

## 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'Epinay-sur-Seine*

- Eugénie Ponthier, adjointe au Maire en charge de l'écologie à la mairie d'Epinay-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'Île Flottante
- Philippe Brochard, de l'Île 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 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 (permis de construire) 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 calendrier de la 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 goût du jour. Densifier et optimiser cet entrepôt en 4 niveaux exploitables soit 80 000 m<sup>2</sup> 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.***

***Quel sera le type de filtration des fumées des camions avant rejet à l'extérieur ?***

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 ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement)

***Certes, mais il y a la réglementation et l'esprit du projet. Les gros porteurs sont prévus pour aller jusqu'au 6<sup>e</sup> 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 m<sup>2</sup> en plus des 80 000m<sup>2</sup>, 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 36,5 mètres de haut les camions.***

Non, ce n'est pas 65 mètres et le toit n'est pas accessible, mais les camions iront bien jusqu'au dernier étage.

Con formato: Fuente: Negrita, Cursiva

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 crédit 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<sup>ème</sup> 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 m<sup>2</sup> si c'était un entrepôt normal, non soumis à un coefficient de rotation intensif (dû au stockage de très courte durée) ?***

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 une logique de surproduction et de surconsommation à l'échelle globale, 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 (= SODD, PLU) : 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 un parcours d'une hauteur de 60m en prenant en compte la montée et la descente 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 m<sup>2</sup> 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 à proximité des habitations côté Epinay, qui le préoccupe dans une perspective d'augmentation des passages de train liée à l'augmentation de l'activité logistique sur le port.***

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.***

[\[Pas de réponse à cette remarque.\]](#)

***Quelle est la surface de panneaux photovoltaïques ?***

A peu près 18 000 m<sup>2</sup> 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.

Con formato: Fuente: Sin Negrita, Sin Cursiva

Con formato: Fuente: Sin Negrita, Sin Cursiva

***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 ? Selon nos mesures, les futurs bâtiments seront 2,5 fois plus élevés.***

***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.