

Compte-rendu – Atelier n°4 – Volet socio-économique

Mardi 5 juillet 18h – 20h – Port de Gennevilliers

Lucile Biarrotte, directrice conseil de l'agence de concertation Traitclair, ouvre la séance et remercie les participants de leur présence. Un premier tour de table permet à la vingtaine de participants, membres d'associations, de se présenter.

Commune d'Epina-sur-Seine

- Eugénie Ponthier, adjointe au Maire en charge de l'écologie à la mairie d'Epina-sur-Seine

Associations environnementales et autres

- Virginie Codina, Co-présidente d'Environnement 92
- Christos Papagiannopoulos, Vice-président Protection berges de Seine, et 11 autres membres de l'association
- Tanguy Lhomme, de l'Île Flottante, membre de l'association des pénichards du petit bras de Seine
- Delphine Sénéchal, d'Ensemble pour une Île Vivante
- Marc Wiltz et Jean-Maarten Bruyns de l'association Péniches à la folie

Haropa Port

- Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour Haropa Port
- Isabelle Duval, attachée de direction pour Haropa Port

Pôle emploi

- Gabin Gomes, Directeur des services emploi et insertion de la ville de Gennevilliers
- Angélique Perseval, Directrice de l'agence Pôle Emploi de Gennevilliers

EPT Boucle Nord de Seine

- Camille Durand, Responsable développement économique de Boucle Nord de Seine

Commune d'Argenteuil

- Johann Mombazet, Chargée de mission développement économique de la Ville d'Argenteuil

Commune de Gennevilliers

- Françoise Hilaire, Responsable développement économique de la Ville de Gennevilliers

Goodman

- Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman
- Aurélien Noel, Aurelien Noël, en charge de la gestion des actifs pour Goodman

Traitclair

- Lucile Biarrotte, directrice conseil de l'agence de concertation
- Marine Prioton, chargée de concertation, en charge du compte rendu de la séance.

Lucile Biarrotte fait un rapide déroulé de la séance d'aujourd'hui, en précisant qu'une réunion de restitution aura lieu en septembre pour rendre compte des avancées du projet.

Un participant demande si la salle occupée aujourd'hui sera celle envisagée pour septembre et s'inquiète de sa capacité d'accueil.

Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman, répond que la salle d'aujourd'hui est celle qui est prévue pour septembre. Une autre salle pourra être envisagée pour accueillir plus de public avec l'aide de la Ville de Gennevilliers.

Une première présentation de contextualisation est réalisée par Thibault Vanhaezebrouck. Une carte de l'implantation des zones d'activités en Ile-de-France est montrée pour décrire le phénomène d'éloignement des zones d'activités économiques, en parallèle d'une raréfaction du foncier disponible pour les zones économiques. 30 hectares disparaissent en moyenne par an sur le territoire francilien au profit d'autres usages. Cela représente 1/10^e de la superficie du port de Gennevilliers qui disparaît vers d'autres activités, principalement du logement. Ces cartes démontrent la nécessité de densifier sur la parcelle, justifie donc la construction en étages. A l'échelle de la région francilienne et du marché, les 90 000m² du projet s'inscrivent dans un marché où l'offre et la demande des opérateurs (tels que STEF Ceva et Schenker) reste globalement stable autour d'1 million de m² / an (l'offre s'oriente légèrement à la baisse en 2021).

Pourquoi vous dites que l'offre baisse dans le sens où entre 2016 et 2020 les chiffres sont les mêmes ? Il y a une baisse sur 2021 mais rien n'indique qu'elle sera significative.

La vision présentée avec le graphique est tendancielle. Le stock passe d'1 million de m² à 700 000m². Cela traduit des tendances ponctuelles sur 6 mois, 2 ans. Ce qui est important de montrer c'est que le stock (l'offre) est en dessous de la demande. Cela dit qu'il y a de la demande opérationnelle qui ne va pas être satisfaite, du fait d'un manque de bâtiments.

La demande c'est la ligne sur le graphique ?

L'offre est indiquée en bleu, c'est la ligne. La tendance actuelle est que les courbes s'inversent. Le graphique présenté n'a pas vocation à justifier l'entrepôt au regard de la situation à cet instant mais ce que représente l'entrepôt dans le marché francilien et de la demande d'environ 1 million de m² annuels.

Sur les 10 dernières années, on est quand même sur une offre qui est inférieure à la demande 8 années sur les 10. On n'est pas vraiment sur un croisement de courbe. Votre insertion est compliquée à tenir.

Le graphique montre la situation à un moment T. Le but du graphique est de montrer le besoin opérationnel des acteurs de la supply chain en Ile-de-France. Il montre comment on vient répondre partiellement à ce besoin quantifié.

Le besoin n'est toutefois pas à la hausse.

