

Compte rendu de la réunion de présentation du projet Greendock

Epinay-sur-Seine – Atelier Vert Seine

Le 16/02/2022 à 19h

Eugénie Ponthier, Adjointe au Maire en charge de l'écologie à la mairie d'Epinay sur seine, accueille les participants à l'atelier Vert Seine. Elle ouvre la séance par un tour de table. Une trentaine de participants citoyens sont présents, principalement des riverains habitants d'Epinay-sur-Seine, ainsi que les acteurs institutionnels et associatifs du territoire.

Assemblée Nationale

- Eric Coquerel, député

Plaine Commune et commune de L'Île-Saint-Denis. Philippe Monges, Conseiller métropolitain, 1er vice-président de Plaine Commune en charge de la Transition écologique, du climat et de la santé environnementale, Conseiller municipal à l'urbanisme de L'Île-Saint-Denis.

- Laurent Barelier, Mission écologie – Fabrique de la ville de Plaine commune
- Valerie Bridoux, Chargée de mission biodiversité pour Plaine commune

Commune d'Epinay-sur-seine

- Nathalie Torcol, Direction Générale des Services Techniques, environnement urbain, Chargée de Mission Environnement - Agenda 21 pour la Ville d'Epinay-sur-Seine

Associations environnementales

- Irène Nenner, Présidente d'Environnement 92
- Francis REDON, Président d'Environnement 93
- Antoine GAUDIN, Président association de Préservation des berges de Seine
- Elisabeth BOURGAIN, Présidente de l'association HALAGE

Riverains

- Habitant d'Epinay sur Seine (chemin de Halage, rue des alliées, rue des Larris)
- Habitants de L'Île-Saint-Denis

HAROPA PORT

- Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour HAROPA PORT
- Caroline Vallette, Chargée de politique RSE pour HAROPA PORT
- Isabelle Duval, Attachée de Direction à l'agence de Gennevilliers pour HAROPA PORT

Goodman

- Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman
- Aurélien Noël, en charge de la gestion des actifs pour Goodman
- Nicolas Ota, Directeur technique pour Goodman

Traitclair

- Romain Moreau, directeur de concertation, en charge du compte rendu de la séance.

Jean Plateau, directeur du port de Gennevilliers, indique que cette rencontre est la première d'une série d'échanges sur le projet Greendock porté par Goodman désigné lauréat d'un appel à projet lancé par HAROPA PORT. La réunion vise à présenter le port, le projet, à écouter les remarques et attentes exprimés et répondre aux premières interrogations. D'autres rencontres permettront d'approfondir les échanges.

Présentation d'HAROPA PORT par Jean Plateau, directeur du port de Gennevilliers

HAROPA PORT est un établissement public qui rassemble les ports du Havre, de Rouen et de Paris. HAROPA PORT propose une offre logistique et industrielle de l'embouchure maritime jusque dans Paris le long de l'axe Seine. HAROPA PORT est placé sous la tutelle du Ministre chargé des ports maritimes.

Le siège de HAROPA PORT est basé au Havre avec des directions Territoriales basées au Havre, à Rouen et à Paris. La direction Territoriale de Paris comprend 4 agences, interfaces locales avec le territoire et les clients : Seine Amont, Seine Aval, Paris Seine et Gennevilliers. Les ports de la Direction Territoriale de Paris sont au nombre de 70, dont 6 plateformes multimodales, de grande taille (parmi lesquelles Bonneuil et Gennevilliers) et des ports urbains de petite taille, assurant un maillage fin du territoire francilien. L'ensemble de ces ports fonctionne en réseau, permettant d'assurer une logistique fine (du dernier kilomètre) du territoire ; les plateformes multimodales fonctionnent comme des hubs, permettant d'éclater les marchandises pour une logistique du dernier kilomètre principalement par la route ou par voie d'eau. Par exemple Franprix utilise la voie d'eau depuis le port de Bonneuil jusqu'au quai de la Bourdonnais en plein cœur de Paris pour la distribution de ses produits secs dans ses magasins en petite couronne.

Le port de Gennevilliers est un ensemble foncier de 400 ha d'un seul tenant relié à tous les modes de transport : fer, route, fleuve et oléoduc. Cette emprise permet aux logisticiens et chargeurs d'y faire converger des marchandises en vue de leur distribution en région parisienne (22 M tonnes par an) car il est très bien situé en Ile de France de par sa proximité avec les consommateurs finaux. Le port adhère à une charte d'amélioration des ports et s'est doté d'une instance "Le Schéma d'Orientation pour le Développement Durable" (SODD) pour accompagner son développement dans le respect des exigences environnementales et économiques. Le SODD est composé des représentants des collectivités locales, acteurs économiques et associatifs (dont Environnement 92), entreprises du port.

