'échelle de l'île de France qui montrent la localisation des sites logistiques au sein des chaînes industrielles et de distribution ?	04/07/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 92	Nous travaillerons avec les services de Pole Emploi et de la ville de Gennevilliers pour mettre en place la stratégie de recrutement de concert avec nos clients. A date nous n'avons pas connaissance d'une telle étude	15/09/2022		Répondu
5.3	Volet socio-économique	Impacts territoire / environnement	L'implantation d'un tel entrepôt en petite couronne correspond-elle à un manque de ce type de structure ? Si oui, à l'échelle de la Région, cela va-t-il générer moins de trafic pour un certain type de marchandise ? Globalement, au regard des axes usuels de transports de marchandises, implanter un tel entrepôt sur ce site, peut-il apporter une régulation plus optimale du trafic (Grand Couronne ou Havre) <> Petite Couronne <> Paris ?	04/07/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 92	Cet entrepôt participera en effet à rapprocher les produits stockés des bassins de consommation et participera ainsi à améliorer la circulation en Ile de France; A noter que 30Ha d'e zone d'activité économique sont supprimés chaque année de la région Francilienne ce qui a pour effet de rajouter du trafic sur les routes	15/09/2022		Répondu
5.4	Volet socio-économique	Impacts territoire / environnement	A quelle hauteur cette activité va-t-elle contribuer au développement économique de l'ensemble de territoire du port et des alentours ? Combien d'emploi cela va-t-il générer ?	04/07/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 92	Nous estimons les emplois directs à environ 700 répartis entre les postes lié à la logistique et les postes administratifs; L'ambition est de recruter localement	15/09/2022		Répondu
5.5	Volet socio-économique	Programme	Les contrats des opérateurs sont-ils sur une durée déterminée ? Comment s'assurer que le site sera toujours attractif dans 20/ 30 ans ?	04/07/2022	Retours mail suivi des questions	Environnement 92	Goodman a restera propriétaire sur le long terme tt un plan d'investissement à plus de 30 ans est d'ores et déjà prévu. L'objectif étant de conserver un bâtiment attractif et en parfait état pendant toute sa durée de vie	15/09/2022		Répondu
5.6	Volet socio-économique	Modèle économique	Pourquoi vous dites que l'offre baisse dans le sens où entre 2016 et 2020 les chiffres sont les mêmes ? Il y a une baisse sur 2021 mais rien n'indique qu'elle sera significative. / La demande c'est la ligne sur le graphique ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		La vision présentée avec le graphique est tendancielle. Le stock passe d'1 million de m2 à 700 000m2. Cela traduit des tendances ponctuelles sur 6 mois, 2 ans. Ce qui est important de montrer c'est que le stock (l'offre) est en dessous de la demande. Cela dit qu'il y a de la demande opérationnelle qui ne va pas être satisfaite, du fait d'un manque de bâtiments. / L'offre est indiquée en bleu, c'est la ligne. La tendance actuelle est que les courbes s'inversent. Le graphique présenté n'a pas vocation à justifier l'entrepôt au regard de la situation à cet instant mais ce que représente l'entrepôt dans le marché francilien et de la demande d'environ 1 million de m2 annuels.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.7	Volet socio-économique	Modèle économique	Vous avez évoqué STEF, SCHENKER, et La Poste aussi, comment ça ? Dans la formulation, vous faites une « offre qui alimente la demande », vous provoquez une demande pour obliger les gens à être livrés toujours plus vite ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		L'offre vient répondre à différentes choses. Elle répond notamment à la nécessité d'un renouvellement de l'offre pour permettre à des acteurs comme La Poste d'être aujourd'hui efficaces et opérationnels. Les bâtiments existants, des années 1960, ne répondent pas aux besoins opérationnels actuels. On vient créer un bâtiment qui permet aux logisticiens d'exploiter correctement ces bâtiments, avec un bâtiment de dernière génération. On répond également à un manque d'offre sur le marché, notamment sur le port de Gennevilliers. On vient créer des surfaces complémentaires.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.8	Volet socio-économique	Modèle économique	Vous pouvez nous donner une idée du nombre de sites qu'il y a derrière ces 900 000m2 ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		L'information n'est pas connue. On sait que ces sites sont très morcelés. Une des forces du port c'est qu'on les concentre.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.9	Volet socio-économique	Modèle économique	Pour nous éclairer, sur le patrimoine immobilier et logistique qui vieillit : un bâtiment logistique, c'est une enveloppe avec un volume à l'intérieur. Avec l'adaptation au marché, il faut que ce soit grand ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Pas forcément.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu

5.10	Volet socio-économique	Programme	Et à l'intérieur, quelles sont les innovations nécessaires qu'on ne rencontre pas dans les anciens bâtiments ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Réponse de Jean Plateau : Dans notre parc immobilier, on récupère des bâtiments en fin de convention. A ce moment-là, on essaie de les réhabiliter. Dans la conception des bâtiments, le nombre de portes à quais a considérablement évolué. Aujourd'hui, les bâtiments ne sont plus conformes à ce que la réglementation attend. Gennevilliers à l'époque avait des entrepôts encore loin du bassin de consommation. Il s'agissait d'entrepôts de stockage, qui ne nécessitaient pas de chauffage. Maintenant, les entrepôts sont entourés du bassin de consommation et servent aussi à de la distribution. On a une augmentation du nombre de salariés, il faut du chauffage à l'intérieur, une isolation, etc. Pour les réglementations ICPE, les normes sont plus rigoureuses. Aujourd'hui, on a des immeubles qui ne peuvent pas répondre à la réglementation par leur conception même. Il faut donc repartir sur un immeuble qui répond aux normes actuelles. En dernier point, il faut voir que la dynamique ces dernières années a été de repousser les zones d'activités loin des bassins de consommation. Ce phénomène entraîne des problématiques environnementales, en augmentant les distances à parcourir, la consommation énergétique. La performance logistique des livreurs est attendue aussi, avec des magasins où il y a de moins en moins de stock, où les créneaux de livraison sont de plus en plus serrés.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.11	Volet socio-économique	Stockage et distribution	Sur les fonctions de distribution et de stockage, est-ce qu'il y a un passage de certaines marchandises du côté stockage au côté distribution dans la même enceinte ? Sur la fonction de stockage : est-ce que le déstockage fait appel à la voie d'eau un moment donné comme la distribution ou pas du tout ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Des réponses sont apportées à travers la présentation. Les espaces de distribution et de stockage peuvent fonctionner ensemble. STEF va avoir par exemple 2 cellules à usage de stockage et 2 cellules à usage de distribution, les unes au-dessus des autres. On a un approvisionnement qui va avoir un stockage temporaire. Sur les cellules de distribution, c'est du groupage-dégroupage qui est fait. La marchandise arrive soit dans la cellule, soit elle passe par la case stock tampon, dans le stockage. Derrière, la même opération est faite : groupage-dégroupage. Ces cellules fonctionnent en corrélation les unes avec les autres.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.12	Volet socio-économique	Emplois	Sur les emplois projetés indiqués, est-ce qu'il y a des chauffeurs routiers ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Non. Ce sont les emplois sur site uniquement.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.13	Volet socio-économique	Horaires	Vous avez précédemment dit qu'il y aurait du trafic sur 24h. Les plages horaires présentées sur le support de présentation ne correspondent pas. Pourquoi ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Les emplois évoqués sont des emplois opérationnels (75%) et administratifs (25%) sur le site. Ils ne prennent pas en compte les chauffeurs, or ce trafic sur des plages horaires comme la nuit les concerne uniquement. Entre 22h et 6h, c'est l'arrivée de la marchandise. Les camions qui arrivent la nuit ne vont pas être déchargés la nuit.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.14	Volet socio-économique	Flux de camions	Les camions attendent et personne ne les accueille ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Il y a des zones d'accueil pour eux. La partie d'accueil est minime, il y aura quelques personnes à l'accueil qui dispatcheront les camions, avec un veilleur présent sur le site. Les conducteurs déchargeront les camions avec l'aide d'autres employés sur les heures de fonctionnement du site. La présentation des emplois ici est globale, ce sont les emplois principaux. Cela reste des estimations et il y a une différence à faire entre les emplois directs du site et les emplois indirects (dont les chauffeurs, les employés de maintenance, accueil, sécurisation, etc.).	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu

5.15	Volet socio-économique	Flux de camions	Lors de l'atelier flux, j'avais pourtant cru comprendre que la majeure partie des poids lourds (PL) intervenait de nuit. Ils se posent et attendent le lendemain matin ? / Ils vont faire quoi une fois sur site ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		On a précisé lors de cet atelier que l'approvisionnement des cellules de distribution se faisait principalement la nuit, sachant que la principale activité de ces cellules ce n'est pas le PL mais l'envoi. / Le chauffeur qui arrive sur site a une opération de déchargement du véhicule, comprenant forcément un temps d'attente. Le déchargement n'est pas à la minute près.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.16	Volet socio-économique	Programme	Y a-t-il une activité frigorifique sur le site ? / Et les moteurs vont tourner toute la nuit en attendant d'être déchargés ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Oui / Non. Ils se brancheront sur le quai. Ils peuvent se brancher sur le système électrique du bâtiment.