Une explication est apportée sur les éléments du graphique, notamment la notion de demande placée pour éclairer la remarque. La demande placée signifie qu'un opérateur, ayant besoin de m² sur une localisation, s'il arrive à trouver un bien qui correspond à sa demande et à se placer, c'est ce qu'on appelle une demande placée. Toutefois il y a également une demande qui n'est pas satisfaite et qui ne se retrouve pas dans le graphique. Le but du graphique n'est pas de montrer que l'offre est en dessous de la demande, c'est de montrer la globalité de ce marché et ce que représente Green Dock dans ce marché.

Vous avez évoqué STEF, SCHENKER, et La Poste aussi, comment ça ? Dans la formulation, vous faites une « offre qui alimente la demande », vous provoquez une demande pour obliger les gens à être livrés toujours plus vite ?

L'offre vient répondre à différentes choses. Elle répond notamment à la nécessité d'un renouvellement de l'offre pour permettre à des acteurs comme La Poste d'être aujourd'hui efficaces et opérationnels. Les bâtiments existants, des années 1960, ne répondent pas aux besoins opérationnels actuels. On vient créer un bâtiment qui permet aux logisticiens d'exploiter correctement ces bâtiments, avec un bâtiment de dernière génération. On répond également à un manque d'offre sur le marché, notamment sur le port de Gennevilliers. On vient créer des surfaces complémentaires.

Vous pouvez nous donner une idée du nombre de sites qu'il y a derrière ces 900 000m² ?

L'information n'est pas connue. On sait que ces sites sont très morcelés. Une des forces du port c'est qu'on les concentre.

Pour nous éclairer, sur le patrimoine immobilier et logistique qui vieillit : un bâtiment logistique, c'est une enveloppe avec un volume à l'intérieur. Avec l'adaptation au marché, il faut que ce soit grand ?

Pas forcément.

Et à l'intérieur, quelles sont les innovations nécessaires qu'on ne rencontre pas dans les anciens bâtiments ?

Réponse de Jean Plateau : Dans notre parc immobilier, on récupère des bâtiments en fin de convention. A ce moment-là, on essaie de les réhabiliter. Dans la conception des bâtiments, le nombre de portes à quais a considérablement évolué. Aujourd'hui, les bâtiments ne sont plus conformes à ce que la réglementation attend. Gennevilliers à l'époque avait des entrepôts encore loin du bassin de consommation. Il s'agissait d'entrepôts de stockage, qui ne nécessitaient pas de chauffage. Maintenant, les entrepôts sont entourés du bassin de consommation et servent aussi à de la distribution. On a une augmentation du nombre de salariés, il faut du chauffage à l'intérieur, une isolation, etc. Pour les réglementations ICPE, les normes sont plus rigoureuses. Aujourd'hui, on a des immeubles qui ne peuvent pas répondre à la réglementation par leur conception même. Il faut donc repartir sur un immeuble qui répond aux normes actuelles. En dernier point, il faut voir que la dynamique ces dernières années a été de repousser les zones d'activités loin des bassins de consommation. Ce phénomène entraîne des problématiques environnementales, en augmentant les distances à parcourir, la consommation énergétique. La performance logistique des livreurs est attendue aussi, avec des magasins où il y a de moins en moins de stock, où les créneaux de livraison sont de plus en plus précis. C'est pourquoi on pense qu'un projet de logistique en cœur urbain a du sens.

Un participant soulève que 85% des marchandises passent par la route et 15% par le fleuve, le port aurait intérêt à rapprocher le projet des bassins de consommation. Un dialogue avec Jean Plateau s'ensuit et s'éloigne de la thématique du jour.

Sur les fonctions de distribution et de stockage, est-ce qu'il y a un passage de certaines marchandises du côté stockage au côté distribution dans la même enceinte ? Sur la fonction de stockage : est-ce que le déstockage fait appel à la voie d'eau un moment donné comme la distribution ou pas du tout ?

Des réponses sont apportées à travers la présentation. Les espaces de distribution et de stockage peuvent fonctionner ensemble. STEF va avoir par exemple 2 cellules à usage de stockage et 2 cellules à usage de distribution, les unes au-dessus des autres. On a un approvisionnement qui va avoir un stockage temporaire. Sur les cellules de distribution, c'est du groupage-dégroupage qui est fait. La marchandise arrive soit dans la cellule, soit elle passe par la case stock tampon, dans le stockage. Derrière, la même opération est faite : groupage-dégroupage. Ces cellules fonctionnent en corrélation les unes avec les autres.

Sur les emplois projetés indiqués, est-ce qu'il y a des chauffeurs routiers ?

Non. Ce sont les emplois sur site uniquement.