Question : Des constructions d'ouvrages fluviaux sont-elles prévues dans Paris en lien avec le projet Greendock, ou bien ces installations sont-elles concentrées uniquement en lointaine banlieue ?

Réponse : Il n'y a pas de constructions liées à ce projet dans Paris.

Remarque : Les entrepôts géants s'inscrivent dans un modèle de surproduction et de surconsommation difficile à soutenir du point de vue d'une croissance soutenable et responsable. Quant à leur bilan carbone global, si l'on prend en compte leur fonctionnement, l'acheminement des marchandises en amont et leur redistribution sur le territoire en aval (avec le trafic et la pollution que cela engendre), il est souvent présenté comme négatif [hors-réunion : voir notamment les différents avis rendus par l'Autorité environnementale sur le sujet].

Réponse : Le repositionnement d'entrepôts logistiques à proximité immédiate des consommateurs finaux est de nature à limiter l'impact carbone de la logistique ; le fluvial est par ailleurs une solution de livraison particulièrement économe et vertueuse en émission de carbone.

Question : Pourquoi ce projet n'est pas dans Paris ?

Réponse : A l'échelle de l'Ile de France, des espaces sont identifiés et réservés pour la logistique dans les documents d'urbanisme ; le port de Gennevilliers est un espace réservé pour accueillir des activités logistiques et industrielles dans la Métropole.

Question : Est-ce que vous connaissez le coefficient de rotation de l'entrepôt du dernier kilomètre Greendock ? Il faudra aussi pouvoir nous assurer que les chiffres avancés seront respectés.

Réponse : Goodman, le porteur du projet pourra apporter des réponses spécifiques concernant les flux générés par l'entrepôt Greendock .

Question : A qui appartiennent les berges du petit bras de Gennevilliers ?

Réponse : La domanialité des berges est complexe ; la berge jusqu'à la cote de premier débordement appartient soit à HAROPA PORT, soit à l'Etat, qui en a dans ce cas confié la gestion à Voies Navigables de France (VNF)

5 filières sont accueillies par le port : la logistique, le BTP, l'économie circulaire (recyclage / valorisation des déchets), l'énergie et l'agroalimentaire. Cela représente 250 entreprises implantées sur le port et entre 6 000 et 8 000 emplois directs.

Question : Les données de trafics présentées sont-elles actuelles et par an ?

Réponse : Il s'agit de trafics annuels pour chacun des modes. Pour les modes massifiés, les données sont consolidées de façon fine chaque année. S'agissant de la route, les données sont estimées à partir d'enquêtes ; les données ne sont donc pas aussi précises.

HAROPA PORT est propriétaire des 400ha de terrain, des voiries, des voies ferrées et des darses. Les 400ha de domaine public fluvial sont aménagés et développés dans l'objectif de mettre en œuvre une logistique verte au service de la région Ile de France. La qualité environnementale de la plateforme est un enjeu fort pour HAROPA PORT, qui se traduit, outre une certification environnementale ISO 14001, et des documents stratégiques cadrant les implantations et l'exploitation de la plateforme notamment, par un souci de qualité environnementale des projets d'implantation qui se poursuit par un suivi exigeant en phase d'exploitation.

Question : Peut-on avoir accès à ce suivi en tant qu'association de riverains ?

Réponse : Oui c'est possible. La plateforme de Gennevilliers est certifiée ISO 14001, il y a donc un standard et des règles qui s'appliquent. Nous avons mis en place un Schéma d'Orientations et de Développement Durable (SODD) qui encadre le développement du port. Nous avons également déployé un Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales en concertation avec les acteurs du territoire qui vient compléter les documents d'urbanisme applicables (notamment PLU). Par exemple nous imposons 10% d'espaces verts pour les nouvelles implantations. Nous mettons également en œuvre des dispositifs de concertations avec l'ensemble des acteurs du territoire, y compris associatifs, tant à l'échelle du port qu'à l'échelle de projet spécifiques.

Question : Ces cahiers sont-ils publics ?

Réponse : Oui, ils le sont et pourront vous être communiqués.

Question : Comment se fait la sélection de vos clients, quels sont les critères ? Est-ce des appels d'offre ?

Réponse : L'accès au domaine public est cadré par des règles de transparence systématique, et de mise en concurrence dès lors que plusieurs porteurs de projets se font connaître pour un même foncier. Nos critères d'accès à nos fonciers sont nombreux ; ils intègrent, au-delà du prix, des critères en termes de qualité logistique, qualité d'insertion du projet dans son environnement, de qualité environnementale ou encore d'emploi. Par exemple, s'agissant de l'appel à projet qui nous a conduit à retenir le projet Greendock, le prix ne pèse que pour 1/5ème de la note finale, par rapport à ses critères environnementaux, de logistique, d'emploi et d'insertion.

