



DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DES INSTALLATIONS CLASSÉES (ICPE)

**PROJET DE PLATEFORME DE LOGISTIQUE URBAINE MULTIMODALE
SUR LE PORT DE GENNEVILLIERS (92)**

PROJET GREEN DOCK

PARTIE 3

Pièce 3.3

Annexes 1 à 7 (DDAE n°4.b)

Cahier 3/16

Annexes 1 à 4

Sommaire

1. Annexe 1 : Permis de démolir de HAROPA Port
2. Annexe 2 : Avis de la MRAe Île-de-France sur la demande de cadrage préalable
3. Annexe 3 : Avis de la préfecture sur la demande de cadrage préalable
4. Annexe 4 : Instruction de la demande d'enregistrement de la préfecture des Hauts-de-Seine



**PRÉFET
DES HAUTS-
DE-SEINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France**

Vincennes, le 7 août 2023

Affaire suivie par :
Bastien MOREIRA-PELLET
Service Nature et Paysage
Département Faune et Flore Sauvages
Tél. : 01 87 36 44 88
Courriel : bastien.moreira-pellet@developpement-durable.gouv.fr

La directrice

à

HAROPA Paris
à l'attention de M. le directeur de l'agence de
Gennevilliers
62, route principale du Port CE n°112
92 631 Gennevilliers Cedex

Objet : Clôture de l'instruction du dossier relatif à la protection des espèces dans le cadre du projet de démolition d'une plateforme logistique sise 30- 32 route du bassin n°6 au Port de Gennevilliers

Monsieur,

Par courrier du 18 avril 2023 vous me transmettiez une étude réalisée par le bureau d'étude SYSTRA, qui s'appuie notamment sur une étude faune flore réalisée par le bureau d'études BIOTOPE en 2022.

Rappel réglementaire :

L'article L.411-1 du code de l'environnement établit le principe d'une protection stricte de certaines espèces animales et végétales. Des arrêtés ministériels listent à la fois les espèces concernées et les atteintes interdites pour chacune d'elles. Sont notamment interdites la destruction et la perturbation intentionnelle des individus, ainsi que, pour de nombreuses espèces animales, la dégradation ou destruction des aires de repos et sites de reproduction, pour autant que cette perturbation, dégradation ou destruction remette en cause le bon accomplissement du cycle biologique des espèces concernées.

L'article L.411-2 du code de l'environnement et les textes pris pour son application définissent les conditions dans lesquelles des dérogations pour atteinte aux espèces protégées peuvent être accordées et les modalités de l'instruction de ces demandes de dérogation. Toutefois, la procédure de « dérogation à la protection des espèces » reste une procédure d'exception, la règle étant l'évitement des impacts sur les espèces ou la réduction de ces impacts jusqu'à un niveau nul ou si faible que le bon accomplissement des cycles biologiques n'est pas remis en cause.

Cas du présent projet :

Le projet consiste en la démolition d'une plateforme logistique sise 30- 32 route du bassin n°6 au Port de Gennevilliers.

Les résultats des inventaires faune-flore font apparaître la présence d'espèces animales protégées sur le site concerné par le projet.

Toutefois, sur la base des éléments présentés dans le dossier, il apparaît qu'une fois les mesures d'évitement et de réduction des impacts mises en œuvre, les impacts résiduels du projet sur ces espèces seront suffisamment faibles pour ne pas remettre en cause le bon accomplissement des cycles biologiques des spécimens d'espèces protégées concernées sur le site du projet.

Dès lors, et sous réserve que vous m'étiez en œuvre les mesures exposées dans votre dossier, aucune dérogation à la protection des espèces n'est nécessaire pour la réalisation du projet. La procédure d'instruction est donc close, et le dossier ne sera pas transmis au CSRPN (Conseil scientifique régional du patrimoine naturel).

En particulier, il conviendra de veiller à mettre en œuvre les mesures d'évitement, de réduction et de suivi exposées dans le dossier et notamment :

- réalisation des travaux de démolition en automne / hiver (après la fin de la période de nidification)
- bouchage des interstices favorisant une nidification dans le bâtiment
- pose d'effaroucheurs
- pose de nichoirs
- mise en œuvre d'un hibernaculum
- transmission de la date de démarrage du chantier de démolition et son planning à la DRIEAT : especes-protegees-idf@developpement-durable.gouv.fr
- transmission des comptes-rendus d'écologie de chantier à la DRIEAT : especes-protegees-idf@developpement-durable.gouv.fr

En cas de non-respect des mesures, un impact sur les espèces protégées est à prévoir, ce qui constitue l'une des infractions mentionnées à l'article L.415-3 du code de l'environnement, passibles de 150 000 € d'amende et de trois ans d'emprisonnement.

Je vous engage à mettre en œuvre un suivi écologique du site tout au long des travaux de démolition, de façon à vérifier la bonne efficacité des mesures mises en œuvre et à les adapter si nécessaire.