La présentation se poursuit. Avec l'exercice de projection sur le bâtiment, les opérateurs ont exprimé des flux et des emplois. Ils estiment 600 emplois sur les surfaces principalement à usage de distribution et pour une partie de stockage. Exclusivement sur la partie stockage le nombre d'emplois est estimé 100. On a donc un total de 700 emplois générés sur le site. Le stockage nécessite moins de main d'œuvre que la distribution. Les chiffres correspondent au personnel opérationnel et administratif sur le site.

Vous avez précédemment dit qu'il y aurait du trafic sur 24h. Les plages horaires présentées sur le support de présentation ne correspondent pas. Pourquoi ?

Les emplois évoqués sont des emplois opérationnels (75%) et administratifs (25%) sur le site. Ils ne prennent pas en compte les chauffeurs, or ce trafic sur des plages horaires comme la nuit les concerne uniquement. Entre 22h et 6h, c'est l'arrivée de la marchandise. Les camions qui arrivent la nuit ne vont pas être déchargés la nuit.

Les camions attendent et personne ne les accueille ?

Il y a des zones d'accueil pour eux. La partie d'accueil est minime, il y aura quelques personnes à l'accueil qui dispatcheront les camions, avec un veilleur présent sur le site. Les conducteurs déchargeront les camions avec l'aide d'autres employés sur les heures de fonctionnement du site. La présentation des emplois ici est globale, ce sont les emplois principaux. Cela reste des estimations et il y a une différence à faire entre les emplois directs du site et les emplois indirects (dont les chauffeurs, les employés de maintenance, accueil, sécurisation, etc.).

Lors de l'atelier flux, j'avais pourtant cru comprendre que la majeure partie des poids lourds (PL) intervenait de nuit. Ils se posent et attendent le lendemain matin ?

On a précisé lors de cet atelier que l'approvisionnement des cellules de distribution se faisait principalement la nuit, sachant que la principale activité de ces cellules ce n'est pas le PL mais l'envoi.

Ils vont faire quoi une fois sur site ?

Le chauffeur qui arrive sur site a une opération de déchargement du véhicule, comprenant forcément un temps d'attente. Le déchargement n'est pas à la minute près.

Y a-t-il une activité frigorifique sur le site ?

Oui.

Et les moteurs vont tourner toute la nuit en attendant d'être déchargés ?

Non. Ils se brancheront sur le quai. Ils peuvent se brancher sur le système électrique du bâtiment.

Pouvez-vous expliciter le « quai » ?

Grossièrement, la porte de l'entrepôt.

Sur la slide précédente, vous avez indiqué 700 emplois, quelle est la part d'emploi transféré, notamment par rapport à la fermeture de SCHENKER sur le port ?

Il y a potentiellement un transfert des emplois, mais ce n'est pas acté. La proportion entre la création et le transfert n'est pas encore bien connue. Le bâtiment va être livré en 2026, l'exercice de projection n'est pas évident. Les opérateurs savent toutefois estimer combien il leur faut de personnel administratif et opérationnel sur un tel site.

Pour les deux autres opérateurs, c'est de la création ou du transfert ?

Vis-à-vis de STEF et CEVA, pas encore présents sur le port, c'est surtout de la création. Leur vocation est d'opérer dans une logique de croissance de leurs activités. Après ça ne veut pas dire qu'il peut y avoir du regroupement de la part de ces opérateurs.

Quelle quantification accordez-vous au « ailleurs » en Ile-de-France ? Vous avez dit que l'entrepôt permettrait de se rapprocher des consommateurs. A quel degré on se rapproche des consommateurs avec ces 3 opérateurs ?

Pour SCHENKER, il est facile de vous répondre car ils sont situés à côté. Pour CEVA, leur logique actuelle est de se positionner au Nord-Ouest de la région parisienne, sur le port de Gennevilliers. Sur la base des discussions que Goodman a pu avoir avec eux, ce sera surtout de la création. Dans les faits, une part de regroupement des activités pourra avoir lieu.

Aurélien Noël complète : Les logisticiens répondent à des contrats pour des marques, des restaurants, etc, ils estiment aujourd'hui que grâce à l'entrepôt ils pourront gagner des contrats plus près, des marchés qui leur éviteront des distances et des coûts plus élevés.

Par rapport aux outils, vous connaissez la part de robotisation par rapport aux emplois ? Vous avez une idée là-dessus ?

Aujourd'hui, il y a forcément une part de robotisation qui a lieu. Mais on n'a pas des entrepôts entièrement robotisés. Sur les emplois projetés, ils prennent en compte la part que vous avez indiquée.

Vous n'avez aucun moyen de garantir de la création d'emplois. Sur la question de la robotisation, vous nous aviez montré la dernière fois la barge automatisée. Dans une dizaine d'années, on pourra se diriger vers une robotisation du site, même si ce n'est pas le cas initialement. Est-ce que vous avez le moyen de nous garantir que ces emplois en seront préservés ?