Question : Pouvez-vous imposer des véhicules propres aux clients pour le dernier kilomètre ?

Réponse : Le critère du dernier kilomètre propre a été fortement intégré dans les appels à projet. Notre objectif est de soutenir une logistique plus vertueuse.

Question : Vous faites état d'une volonté de transparence et de concertation, mais les riverains du port et plusieurs collectivités riveraines n'ont appris le lancement du projet « Green Dock » que par hasard, après la parution d'articles dans une presse spécialisée. Et si nous sommes réunis aujourd'hui, c'est avant tout parce que nous l'avons demandé. Il serait souhaitable de revenir au principe de l'Instance permanente de concertation sur les projets du port prévue par le SODD. Quelle concertation concrète a été mise en œuvre suite au SODD, qui la prévoyait dans son texte ?

Réponse : Suite au SODD, il y a eu une première salve de concertation de 2012 à 2015 au rythme approximatif d'une rencontre par an, conformément aux engagements pris dans le SODD. En 2015, la concertation a été mise en sommeil au regard notamment de la mobilisation de plus en plus faible que généraient ces réunions. En 2019, dans l'objectif de relancer une concertation en lien avec un bilan à mi-parcours du SODD (document d'orientation élaboré en 2012 pour une durée de 15 ans), nous avons relancé une étude de contexte pour identifier les différentes parties prenantes du port de Gennevilliers et leurs attentes vis-à-vis de la plateforme. En 2020, une réunion de concertation a été menée pour dresser le bilan du SODD, suite à l'étude de contexte. Nous avons évoqué le lancement de l'appel à projet sur ce site à cette occasion. Compte tenu du succès de cette réunion qui a mobilisé de nombreux acteurs, nous avons souhaité organiser une nouvelle réunion le 7 décembre 2021 ; malheureusement cette réunion a été reportée du fait des conditions sanitaires mais nous souhaitons la reprogrammer au printemps. A ce jour, le format de nos rencontres de concertations annuelles, à l'échelle du port, rassemble les clients de la plateforme, les acteurs institutionnels et les associations. Haropa Port reconnaît des erreurs de concertation et de communication.

Question : Les villes ont été conviées à ces rencontres ?

Réponse : Oui, les communes riveraines ont systématiquement été conviées, conformément aux engagements pris dans le SODD ; notamment les communes de l'île Saint Denis et Epinay sur Seine.

Lors des réunions de concertation, l'agence de Gennevilliers convie l'ensemble des communes riveraines et les associations. Environnement 92 a toujours été représenté par exemple. [Hors réunion : l'EPT Plaine Commune a également toujours été invité aux réunions annuelles de concertation jusqu'à 2015]. Nous avons pu constater que le port n'était pas forcément un enjeu de mobilisation. C'est notre tort de ne pas avoir rencontré le Maire de l'Île Saint Denis avant d'annoncer le projet Greendock, mais nous avons bien rencontré préalablement à l'annonce du projet les Maires des principales collectivités concernées : Gennevilliers, Argenteuil et Epinay-sur-Seine. Le projet a également été présenté au Préfet des Hauts de Seine. S'agissant de la mairie d'Epinay et du projet Greendock, il y a eu deux réunions de présentation en mairie ; notre volonté est de concerter avec l'ensemble des parties prenantes intéressées par le port.

Question : Comment se fait-il que les associations du territoire n'aient pas été informées non plus des projets, ni conviées ?

Réponse : Pour les associations, nous contactons les villes afin qu'elles nous transmettent la liste des associations à associer à la concertation.

Réponse des collectivités : Ni le maire de L'Île-St-Denis, ni le président de l'EPT Plaine Commune, ni le président du conseil départemental de Seine-Saint-Denis n'étaient informés de ce projet qui aura un impact significatif pour leur territoire. Haropa Port précise que les collectivités sont interrogés pour transmettre le nom des associations du territoire à inviter. Les collectivités confirment qu'elles n'ont pas été approchées pour faire de telles démarches. Les collectivités et les associations sont bien mobilisées sur ces enjeux encore faut-il qu'elles soient correctement mises dans la boucle et que les instances de concertation soient bien mises en oeuvre par Haropa Port.

Remarque du représentant du canoé-club de Gennevilliers situé à l'immédiate proximité du site : Au niveau du canoé-club de Gennevilliers, personne n'est au courant du projet.

Le port souhaite un ancrage local fort ; nous organisons ces réunions de suivi du SODD que nous souhaitons tenir à un rythme annuel et nous organisons des réunions supplémentaires selon les besoins. Nous nous impliquons également sur les questions d'emplois et de formation, en lien avec la Communauté Portuaire, association des entreprises implantées sur le port. Nous organisons également des croisières pour découvrir le port.