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.17	Volet socio-économique	Architecture	Pouvez-vous expliciter ce qu'est le « quai » ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Grossièrement, la porte de l'entrepôt.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.18	Volet socio-économique	Emplois	Sur la slide précédente, vous avez indiqué 700 emplois, quelle est la part d'emploi transféré, notamment par rapport à la fermeture de SCHENKER sur le port ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Il y a potentiellement un transfert des emplois, mais ce n'est pas acté. La proportion entre la création et le transfert n'est pas encore bien connu. Le bâtiment va être livré en 2026, l'exercice de projection n'est pas évident. Les opérateurs savent toutefois estimer combien il leur de personnel administratif et opérationnel sur un tel site.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.19	Volet socio-économique	Emplois	Pour les deux autres opérateurs, c'est de la création ou du transfert (d'emplois) ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Vis-à-vis de STEF et CEVA, pas encore présents sur le port, c'est surtout de la création. Leur vocation est d'opérer dans une logique de croissance de leurs activités. Après ça ne veut pas dire qu'il peut y avoir du regroupement de la part de ces opérateurs.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.20	Volet socio-économique	Impacts territoire / environnement	Quelle quantification accordez-vous au « ailleurs » en Ile-de-France ? Vous avez dit que l'entrepôt permettrait de se rapprocher des consommateurs. A quel degré on se rapproche des consommateurs avec ces 3 opérateurs ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Pour SCHENKER, il est facile de vous répondre car ils sont situés à côté. Pour CEVA, leur logique actuelle est de se positionner au Nord-Ouest de la région parisienne, sur le port de Gennevilliers. Sur la base des discussions que Goodman a pu avoir avec eux, ce sera surtout de la création. Dans les faits, une part de regroupement des activités pourra avoir lieu. Aurélien Noel complète : Les logisticiens répondent à des contrats pour des marques, des restaurants, etc, ils estiment aujourd'hui que grâce à l'entrepôt ils pourront gagner des contrats plus près, des marchés qui leur éviteront des distances et des coûts plus élevés.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.21	Volet socio-économique	Programme	Par rapport aux outils, vous connaissez la part de robotisation par rapport aux emplois ? Vous avez une idée là-dessus ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Aujourd'hui, il y a forcément une part de robotisation qui a lieu. Mais on n'a pas des entrepôts entièrement robotisés. Sur les emplois projetés, ils prennent en compte la part que vous avez indiqué.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.22	Volet socio-économique	Emplois	Vous n'avez aucun moyen de garantir de la création d'emplois. Sur la question de la robotisation, vous nous avez montré la dernière fois la barge automatisée. Dans une dizaine d'années, on pourra se diriger vers une robotisation du site, même si ce n'est pas le cas initialement. Est-ce que vous avez le moyen de nous garantir que ces emplois en seront préservés ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Sur la première question sur la création ou le transfert d'emploi. Aujourd'hui nous ne pouvons pas nous engager dessus, ni les opérateurs. On peut seulement vous dire que sur un entrepôt vide actuellement, il pourra y avoir demain 700 emplois.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.23	Volet socio-économique	Programme	Dans quelles conditions vont-ils travailler ? SCHENKER, STEF et CEVA sont-ils obligés de venir sur le site, est-ce que c'est contractualisé ? Se sont-ils engagés à signer si vous avez les permis de construire ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Aujourd'hui, Goodman n'a pas contractualisé avec ces opérateurs. Avec eux, nous nous sommes basés sur des projections opérationnelles. Ils opèrent aujourd'hui sur des contrats qui peuvent changer. SCHENKER, STEF et CEVA sont des clients de Goodman sur d'autres localisations.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.24	Volet socio-économique	Emplois	Nous sommes d'accord pour dire que ces chiffres (emplois) sont des projections ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Oui.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu

5.25	Volet socio-économique	Emplois	Combien de postes vous avez à pourvoir sur le port ? / Et de manière régulière ? / Combien il y a d'emplois environ sur le port ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		(Réponse de Pôle Emploi) Les besoins et les demandes évoluent. Ces chiffres ne sont pas faciles à donner. / On ne peut pas vous répondre. Tout d'abord, toutes les entreprises ne passent pas par Pôle Emploi. / 6 000 postes environ, mais c'est une estimation.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.26	Volet socio-économique	Emplois	Sur les slides précédentes, dans les offres suivies par Pôle emploi, dans le secteur de la logistique, il y a beaucoup de demandeurs d'emploi. Et vous dites que c'est un secteur en tension parce qu'il n'y a pas assez de demandeurs d'emplois qui peuvent répondre à ces offres d'emploi ? / Vous pouvez expliquer pourquoi il y a un manque d'attractivité ? / Ça matche que si vous formez les gens à répondre aux offres ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Il y en a beaucoup, mais il n'y en a pas assez. Il y a un manque d'attractivité. Aujourd'hui, on a des demandeurs d'emplois en recherche de projets d'emploi, qui ne savent pas ce sur quoi s'orienter. Et nous on va les aider à s'orienter pour les aider, vers des métiers qui recrutent. / Oui, il y a les horaires qui jouent beaucoup. La promotion de ces métiers est importante. La question des salaires est aussi importante. Pour être attractifs, ces métiers doivent être mieux rémunérés, et concilier vie professionnelle et vie personnelle aussi. C'est aussi une question de contexte, avec la hausse du prix du carburant pour pouvoir venir sur le lieu de travail. Vous avez parlé de la robotisation, ce n'est plus de la logistique ordinaire, il faut aussi former ces personnes pour qu'elles soient qualifiées à ces métiers. / Les formations sont importantes, mais il y a aussi une question de localisation et d'accessibilité. Il faut aussi faire des formations qui ne sont pas que théoriques. On prépare et on forme aux métiers des entreprises à venir sur site. L'exercice qui suit est d'entrer en discussion avec SCHENKER, STEF, CEVA.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.27	Volet socio-économique	Emplois	A combien sont rémunérés ces emplois (site) ? / Sans compter les risques d'activités illégales sur le site ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Aux alentours du SMIC, mais cela peut différer des entreprises. On essaie aussi d'aligner les salaires par rapport au marché. On leur explique que l'offre proposée, si elle est trop basse, va être difficile à pourvoir car les salaires sont inférieurs à ce que vos concurrents proposent. / Les acteurs qui sont présents sur le site sont sérieux. Ce sont des acteurs identifiés, des partenaires de Goodman.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.28	Volet socio-économique	Programme	Est-ce qu'il y a des conditions économiques qui sont prévues et s'imposeraient aux futurs exploitants, comme des clauses d'insertion ? / On parle d'un règlement de quelle échelle : étatique ? régionale ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Il y a des dispositifs qui existent, qui se font dans le BTP notamment. Des engagements contractuels existent et peuvent être mis en place. / Typiquement, il est possible de réserver des heures de travail à des demandeurs d'emplois éloignés de l'emploi.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.29	Volet socio-économique	Etudes	Dans le cadre d'un atelier socio-économique, une étude socio-économique en amont d'un projet est nécessaire et plusieurs sujets doivent être évoqués, pas seulement l'emploi. Cela prend notamment en compte des externalités positives et négatives. Quid de la sécurité ? De l'exposition des riverains ? De la pollution sonore et atmosphérique ? Les effets amont-aval ? Les temps de parcours ? Le coût d'utilisation ? (cf. Liste de dispositifs réglementaires d'évaluation des projets). On est resté sur l'emploi aujourd'hui.	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Pour la présentation de ce soir, ça s'arrête là. En revanche, les ateliers qui ont eu lieu précédemment ont répondu à une part de vos points soulevés. On a préféré aborder la question de l'emploi en profitant de la présence de Pôle Emploi.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.30	Volet socio-économique	Etudes	L'objectif d'une étude socio-économique est de mettre en perspective tous les éléments et de faire un bilan, et quel est le bilan ici ? On ne peut pas se faire un avis à l'issu d'ateliers morcelés.	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Nous n'avons pas les compétences pour réaliser un bilan socio économique complet et ce n'est pas de notre ressort. Par contre nous nous attachons à étudier les impacts de notre projet dans les différents domaines d'application	15/09/2022	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.31	Volet socio-économique	Phase travaux	Vous avez annoncé que la démolition de l'existant était à la charge de Goodman, puis il y a 15 jours, vous avez évoqué que ce serait vous (le port) qui se chargerait de la démolition. Depuis, les études d'impact ont-elles été effectuées ? Je rappelle que la première démolition a été faite à la sauvage, sans prise en compte de la zone protégée en face.	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Sur la suite de la démolition, il n'a jamais été envisagé que ce soit le rôle Goodman, par contre cela devait être à l'origine l'occupant précédent. Finalement, la démolition sera bien portée par le port. On déposera le permis de démolir puis on complètera ce permis avec une étude d'incidence environnementale, qui sera partagée.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu

5.32	Volet socio-économique	Modalités du projet	Quel est votre calendrier ? / Mais vous êtes sur un lieu d'hivernage ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		L'objectif est de déposer les permis pour le 3ème trimestre 2022. La démolition se fera durant une période adaptée à la prise en compte de la biodiversité	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.33	Volet socio-économique	Phase travaux	La démolition effective est prévue pour début 2024 ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Elle est prévue pour la fin 2023 à début 2024. On travaillera sur le respect de la biodiversité.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.34	Volet socio-économique	Phase travaux	Et quand est prévu le début de la construction des bâtiments ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		C'est prévu pour le courant de 2025.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.35	Volet socio-économique	Modèle économique	Goodman va investir et exploiter ce projet, vos recettes sont basées sur quoi ? Vos locataires ? En termes d'investissement et d'exploitation, avez-vous d'autres recettes ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Nous sommes spécialisés dans l'immobilier : on investit un terrain, ensuite notre source de revenus n'est qu'immobilière.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.36	Volet socio-économique	Modèle économique	Vous n'avez aucune subvention publique ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Aucune.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.37	Volet socio-économique	Modèle économique	Où est le siège social de Goodman ? Où payez-vous vos impôts ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Goodman France est situé à Paris. Goodman Europe est à Bruxelles. Sinon l'entreprise est australienne et côté en bourse à Sidney. On paie nos impôts en France.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.38	Volet socio-économique	Programme	Pour la desserte de distribution, est-ce qu'il est prévu dans le bâtiment qu'il y ait des bornes de recharge ? Et est-ce que vous vous êtes assurés qu'EDF peut fournir cette énergie ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Au niveau du dimensionnement, le nombre exact de bornes n'est pas encore défini. Toutefois on prend les devants. La flotte mobilisée va progressivement se transformer vers le tout électrique. Notre rôle à travers le bâtiment est de dimensionner la production électrique in situ pour les besoins du bâtiment et pour la recharge électrique des véhicules. Pour STEF et la production de froid, nous avons vocation à alimenter la recharge électrique des véhicules avec l'électricité produite in situ. Certes, ce ne sera pas 100%, mais un travail va être fait avec les concessionnaires comme EDF pour répondre à ces besoins. Ce travail se fera une fois le dépôt des permis de construire.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.39	Volet socio-économique	Fluvial	Pour le quai de chargement à l'extrémité Nord du bâtiment, est-ce qu'il y est prévu qu'au cas où le trafic fluvial se développe, que le bâtiment s'adapte et permette l'accueil d'un nouveau quai ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		La capacité du ponton est définie par la capacité du nombre de barges qui peuvent venir quotidiennement. Demain on peut imaginer avoir plusieurs pontons qui feront l'objet d'autres permis de construire. Ce sera une vraie réussite de notre part d'arriver à ce résultat-là. Le but aujourd'hui est de maximiser l'utilisation de ce ponton, on verra ensuite.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.39	Volet socio-économique	Fluvial	Avec un seul ponton, vous pensez que vous pouvez développer jusqu'à à quel pourcentage le trafic fluvial par rapport à la capacité d'entrepôt ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		On a fait l'exercice de ce calcul. On pourra vous présenter ces chiffres par rapport au flux de distribution.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.41	Volet socio-économique	Fluvial	Vous aviez dit que c'était que 15% maximum ? (développement du fluvial)	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Non. Les chiffres sont présentés dans le support de présentation de l'atelier flux. Sauf erreur, STEF a une gradation de son report modal de 10% puis 20% puis 30%. L'exercice a été mené sur la base de leurs flux existants. Le report modal ne peut pas se faire sur l'ensemble des flux de distribution, il y a une contrainte géographique. Il faut que ce soit à proximité du fleuve pour le point de distribution. Il y a aussi la question de l'évolution du marché fluvial à prendre en compte. Les 15% sont des projections des clients et ne sont pas maximalistes.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.42	Volet socio-économique	Impacts territoire / environnement	Puisque vous affichez une ambition fluviale, est-ce que ce ne serait pas intéressant d'estimer les retombées économiques pour le secteur fluvial en particulier ? De nouveaux emplois ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Le travail sur le report modal et l'estimation des flux générés a été faite. Mais l'étape suivante, savoir quelles sont les retombées économiques sur le secteur, nous n'avons pas la réponse.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu

5.43	Volet socio-économique	Modalités du projet	Votre argument principal pour convaincre de ce projet est de dire que vous allez rapprocher les utilisateurs des marchandises. Est-ce que de la même façon qu'il y aura une charte sur l'emploi local, les opérateurs pourraient s'engager à livrer à proximité ? Pas au-delà du 92, etc. ? Est-ce qu'on aura aussi une garantie que les opérateurs vont vraiment utiliser Greendock pour livrer au plus près et utiliser les mobilités douces ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Sur la contrainte opérationnelle, Goodman ne peut pas intervenir sur les clients. Mais toucher les territoires proches est l'objectif. On peut encourager à la mobilité douce aussi via l'infrastructure du bâtiment. La capacité du bâtiment joue beaucoup : actuellement beaucoup de bâtiments logistiques ne peuvent pas accueillir la flotte électrique et vont progressivement devenir obsolètes. Sur le lieu de destination, nous n'avons aucun impact. Toutefois, on peut avoir foi en le système : s'ils opèrent sur le port, c'est qu'ils ont cette vocation à toucher au plus proche et à utiliser les mobilités douces.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.44	Volet socio-économique	Programme	Dans le cadre du projet Greendock, vous livrez du bâtiment ou aussi l'équipement qui fait l'infrastructure ? Et la machinerie ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Goodman livre les plateaux, c'est-à-dire les cellules. Si vous parlez de la robotisation des process, ça n'en fait pas partie. Pour la manutention routière, c'est le logisticien qui opère au sein des cellules. Pour le fluvial, les opérateurs devront s'appuyer sur des entreprises comme SOGESTRAN, experts de la logistique fluviale, qui devront assurer les opérations.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.45	Volet socio-économique	Modalités du projet	Et les engagements sur la pollution sonore, ce sont eux (les opérateurs) qui les prennent ou vous ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		On va avoir un arrêté d'exploitation. Dans le cadre de site où il y a des multi-locataires comme ici, Goodman garde l'arrêté d'exploitation et sera redevable de tout ce qui a été dit dans les dossiers d'autorisations environnementales. On aura des demandes qui seront retranscrites et contractualisées auprès des opérateurs.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.46	Volet socio-économique	Emprise	Vous avez dit que la parcelle de Greendock fait 6 hectares ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Oui.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.47	Volet socio-économique	Modèle économique	Quel est le coût du projet ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Il est estimé à 150 millions d'euros, mais les coûts varient du fait de la conjoncture actuelle.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.48	Volet socio-économique	Modèle économique	Vous avez indiqué ne recevoir aucune subvention publique, est-ce que sur le report modal, cela veut dire que sont les logisticiens qui vont bénéficier des subventions ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Un de nos engagements dans l'appel à projet est que le titulaire, ici Goodman, fait l'objet de « ristournes » au titre de la convention d'occupation dès lors qu'il y a du trafic fluvial généré depuis les activités sur le site. Avec ces activités fluviales, nous sommes éligibles à une réduction des redevances domaniales, c'est-à-dire le loyer qu'on paie à Haropa. L'engagement pris c'est qu'on reverse 100% de cette redevance à nos clients pour les inciter au report modal et au trafic fluvial.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu
5.49	Volet socio-économique	Modèle économique	Sur la ferme et les serres, vous n'avez pas non plus de subventions ? / Il en va de même pour les panneaux photovoltaïques ?	05.07.22	Atelier volet socio-économique		Non. C'est une charge, un investissement de notre part. Je vous confirme qu'on ne reçoit pas de subventions. / Idem, nous n'avons pas de subventions.	05.07.22	Atelier volet socio-économique	Répondu

Réunion 20 septembre - Réunion de restitution

6.1	Organisation	Modalités du projet	Et vous connaissez les invariants du projet ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		On ne les connaît pas encore.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu
6.2	Organisation	Concertation & communication	Est-ce que les associations auront des retours des échanges entretenus avec élus ?	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site		La préfecture pilote ces échanges en parallèle. Pour la réunion finale en septembre, il est pertinent d'avoir une convergence de ces échanges.	10/05/2022	Atelier de Présentation du projet et visite de site	Répondu