Sur la première question sur la création ou le transfert d'emploi. Aujourd'hui nous ne pouvons pas nous engager dessus, ni les opérateurs. On peut seulement vous dire que sur un entrepôt vide actuellement, il pourra y avoir demain 700 emplois.

Dans quelles conditions vont-ils travailler ? SCHENKER, STEF et CEVA sont-ils obligés de venir sur le site, est-ce que c'est contractualisé ? Se sont-ils engagés à signer si vous avez les permis de construire ?

Aujourd'hui, Goodman n'a pas contractualisé avec ces opérateurs. Avec eux, nous nous sommes basés sur des projections opérationnelles. Ils opèrent aujourd'hui sur des contrats qui peuvent changer. SCHENKER, STEF et CEVA sont des clients de Goodman sur d'autres localisations.

Une remarque est faite sur des partenariats existants entre SCHENKER, CEVA et Amazon. Il est rappelé qu'Amazon n'est pas présent sur le site.

Nous sommes d'accord pour dire que ces chiffres (emplois) sont des projections ?

Oui.

Ils n'ont rien d'engageant pour vous. Et nous sommes aussi d'accord pour dire que ces chiffres ne tiennent pas compte des transferts, des impacts sur l'emploi local. Cela pourrait avoir des impacts sur des petits opérateurs de Gennevilliers ou du bassin d'emploi local. Quand on fait un business case, on fait des projections négatives et positives. Ici, il n'y a pas d'impacts négatifs sur l'emploi local.

La présentation reprend sur les typologies d'emploi et la qualification des gens qui ne trouvent pas d'emploi localement. Camille Durand, en charge du développement économique du territoire Boucle Nord de Seine (l'EPT), présente le territoire et ses caractéristiques socio-économiques (cf. PRESENT-1, pp.2-4).

Le territoire comprend 15 QPV (Quartier prioritaire de la Politique de la Ville). Sur ces quartiers, la part des demandeurs d'emploi est de 28%, ce qui est conséquent. En parallèle, l'offre d'emploi est en diminution depuis 2017. Cette tendance s'accélère plus que la tendance régionale. En cause, l'offre foncière et immobilière dédiée à l'activité économique est en recul constant. La préoccupation est de maintenir un emploi local. Pour le réaliser, il faut maintenir des sites à vocation économiques.

Face à la désindustrialisation de la France, la démarche a été de se battre pour maintenir l'industrie francilienne. Deux « territoires d'industrie » de la Métropole du Grand Paris ont été identifiés pour accueillir les activités industrielles, dont l'EPT. Pour que le territoire reste industriel, la logistique est nécessaire. Les industriels ont besoin aussi de s'approvisionner.

Vous avez parlé d'Argenteuil, mais vous faites abstraction du 93 ?

L'EPT a de nombreuses collaborations avec le 93. La présentation portait essentiellement sur l'EPT et ses caractéristiques socioéconomiques.

Le participant précise que les enjeux de ce projet concernent surtout le 93. Il est répondu qu'une tribune co-écrite par différents territoires, EPT et Plaine Commune notamment, met en avant la promotion de zones d'activités dans l'urbain dense (« Livre banc de l'immobilier productif », cosigné en février 2021 par Grand-Orly Seine Bièvre (91/94), Plaine-Commune (93), Est Ensemble (93), Grand Paris Sud Est Avenir (94) et la Ville de Paris (75) disponible en téléchargement ici : https://eco.plainecommune.fr/fileadmin/user_upload/Mini_Sites/L_Espace_Eco/0_Actualites/Livret_Blanc_Immo_Productif_web.pdf

Un débat est lancé sur la question des externalités du projet. Une participante évoque également la question d'un projet de biométhaniseur proche de la zone Natura 2000.

Sur les emplois que vous avez évoqués, combien de Gennevillois travaillent sur le port ? Les Gennevillois seront en concurrence avec tous les franciliens.

Jean Plateau répond que le port ne dispose pas de telles données.

Il est également rappelé que la loi interdit de recruter une population en particulier. L'emploi local sera cependant au maximum favorisé et travaillé dans le projet.

Un participant évoque la possibilité que les participants présentent le projet tels qu'ils le perçoivent au personnel de Pôle Emploi ou à la Ville de Gennevilliers présente.

Un autre participant évoque le fait que le port n'est pas fait pour accueillir du public. Le manque de transports en commun est important. Il est répondu que la Ville y travaille avec Haropa Port.

La présentation se poursuit avec Angélique Perseval, directrice de l'agence Pôle Emploi sur Gennevilliers, sur la situation de l'emploi sur la commune de Gennevilliers et Villeneuve la Garenne. Dans le TOP 5 des métiers recherchés par les demandeurs d'emploi figure la conduite et livraison, le magasinage et la préparation de commandes. Du côté du TOP 5 des offres suivies par Pôle Emploi, on retrouve également la conduite et livraison. Il y a donc une adéquation entre l'offre et la demande, ce qui est assez rare à observer.