Nos grands enjeux sont les suivants :

1. Mettre le port au service d'une logistique durable de la région ; singulièrement, la ZFE va interdire l'entrée de véhicules diesel dans le périmètre A86.
2. L'enjeu de reconstruction du port sur le port en lien avec les évolutions des besoins de la Métropole. Par exemple il y a eu ces dernières décennies une réduction du nombre de dépôts d'hydrocarbure et le développement d'une filière de valorisation des déchets. Cette possibilité de reconstruction du port sur le port est notamment rendue possible par la durée limitée des conventions d'occupations du domaine public fluvial permettant de réorienter la destination du foncier en fonction des besoins de la Métropole.
3. Avec un foncier qui est rare, tous les espaces sont occupés. Il y a donc un enjeu d'optimisation de la surface du port et de densification des activités alors que la métropole s'agrandit.
4. La qualité environnementale en lien avec la densité des activités industrielles et logistiques d'une part et l'exigence sociétale sur le sujet

5. La bonne relation « ville – port » c'est-à-dire l'ancrage du port dans son territoire.

Réponse des collectivités : Les collectivités s'étonnent de cette annonce d'ancrage local fort infirmé par les faits. Elles s'étonnent que la presse spécialisée a été informée dès juin 2021 de ce projet avant les collectivités qui, pour certaines d'être elles, ont dû insister pour obtenir des premiers éléments de concertation et sont toujours en attente d'éléments concrets et chiffrés.

Question : Le SODD n'a pas vocation à être modifié ?

Réponse : Le SODD est valable pour une durée de 15 ans, on en est à la 3eme génération. Il peut néanmoins évoluer entre temps et sera réouvert en fonction des besoins. L'échéance du SODD actuel est en 2027. [hors réunion, la prochaine réunion du SODD devrait avoir lieu prochainement suite au report de celle du 21 décembre - Environnement 92 a une nouvelle représentante : Virginie Codina]

Question : Avec la ZFE on aura une concentration des véhicules diesel vers notre port.

Réponse : Nos clients, en lien avec les exigences de transition énergétique et écologique sont en train de faire évoluer leur logistique vers des modes plus vertueux. Notre rôle est de les accompagner en leur offrant notamment des solutions multimodales alternatives (fer / voie d'eau) et en leur proposant sur nos plateformes des stations d'avitaillement alternatives.

Question : Est-ce qu'il y a un PPBE sur le port de Gennevilliers ?

Réponse : Le PPBE ne s'applique que pour les aéroports et au-delà d'un certain nombre de mouvements. Pour autant nous avons réalisé une étude et effectuons un suivi sur les émissions sonores du port qui sont à ma connaissance largement couvertes par les infrastructures de transports (notamment A86 A15 a proximité). Nous pouvons communiquer des éléments à ce sujet.

Remarque des participants : Au niveau métropolitain, nous sommes face à des difficultés grandissantes pour les territoires au nord de l'A86. Ces territoires au Nord de l'A86 ne peuvent pas devenir les territoires servant du reste de la métropole. Ils sont déjà aujourd'hui très abîmés au niveau paysager et très pollués par les activités industrielles et de logistique [hors-réunion : la FNE note déjà une exceptionnelle concentration d'entrepôts dans la zone entre Gennevilliers et Tremblay-en-France, avec pas moins de 120 entrepôts de plus de 5000m2. Pour rappel, le projet « Green Dock », c'est encore 90.000 m2 de plus.]. Dans ces nouveaux projets de logistique métropolitaine, le cadre de vie des habitants est à prendre en compte, et les projets ne doivent pas venir en confrontation ni des projets existants : comme la réserve ornithologique, la zone Natura 2000, le « parc de loisirs nautiques et de préservation écologique du petit bras de Seine ».

L'appel à projet qui a été lancé concerne une parcelle de 60 000 m² environ en bord à voie d'eau dont la convention est arrivée à échéance le 31 décembre 2021. Elle accueille aujourd'hui 30 000m² de bâtiments logistiques construit dans les années 1950, ces bâtiments, s'ils sont conformes à la réglementation bénéficient de leur antériorité et ne sont plus conformes aux standards actuels.

Conformément au SODD , cette parcelle n'avait pas vocation à accueillir des activités de vrac; nous souhaitons limiter les envolées de poussières notamment compte tenu de sa position en vis-à-vis des habitations. Elle est concernée à la fois par le Plan de Prévention des Risques Technologiques

(PPRT) et le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI), avec de forts enjeux d'intégration paysagère.

