

Intervention d'Antoine Gaudin, président de l'association Protection Berges de Seine, devant les représentants de la mairie de Gennevilliers, du port de Gennevilliers et de la multinationale australienne Goodman, lors de la réunion finale du processus de « concertation », 12 octobre 2022, à Gennevilliers.

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 ».