Combien de postes vous avez à pourvoir sur le port ?

Les besoins et les demandes évoluent. Ces chiffres ne sont pas faciles à donner.

Et de manière régulière ?

On ne peut pas vous répondre. Tout d'abord, toutes les entreprises ne passent pas par Pôle Emploi.

Des recensements n'existent pas, sur combien vous avez de CDD, de CDI ?

Nous n'avons pas de chiffres exacts l'instant T.

Combien il y a d'emplois environ sur le port ?

6 000 postes environ, mais c'est une estimation.

Une présentation de l'enquête BMO (Besoins en main d'œuvre) est faite. Cette enquête, menée auprès des entreprises du territoire de l'EPT, permet d'observer les emplois et anticiper les besoins en formation. Sur des projets de moyen ou long terme comme ici, cela permet à Pôle Emploi de se préparer et de former de manière qualitative, en amont des demandeurs d'emplois pour qu'ils puissent ensuite se positionner sur les entreprises qui arrivent. Les 10 métiers qui recrutent le plus sont également présentés (PORTDE-1, p6). Pour les conducteurs et livreurs sur courte distance, on a 1 100 projets de recrutement.

Sur les slides précédentes, dans les offres suivies par Pôle emploi, dans le secteur de la logistique, il y a beaucoup de demandeurs d'emploi. Et vous dites que c'est un secteur en tension parce qu'il n'y a pas assez de demandeurs d'emplois qui peuvent répondre à ces offres d'emploi ?

Il y en a beaucoup, mais il n'y en a pas assez. Il y a un manque d'attractivité. Aujourd'hui, on a des demandeurs d'emplois en recherche de projets d'emploi, qui ne savent pas ce sur quoi s'orienter. Et nous on va les aider à s'orienter pour les aider, vers des métiers qui recrutent.

Vous pouvez expliquer pourquoi il y a un manque d'attractivité ?

Oui, il y a les horaires qui jouent beaucoup. La promotion de ces métiers est importante. La question des salaires est aussi importante. Pour être attractifs, ces métiers doivent être mieux rémunérés, et concilier vie professionnelle et vie personnelle aussi. C'est aussi une question

de contexte, avec la hausse du prix du carburant pour pouvoir venir sur le lieu de travail. Vous avez parlé de la robotisation, ce n'est plus de la logistique ordinaire, il faut aussi former ces personnes pour qu'elles soient qualifiées à ces métiers.

Ça matche que si vous formez les gens à répondre aux offres ?

Les formations sont importantes, mais il y a aussi une question de localisation et d'accessibilité. Il faut aussi faire des formations qui ne sont pas que théoriques. On prépare et on forme aux métiers des entreprises à venir sur site. L'exercice qui suit est d'entrer en discussion avec SCHENKER, STEF, CEVA.

A combien sont rémunérés ces emplois ?

Aux alentours du SMIC, mais cela peut différer des entreprises. On essaie aussi d'aligner les salaires par rapport au marché. On leur explique que l'offre proposée, si elle est trop basse, va être difficile à pourvoir car les salaires sont inférieurs à ce que vos concurrents proposent.

Sans compter les risques d'activités illégales sur le site ?

Les acteurs qui sont présents sur le site sont sérieux. Ce sont des acteurs identifiés, des partenaires de Goodman.

Est-ce qu'il y a des conditions économiques qui sont prévues et s'imposeraient aux futurs exploitants, comme des clauses d'insertion ?

Il y a des dispositifs qui existent, qui se font dans le BTP notamment. Des engagements contractuels existent et peuvent être mis en place.

On parle d'un règlement de quelle échelle : étatique ? régionale ?

Typiquement, il est possible de réserver des heures de travail à des demandeurs d'emplois éloignés de l'emploi.

Thibault Vanhaezebrouck, continue la présentation en abordant les initiatives développées par Goodman pour maximiser les retombées locales du projet.

Il s'agit d'identifier les besoins des demandeurs d'emploi, de voir si cela correspond avec les formations, si besoin en ouvrir de nouvelles, mais aussi travailler sur des clauses d'insertion. Aucune discrimination géographique n'est envisageable. La possibilité de Pôle Emploi et de la Ville de Gennevilliers est de promouvoir ces emplois auprès du territoire. Les habitants ne connaissent pas forcément le port et ses emplois, d'où la mise en place de forums de l'emploi sur le port. Cette ingénierie est mise en place grâce à la connaissance des opérateurs actuels. Sur certains projets, l'emploi vient après. Les cas des jeunes diplômés, des habitants souhaitant rapprocher leur travail de leur domicile, sont posés. Certaines entreprises préfèrent payer des pénalités qu'embaucher localement, on leur dit alors de transformer ces pénalités en salaire et les discours changent.