Nous nous sommes fixés comme objectif d'y implanter une offre logistique qui réponde aux enjeux du 21^{ème} siècle, proposant une logistique multimodale, singulièrement fluviale compte tenu de sa proximité au fleuve, tout en assurant la maîtrise des nuisances et les impacts paysagers générés, exemplaire sur le plan environnemental, et tenant compte de critères d'innovation et d'emploi. Nous avons organisé l'appel à projet et reçu 7 offres. Nous avons retenu le projet qui nous semblait cocher tous ces critères.

Question : Est-ce les autres projets avaient le même gigantisme ?

Réponse : Oui les autres programmes de redéveloppement logistique projetaient également des hauteurs de 30m de haut à l'acrotère.

Question : Comment pensez-vous accorder l'implantation d'un entrepôt à ce point disproportionné (au moins 34 mètres de haut avec la « ferme urbaine » sur le toit, 600 mètres de long) à même la Seine avec le respect du Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers, qui précise 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 ? Passage correspondant dans le SODD : « Proscrire l'implantation d'entreprises générant des nuisances importantes aux abords de la plateforme portuaire. » « 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 la plateforme. (...) Les bords de Seine, l'extension Ouest du Port, et le territoire Sud font notamment partie de cette zone « protégée ».

Réponse : Selon nous nous avons tenu cet engagement en retenant une filière (logistique) générant des nuisances acceptables comparativement aux autres filières implantées sur le port. Nous devons poursuivre pour autant le travail engagé afin de réduire les nuisances autant que faire se peut.

Question : Le projet a été retenu ça veut dire quoi ?

Réponse : HAROPA PORT a désigné l'entreprise lauréate par délibération. Les collectivités n'ont pas pris part à la décision.

Question : Quelle est la durée de la convention ?

Réponse : La convention est prévue pour 60 ans.

Thibault Vanhaezebrouck, Responsable du développement pour Goodman, prend alors la parole pour présenter le projet Greendock et répondre aux questions des participants. Aurélien Noël, en charge de la gestion des actifs, indique que Goodman a pour vocation de développer des plateformes logistiques le long de la dorsale européenne détenues en patrimoine, pour lesquelles elle assure la gestion. Il y a donc une équipe en charge du développement et de la gestion de ces plateformes au sein de Goodman. En tant qu'opérateur immobilier uniquement, Goodman loue ces surfaces à des clients qui eux opèrent dans le bâtiment.

Question : Vous connaissez la liste de ces clients ?

Réponse : Stef, Schenker et CEVA logistique se sont déclarés intéressés dès le lancement du projet.

Question : Vous confirmez qu'Amazon n'est pas client sur ce site ?

Réponse : Je vous le confirme, Amazon n'est pas client sur ce site.

Sur le volet environnemental, Goodman est le seul acteur de son secteur à avoir enregistré des objectifs pour atteindre la neutralité carbone dans le cadre de l'initiative SBTi portée par l'ONU et WWF dans la foulée des accords de Paris. Le projet Greendock s'inscrit dans nos objectifs de développement durable. Par ailleurs nous sommes présents depuis 2012 à Gennevilliers et de fait un partenaire durable du port et des associations locales.

Nous avons proposé de revaloriser ce foncier de 63 000 m² en bord à voir d'eau en proposant une solution logistique performante tournée en particulier vers les acteurs de filière alimentaire qui représente, soit dit en passant 40% des flux de marchandises entrant dans la métropole francilienne.

Nous avons choisi de concevoir lors de notre réponse à l'appel à projet un outil de logistique fluviale : le flux entrant pourra utiliser le terminal container existant et les clients utiliseront le ponton pour la logistique du dernier kilomètre. Le but est d'avoir des petits véhicules propres sur une barge pour les décharger dans Paris ou ailleurs le long de la Seine. Nous aurons également des caisses mobiles qui peuvent ensuite être posées sur des châssis électriques.

Nous avons cité CEVA logistique qui est une filiale de CMA CGM. Le groupe fait du transport maritime donc du container qui passe par le terminal existant, mais aujourd'hui sur le port il n'y a pas d'outil pour livrer les villes en fluvial. CEVA logistique est spécialisé sur du plus petit format pour porter cette solution avec nous.

Question : Les bateaux vont-ils passer sur le petit bras de Seine ?

Réponse de Jean Plateau, directeur du port :

Je vous propose qu'une réunion spécifique soit organisée pour échanger sur ce sujet qui ne me semble pas directement lié au projet Greendock. A ce jour, le petit bras de l'Île Saint Denis est navigable. Il y a aujourd'hui à ma connaissance 10 bateaux par jour environ dans le sens de la montée vers Paris. Le projet Greendock n'a pas vocation à modifier les conditions de navigation sur ce bras.

