

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'Ile Flottante, membre de l'association des pénichards du petit bras de Seine
- Marie Jo Creusy, de l'Ile Vivante
- Delphine Sénéchal, d'Ensemble pour une Ile 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 Zanutelli, 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'aulne 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 Biotopie 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.