Un participant rappelle que la dimension écologique du projet a été mise de côté dans les précédentes réunions de concertation demandée par les associations. La concertation est jugée unidirectionnelle. Il s'agit seulement d'informations données, sans co-construction. Aucune concertation n'a été menée sur l'appel à projet avec les habitants. Sur l'aspect concertation, il ne s'agit pas d'une réponse à une sollicitation de la part des habitants, mais d'une concertation mise en place par le porteur de projet dans le cadre de l'appel à projet. La restitution en septembre viendra montrer le travail effectué et les modifications à partir des points que les associations ont soulevés.

Un rappel du calendrier est fait pour un dépôt des permis de construire en fin d'année. Il est précisé que cette date n'a jamais changé.

Françoise Hilaire, responsable développement économique de la Ville de Gennevilliers, explique également qu'il faut avoir en tête que le travail lors de la construction du bâtiment prend en compte des emplois directs mais aussi indirects comme sur le chantier, en amont du projet.

Lucile Biarrotte annonce un temps de questions ouvertes, d'interrogations, de commentaires, sur le projet de manière générale. Il est proposé que les participants envoient toutes les questions complémentaires ou oubliées aujourd'hui jusqu'à mi-juillet par mail à Marine Prioton, chargée de concertation chez Traitclair.

Dans le cadre d'un atelier socio-économique, une étude socio-économique en amont d'un projet est nécessaire et plusieurs sujets doivent être évoqués, pas seulement l'emploi. Cela prend notamment en compte des externalités positives et négatives. Quid de la sécurité ? De l'exposition des riverains ? De la pollution sonore et atmosphérique ? Les effets amont-aval ? Les temps de parcours ? Le coût d'utilisation ? (cf. Liste de dispositifs réglementaires d'évaluation des projets). On est resté sur l'emploi aujourd'hui.

Pour la présentation de ce soir, ça s'arrête là. En revanche, les ateliers qui ont eu lieu précédemment ont répondu à une part de vos points soulevés. On a préféré aborder la question de l'emploi en profitant de la présence de Pôle Emploi.

L'objectif d'une étude socio-économique est de mettre en perspective tous les éléments et de faire un bilan, et quel est le bilan ici ? On ne peut pas se faire un avis à l'issue d'ateliers morcelés.

Vous avez annoncé que la démolition de l'existant était à la charge de Goodman, puis il y a 15 jours, vous avez évoqué que ce serait vous (le port) qui se chargerait de la démolition. Depuis, les études d'impact ont-elles été effectuées ? Je rappelle que la première démolition a été faite à la sauvage, sans prise en compte de la zone protégée en face.

Sur la suite de la démolition, il n'a jamais été envisagé que ce soit le rôle Goodman, par contre cela devait être à l'origine l'occupant précédent. Finalement, la démolition sera bien portée par le port. On déposera le permis de démolir puis on complètera ce permis avec une étude d'incidence environnementale, qui sera partagée.

Quel est votre calendrier ?

L'objectif est de déposer les permis pour le 3^{ème} trimestre 2022. La démolition se fera durant une période favorable à la biodiversité Plutôt période hivernale.

Mais vous êtes sur un lieu d'hivernage ?

La démolition effective est prévue pour début 2024 ?

Elle est prévue pour la fin 2023 à début 2024. On travaillera sur le respect de la biodiversité.

Et quand est prévu le début de la construction des bâtiments ?

C'est prévu pour le courant de 2025.

Est-ce que le port a une visibilité sur la répartition résidentielle des agents, salariés, qui travaillent sur le port ?

Non. La résidence exacte des salariées n'est pas connue. Mais ils sont globalement implantés sur le bassin d'emploi.

Goodman va investir et exploiter ce projet, vos recettes sont basées sur quoi ? Vos locataires ? En termes d'investissement et d'exploitation, avez-vous d'autres recettes ?

Nous sommes spécialisés dans l'immobilier : on investit un terrain, ensuite notre source de revenus n'est qu'immobilière.

Vous n'avez aucune subvention publique ?

Aucune.

Où est le siège social de Goodman ? Où payez-vous vos impôts ?

Goodman France est situé à Paris. Goodman Europe est à Bruxelles. Sinon l'entreprise est australienne et cotée en bourse à Sidney. On paie nos impôts en France.

Est-ce qu'on a une évaluation de la contribution fiscale du projet annuellement pour la collectivité locale ? métropole, l'EPT ? Vous avez un chiffre ?

Pour la composante aménagement, au niveau du permis de construire on a des taxes à payer. En plus de ça, chaque année nous avons une taxe foncière à payer. On pourra vous transmettre l'estimation des taxes à payer mais pour le moment nous ne les avons pas. Les recettes fiscales induites par le projet constituent un impact positif pour le territoire.

Pour la desserte de distribution, est-ce qu'il est prévu dans le bâtiment qu'il y ait des bornes de recharge ? Et est-ce que vous vous êtes assurés qu'EDF peut fournir cette énergie ?