Remarque des participants et des collectivités : Il est incompréhensible qu'Haropa Port ne soit pas en capacité ou ne souhaite pas fournir d'éléments de réponse sur les flux routiers et fluviaux concernant un tel projet de logistique dont l'activité aura des répercussions majeures sur le territoire, les collectivités riveraines, la zone Natura 2000 et l'éco-système fluvial et notamment du petit bras de Seine.

Question : Dans le cadre des aménagements Olympiques, il y aura un double sens sur le petit bras.

Réponse de Jean Plateau, directeur du port : Oui, ce sera le cas temporairement pendant les jeux. Cette modalité de navigation n'a pas vocation, à ma connaissance, à être pérennisée au-delà des Jeux Olympiques.

Remarque : L'entreprise Veolia opère des barges entre la Marne et Gennevilliers. Il y a eu une concertation sur les horaires, mais nous constatons qu'il y a des déversements la nuit.

Réponse de Jean Plateau, directeur du port : Je prends note de votre remarque, nous allons revenir vers vous sur le sujet. [Hors réunion : des engagements, tenus par HAROPA PORT, ont été pris concernant le quai public en Seine. Aucun engagement n'a été pris concernant le quai utilisé par l'entreprise Véolia]

Question : Est-ce que vous pensez réellement que des bouchers vont se faire livrer par péniche ?

Réponse de Thibault Vanhaezebrouck, Goodman : La prestation logistique sera inchangée pour les commerçants. En réalité, c'est leur prestataire logistique / transporteur, tel que STEF qui va utiliser la voie fluviale, pour répondre à des engagements environnementaux, et transportera les marchandises par le fleuve. Aujourd'hui les logisticiens sont intéressés par la solution fluviale.

Question : Il s'agira de camions frigorifiques ?

Réponse : Oui pour certains.

Question : Quel est le volume de trafic et les objectifs de part modale ? Le projet est présenté indépendamment des flux logistiques, je ne comprends pas. Nous sommes face à de multiples interlocuteurs : le port, l'investisseur immobilier, les utilisateurs. Il nous faut la présentation d'un projet dans son ensemble. Lors de la dernière réunion en préfecture, vous n'aviez pas de réponse sur ce point.

Réponse : Le bâtiment génère bien des flux. Nous avons d'ores et déjà mené un travail préliminaire avec les opérateurs pré-identifiés afin d'établir ces flux, ainsi que le proportion éligible au report modal. Ces utilisateurs pré-identifiés, représentent 60% des surfaces environ. Par extrapolation nous pouvons quantifier une première projection au global. On partagera ces chiffres avec vous lors d'une prochaine rencontre.

Question : Le ponton ne peut pas être installé sur la darse 6 de l'autre côté ?

Réponse : La darse est en dehors du périmètre de l'appel à projet qui portait uniquement sur la parcelle et les 20 mètres de voie navigable le long de la berge.

Remarque : La transformation à terme de ce quai de seine en appontement, cela veut dire beaucoup de bruit. Ce n'est pas ce qui est prévu dans le SODD qui précise que Port de Paris s'engage à ne pas faire d'aménagements nuisibles sur les pourtours de la plateforme. Le projet Greendock ne respecte pas cette règle.

Question : Les bâtiments existants font quelle hauteur ?

Réponse dans la salle : Le plus haut des bâtiments existants fait 14,5 mètres de haut. Le projet « Green Dock » serait 2,5 fois plus haut que ce bâtiment.

Question : Où se situera le ponton ?

En réponse l'image du projet est partagée à l'écran. . Nota : le ponton est situé en aval de l'île Saint Denis.

Question : Avec ce ponton, il y a une rupture de continuité écologique pour le milieu aquatique non ?

Réponse : Le ponton est flottant et sera donc positionné sur la Seine et non sur les berges. Nous avons également pour projet de replanter la berge qui est aujourd'hui bétonnée.

Question : Concrètement il y aura une étude d'impact environnemental, trame verte et bleue. Comment peut-on les renforcer ?

Réponse de Jean Plateau, directeur du port : Le projet fera l'objet d'une étude d'impact, et le strict respect des procédures réglementaires est prévu.

Par ailleurs, le choix de Goodman est de s'inscrire volontairement dans un cadre réglementaire plus contraignant. Ces études vont commencer, il y a un projet qui il nous semble, sur le plan de la biodiversité, viendra améliorer la situation actuelle. Les études devront étayer cette première impression.

Remarque des participants et des collectivités :

- Il n'est pas acceptable que Haropa Port ne réponde pas aux questions et renvoie sur la société Goodman pour la question des flux routiers et fluviaux.

- 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.

- Aujourd'hui il y a un quai bétonné puis une voie ferrée et la route. Il n'y a pas d'arbres alors que des peupliers devaient être plantés pour cacher les bâtiments actuels. En réalité ces peupliers ont été plantés, puis enlevés pour la moitié.

- Il y a une biodiversité qui existe sur les berges du petit bras de Seine qu'il faut préserver. Le projet pharaonique ne va pas dans ce sens. Il est évident que l'avifaune va être impactée par ce mur de 600m de long et de plus de 30m de haut (à cause de la « ferme urbaine » sur le toit).

- Le grand bras de seine est aménagé pour éviter l'érosion ; sur le petit bras, on est sur des berges naturelles qui abritent des espèces d'oiseaux protégés. Le passage des péniches doit se faire uniquement par le grand bras de Seine, or c'est impossible avec ce projet. L'arrivée d'un grand nombre de bateaux sur le petit bras de Seine va provoquer des écroulements de berges. Les collectivités souhaitent avoir les pièces de l'appel à projet. La présentation de ce soir pourra-t-elle être transmise ?

- On a besoin de connaître les conséquences sur le site Natura 2000. La pointe nord de l'île Saint Denis est un dortoir naturel et un couloir de migration pour plusieurs espèces d'oiseaux protégés [hors-réunion : Grands Cormorans, Martins-Pêcheurs d'Europe, Faucons –Crécelles, Pigeons Colombins]. Tout est lié avec les flux de bateaux qui pourraient réduire la zone de biodiversité. De plus le bâtiment, à cause de ses dimensions, limite les possibilités pour l'avifaune de se déplacer.

- Dans le document de Plaine Commune, ces berges sont bien identifiées. Le petit bras de Seine est un noyau primaire de biodiversité dans ces documents cadre. Au Schéma de Cohérence Territoriale régional, le petit bras est identifié comme un corridor de biodiversité.

Réponse de Jean Plateau, directeur du port : Nous allons organiser une séance spécifique d'échange sur la question du petit bras de Seine. La présentation sera transmise.

Question : Les bateaux de croisière qui partent de Paris font demi-tour à cet endroit, comment cela peut fonctionner avec ce ponton ?

Réponse : Le projet de ponton et son utilisation ne viendront pas obstruer le chenal navigable, la barge et le ponton sont hors de l'espace alloué à la navigation.

Question : Est-ce que ça travaillera jour et nuit ? Quels sont les impacts des éclairages nocturnes sur l'avifaune ?

Réponse : Il y a bien une question à traiter sur la temporalité des flux. Nous vous présenterons le timing, la rotation et l'impact éventuel sur la biodiversité lors de nos prochains échanges. Ce projet est une installation classée protection de l'environnement (ICPE) qui s'inscrit dans un cadre réglementaire strict. Il y a donc deux demandes d'autorisations simultanées, l'une au titre de l'urbanisme (permis de construire) et l'autre au titre du code de l'environnement (ICPE notamment). Sur la question spécifique de l'impact de l'aménagement sur la biodiversité, nous travaillerons avec des écologues pour apporter la réponse la plus qualitative possible.

Question : Dans quelle mesure vous vous donnez de la marge pour ajuster le PC dans le calendrier ?

En réponse le calendrier prévisionnel est présenté. Le permis de construire devrait être déposé fin 2022 pour une construction en 2024 et la livraison du bâtiment en 2025.

Remarque : Les études d'impact semblent bien peu avancées au regard du calendrier présenté.

Question : L'étude d'impact intègre-t-elle les particules fines PM10 à PM2,5 ? Quels sont plus globalement les impacts de l'activité portuaire sur les émissions de particules ?

Réponse de Jean Plateau, directeur du port : Conformément à la réglementation, l'étude d'impact du projet traitera de l'impact du projet sur la pollution de l'air.

Par ailleurs, HAROPA PORT a engagé sur le port, en 2012 une étude sur la pollution de l'air qui montrait que la pollution de l'air générée par le port était négligeable par rapport à la pollution de l'air généré notamment par l'A86 et l'A15. Une nouvelle étude va être engagée en 2021 ; cette étude sera réalisée par Airparif qui nous semble apporter toutes les garanties en matière de sérieux scientifique et transparence des études.

Question : Airparif a fait installer des mesures de particules ultrafines, avez-vous pris ces résultats en compte ?

Réponse : A l'échelle du port vous aurez accès aux restitutions d'Airparif dont la méthodologie est reconnue. En complément il y aura un volet trafic et pollution de l'air dans l'étude d'impact du projet Greendock.

Question : Vous annoncez un coefficient de rotation élevé [hors-réunion : il faudra donc prendre en compte le trafic supplémentaire causé par le projet « Green Dock » sur l'A86 et l'A15 dans l'étude d'impact, et non seulement l'activité du bâtiment lui-même], donc ce bâtiment recevra plus de flux qu'un entrepôt classique. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Réponse : Nous avons des clients intéressés pour 60% des surfaces. Nous pourrions donc extrapoler pour l'ensemble et partager ces données avec vous lors d'un prochain échange.