Au niveau du dimensionnement, le nombre exact de bornes n'est pas encore défini. Toutefois on prend les devants. La flotte mobilisée va progressivement se transformer vers le tout électrique. Notre rôle à travers le bâtiment est de dimensionner la production électrique *in situ* pour les besoins du bâtiment et pour la recharge électrique des véhicules. Pour STEF et la production de froid, nous avons vocation à alimenter la recharge électrique des véhicules avec l'électricité produite *in situ*. Certes, ce ne sera pas 100%, mais un travail va être fait avec les concessionnaires comme EDF pour répondre à ces besoins. Ce travail se fera une fois le dépôt des permis de construire.

Pour le quai de chargement à l'extrémité Nord du bâtiment, est-ce qu'il y est prévu qu'au cas où le trafic fluvial se développe, que le bâtiment s'adapte et permette l'accueil d'un nouveau quai ?

La capacité du ponton est définie par la capacité du nombre de barges qui peuvent venir quotidiennement. Demain on peut imaginer avoir plusieurs pontons qui feront l'objet d'autres permis de construire. Ce sera une vraie réussite de notre part d'arriver à ce résultat-là. Le but aujourd'hui est de maximiser l'utilisation de ce ponton, on verra ensuite.

Avec un seul ponton, vous pensez que vous pouvez développer jusqu'à à quel pourcentage le trafic fluvial par rapport à la capacité d'entrepôt ?

On a fait l'exercice de ce calcul. On pourra vous présenter ces chiffres par rapport au flux de distribution.

Vous aviez dit que c'était que 15% maximum ?

Non. Les chiffres sont présentés dans le support de présentation de l'atelier flux. Sauf erreur, STEF a une gradation de son report modal de 10% puis 20% puis 30%. L'exercice a été mené sur la base de leurs flux existants. Le report modal ne peut pas se faire sur l'ensemble des flux de distribution, il y a une contrainte géographique. Il faut que ce soit à proximité du fleuve pour le point de distribution. Il y a aussi la question de l'évolution du marché fluvial à prendre en compte. Les 15% sont des projections des clients et ne sont pas maximalistes.

Puisque vous affichez une ambition fluviale, est-ce que ce ne serait pas intéressant d'estimer les retombées économiques pour le secteur fluvial en particulier ? De nouveaux emplois ?

Le travail sur le report modal et l'estimation des flux générés a été faite. Mais l'étape suivante, savoir quelles sont les retombées économiques sur le secteur, nous n'avons pas la réponse.

Votre argument principal pour convaincre de ce projet est de dire que vous allez rapprocher les utilisateurs des marchandises. Est-ce que de la même façon qu'il y aura une charte sur l'emploi local, les opérateurs pourraient s'engager à livrer à proximité ? Pas au-delà du 92, etc. ? Est-ce qu'on aura aussi une garantie que les opérateurs vont vraiment utiliser Greendock pour livrer au plus près et utiliser les mobilités douces ?

Sur la contrainte opérationnelle, Goodman ne peut pas intervenir sur les clients. Mais toucher les territoires proches est l'objectif. On peut encourager à la mobilité douce aussi via l'infrastructure du bâtiment. La capacité du bâtiment joue beaucoup : actuellement beaucoup de bâtiments logistiques ne peuvent pas accueillir la flotte électrique et vont progressivement devenir obsolètes. Sur le lieu de destination, nous n'avons aucun impact. Toutefois, on peut avoir foi en le système : s'ils opèrent sur le port, c'est qu'ils ont cette vocation à toucher au plus proche et à utiliser les mobilités douces.

Il faut modifier la communication dans la presse dans ce cas. Il n'y a que du positif qui est présenté dans les articles. Mais en réalité, ce n'est pas ça. Ou alors vous appliquez seulement ces points positifs.

Dans ce que j'ai lu, l'augmentation du trafic fluvial est estimée est à 9% à l'échelle régionale.

Les 15% sont pensés par rapport aux flux du bâtiment et pas par rapport à la Seine.

Sur le travail avec les entreprises, des sessions de formation pour que les entreprises aient plus recours au trafic fluvial sont mises en place. Les chartes ne sont pas encore envisagées mais ce serait intéressant à mettre en place.

Sur le SODD (schéma d'orientations de développement durable), comment vous (le port) considérez ce document ? Il définit les orientations industrielles, économiques mais aussi écologiques, humains, du port. J'y relève d'énormes contradictions avec le projet tel qu'il est présenté.

Le SODD est un document de développement durable au sens des 3 piliers du développement durable. Il vise à définir la stratégie d'aménagement et de développement économique du port à horizon 15 ans. Vous avez votre lecture du SODD, notre point de vue est différent. Il indique un objectif de densification, de conciliation avec les enjeux environnementaux. Le projet Greendock est exemplaire dans sa qualité environnementale et son intégration. Le SODD a été approuvé par le conseil d'administration de ports autonomes de Paris.