Question : Je ne comprends pas votre calendrier car l'étude faune flore doit porter sur 1 an et déborder le périmètre du port.

Réponse : Nous avons déjà lancé l'étude Faune Flore sur le périmètre de la parcelle pour les premiers relevés de l'étude 4 saisons.

Remarque des services des collectivités : Normalement, on fait d'abord les études impacts puis le dépôt de permis pour pouvoir ajuster le projet si besoin.

Réponse : Nous respecterons le cadre réglementaire. Nous pourrions dans le cadre d'une prochaine séance, vous présenter l'ensemble des études qui seront menées ainsi que leur articulation. Nous avons prévu un paquet global dans lequel il y a aura PC, étude d'impact environnemental et étude de flux routiers et fluviaux.

Question : Avez-vous écrit à Plaine Commune pour l'étude d'impact ? Ce projet est un projet logistique à une échelle plus large que le foncier. Le SCRCE, doit vous amener à contacter Plaine Commune, le département, la région pour traiter les impacts sur le noyau de biodiversité, la zone Natura 2000 et « le parc de loisir nautique et de préservation écologique du petit bras de Seine ». Le problème, c'est que vous limitez votre étude d'impact à votre seule parcelle alors que c'est un projet de logistique à très grande capacité et à très grande échelle dont les impacts dépassent évidemment la seule parcelle sur laquelle sera construit « Green Dock ».

Réponse : D'un point de vue réglementaire, les études du projet doivent être faites au niveau de la parcelle, et l'analyse des impacts aux avoisinants immédiats. Il y a des données sur la zone Natura 2000. Les bureaux d'étude les intégreront dans l'analyse de l'interaction du projet avec la zone pour en limiter les impacts.

Remarque : L'enquête publique doit être mentionnée dans votre calendrier, ce qui n'est pas le cas.

Question : Quand a commencé l'étude Faune flore sur site ?

Réponse : Le premier relevé de l'étude 4 saisons a été fait au cours de l'été 2020. Cette réponse n'a pas été apportée en séance.

Remarque : Il y a une absence de concertation avec les collectivités sur l'étude 4 saisons.

Réponse : Le premier relevé a été effectué lors de la phase de l'appel à projet et dans ce cadre n'appelait pas à des échanges particuliers. On va maintenant entrer dans une nouvelle phase de concertation plus large en vue de la réalisation du projet.

Remarque : On a besoin d'un calendrier détaillé. En préfecture vous annoncez un dépôt en juillet 2022, on a un glissement à fin 2022.

Réponse : Oui, en cohérence avec le souhait de dépôt de fin 2022, qui reste ambitieux.

Question : Si l'étude d'incidence au titre de Natura 2000 démontre des impacts significatifs sur les espèces ou habitats visés, renoncerez-vous au projet ?

Réponse : Nous appliquerons la loi ; le projet ne pourra pas être mis en œuvre si l'étude d'incidence Natura 2000 venait à montrer que le projet a un impact significatif au sens de la réglementation.

Remarque : « Le parc de loisir nautique et de préservation écologique du petit bras de Seine » est engagé depuis plusieurs années. Ce projet exceptionnel est porté par l'EPT Plaine Commune et les 3 villes riveraines : L'Île-Saint-Denis, Villeneuve-la-Garenne, Gennevilliers. La mairie d'Epinay-sur-Seine soutient sa réalisation.

Ce projet s'inscrit dans l'héritage des Jeux olympiques et paralympiques de 2024. Il y a 2 sites de baignade, la construction de bâtiments pour les loisirs nautiques et d'autres aménagements sur les berges, prévus pour 2024 et au-delà.

Ce qui est choquant c'est que ce projet Greendock arrive sans tenir compte de ces projets existants et bien connus. VNF est informé depuis 2018 de ces projets. Les collectivités ont directement informé le directeur régional de VNF. Le projet Greendock entre directement en opposition avec les projets existants et rend leur mise en œuvre impossible.

Au terme de ces riches échanges, il est convenu que de nouveaux temps de concertation doivent être mis en place dans les prochaines semaines pour traiter des thèmes abordés. Les participants demandent à ce que les différentes thématiques ne fassent pas l'objet d'une compartimentation trop rigide lors des prochaines réunions : c'est toujours le projet dans son ensemble qui devra être examiné, dans sa structure architecturale, son activité sur place et la circulation qu'il devrait engendrer sur les routes et sur le fleuve. Il est indiqué que les participants recevront le compte-rendu de cette séance.

Eugénie Ponthier remercie les participants et clôture la séance.