Il n'est pas contraignant ?

Il est contraignant dans le sens où il a été concerté par les parties prenantes.

Les points de contradiction du SOOD sont pris en compte par le port ?

On prend en compte votre remarque.

Une question extérieure sur la concertation d'un projet de biométhaniseur à Gennevilliers est posée.

Dans le cadre du projet Greendock, vous livrez que du bâtiment ou aussi l'équipement qui fait l'infrastructure ?

Goodman livre les plateaux, c'est-à-dire les cellules. Si vous parlez de la robotisation des process, ça n'en fait pas partie.

Et la machinerie ?

Pour la manutention routière, c'est le logisticien qui opère au sein des cellules. Pour le fluvial, les opérateurs devront s'appuyer sur des entreprises comme SOGESTRAN, experts de la logistique fluviale, qui devront assurer les opérations.

Et les engagements sur la pollution sonore, ce sont eux qui les prennent ou vous ?

On va avoir un arrêté d'exploitation. Dans le cadre de site où il y a des multi-locataires comme ici, Goodman garde l'arrêté d'exploitation et sera redevable de tout ce qui a été dit dans les dossiers d'autorisations environnementales. On aura des demandes qui seront retranscrites et contractualisées auprès des opérateurs.

Une question est adressée à M. Jean Plateau sur des parcelles du port, et notamment la 5420 dans le catalogue 2022 d'Haropa Port.

Cette parcelle fait l'objet de réflexions de remembrement pour accueillir des activités logistiques. L'objet du port est d'accueillir des activités logistiques, de BTP, etc.

Des échanges ont lieu sur la vocation du port.

Vous avez dit que la parcelle de Greendock fait 6 hectares ?

Oui.

Quel est le coût du projet ?

Il est estimé à 150 millions d'euros, mais les coûts varient du fait de la conjoncture actuelle.

Vous avez indiqué ne recevoir aucune subvention publique, est-ce que sur le report modal, cela veut dire que sont les logisticiens qui vont bénéficier des subventions ?

Un de nos engagements dans l'appel à projet est que le titulaire, ici Goodman, fait l'objet de « ristournes » au titre de la convention d'occupation dès lors qu'il y a du trafic fluvial généré depuis les activités sur le site. Avec ces activités fluviales, nous sommes éligibles à une réduction des redevances domaniales, c'est-à-dire le loyer qu'on paie à Haropa. L'engagement pris c'est qu'on reverse 100% de cette redevance à nos clients pour les inciter au report modal et au trafic fluvial.

Sur la ferme et les serres, vous n'avez pas non plus de subventions ?

Non. C'est une charge, un investissement de notre part. Je vous confirme qu'on ne reçoit pas de subventions.

Il en va de même pour les panneaux photovoltaïques ?

Idem, nous n'avons pas de subventions.

Sur la forme, les ateliers normalement c'est pour de la co-construction, ici on est plutôt sur des réunions de présentation.

Avez-vous prévu de produire de nouveaux visuels d'insertion paysagère du projet avec des géomètres compétents ? Vous nous avez parlé de regarder à différents endroits ? Car en l'état les projections que vous nous avez montrées sont clairement fausses.

En effet, nous avons en place une maquette 3D depuis Epinay. Elle vous permettra de voir le gabarit du projet. On va également redonner des points de vue plus restreints, en plus des éléments de maquette.

Ce sont les perspectives utilisées pour les permis de construire ?

Non.

C'est une obligation de mettre des vues d'insertion non ?

On peut donner des vues des façades, pas forcément des perspectives. On va essayer de fournir au-delà du réglementaire des visuels qui permettront de voir tout le projet.

Quand est-ce qu'on aura accès à ces éléments ?

Dans la présentation en septembre. On va retravailler dessus cet été, sur le positionnement du ponton, des serres. Ces éléments font partie des livrables prévus en septembre.

Est-ce qu'on pourra voir en amont les documents ? Au moins un jour avant ?

Oui. La contrainte du temps sera moins forte.

Est-ce qu'à la suite des éléments que vous allez apporter à la réunion de concertation, il y aura une suite de la concertation, des prolongations ?

L'idée est de prendre le maximum de remarques actuellement, puis d'améliorer le projet pour avoir un consensus collectif en septembre. Après s'il y a besoin de réitérer pour s'accorder sur des points, oui.

Lucile Biarrotte clôture la séance en remerciant les participants. Elle précise à nouveau qu'ils ont la possibilité de renvoyer des questions par mail à Marine Prioton. Une question est posée sur l'envoi des derniers CR, nécessaires aux participants pour envoyer d'autres questions. Goodman et Traitclair expliquent les transmettre le plus rapidement possible aux participants.