Par ailleurs, pour répondre à l'obligation légale du L411-1A-I du code de l'environnement, les maîtres d'ouvrages publics ou privés apportent une contribution à l'inventaire du patrimoine naturel en versant les données brutes de biodiversité (études préalables et de suivi) dans le Système d'Information de l'inventaire du patrimoine naturel (SINP). Les données d'observation devront répondre aux exigences du SINP : données géo-référencées au format numérique, avec une liste de champs obligatoires.

Dans ce cadre, le ministère de la Transition écologique et solidaire a créé un site dédié à ce dépôt légal des données brutes de biodiversité « DEPOBIO », sur lequel vous trouverez toutes les informations nécessaires et les outils pratiques vous permettant d'effectuer le versement des données brutes des études écologiques transmises : <https://depot-legal-biodiversite.naturefrance.fr/>. Cette transmission a lieu avant le 31 décembre de chaque année de suivi et fait l'objet d'une information auprès de la DRIEAT.

Vous voudrez bien tenir mes services informés du démarrage des travaux et leur adresser les résultats des suivis écologiques.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Pour la directrice,
Le chef adjoint du service nature et paysage

Robert
SCHOEN
robert.sc
hoen

Signature
numérique de
Robert SCHOEN
robert.schoen
Date : 2023.08.07
23:44:43 +02'00'

Robert Schoen

RECOMMANDÉ
AVEC AVIS DE RÉCEPTION

n° de l'envoi : **1A 206 051 6650 5**



DRIEAT

Monsieur Alain TUFFERY
Directeur Régional et
Interdépartemental de l'environnement,
de l'aménagement et des transports
d'Ile-de-France
Directeur de l'Unité Départementale des
Hauts-de-Seine

167/177, avenue Joliot-Curie
BP 102
92013 Nanterre Cedex

Nos références

33 **G23 JP/JP**

Agence de Gennevilliers

Gennevilliers, le 18 avril 2023

Lettre recommandée avec accusé de réception

Objet : Port de Gennevilliers – Note d'information relative à la démolition d'une plateforme logistique de 30.000m² sis 30-32 route du bassin n°6 ; impacts sur la biodiversité

Monsieur le Directeur,

En application des dispositions du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, le Grand Port Fluvio Maritime de l'Axe Seine (HAROPA PORT) a décidé la remise en état initial d'un site logistique vétuste de 6ha, artificialisé sur la quasi-totalité de son emprise et développant 30.000m² d'entrepôts sis 30-32 route du bassin n°6 sur le Port de Gennevilliers, pour permettre le développement d'un nouveau projet.

Dans ce contexte et suite à la défaillance de la société à qui incombait la maîtrise d'ouvrage des opérations de remise en état du site, HAROPA PORT a décidé d'assurer la démolition des bâtiments édifiés et la dépose des équipements associés.

Afin de réaliser ces opérations et en application du code de l'urbanisme, HAROPA PORT a déposé en mairie de Gennevilliers une demande de permis de démolir. Une étude d'incidence NATURA 2000, réalisée par le bureau d'étude EGIS est jointe à ce permis. Vous trouverez cette étude annexée au présent courrier pour votre bonne information, et au titre de vos compétences en matière d'environnement. Je tenais par ailleurs à partager avec vous l'étude détaillée réalisée par le bureau d'étude SYSTRA¹, qui a permis de définir les mesures d'évitement, réduction et d'accompagnement à mettre en œuvre pendant le chantier vis-à-vis des enjeux de biodiversité. Ces mesures, qui constituent des engagements de HAROPA PORT dans la conduite du chantier, permettent d'assurer l'absence d'impact résiduel significatif sur la faune et la flore protégée et ainsi de conclure à l'absence de nécessité d'un dépôt de dossier de demande de dérogation « espèces protégées » auprès de vos services. Je vous remercie par avance de me confirmer que cette analyse est partagée.

¹ Cette étude s'appuie notamment sur une étude faune/flore 4 saisons réalisée par le bureau d'étude BIOTOPE en 2022.

Enfin, pour assurer la pleine mise en œuvre des engagements environnementaux pris, HAROPA PORT s'est organisé dans la conduite du projet de démolition de la façon suivante :

- reprise des engagements environnementaux précisés dans l'étude SYSTRA dans le cahier des charges de l'entreprise de démolition ;
- suivi des engagements environnementaux pris durant toute la phase chantier par une Assistant à Maîtrise d'Ouvrages spécialisé.
- mise en œuvre des mesures environnementales spécifiques préconisées par SYSTRA (nichoirs, hibernaculum, dispositifs permettant d'éloigner les espèces à enjeux) par des entreprises spécialisées supervisées par SYSTRA ;

Je me tiens à votre disposition pour tout complément d'information et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sincères salutations.

Jean PLATEAU



Directeur de l'Agence de Gennevilliers

Pièces jointes :

- Etude SYSTRA – Analyse des impacts et proposition de mesures
- Etude EGIS – Note complémentaire – Formulaire d'évaluation préliminaire des incidences Natura 2000
- Etude BIOTOPE – Diagnostic écologique



**PRÉFET
DES HAUTS-
DE-SEINE**

**Liberté
Égalité
Fraternité**

Préfet de Hauts-de-Seine

dossier n° PD 092 036 23 E0009

date de dépôt : 17 avril 2023

demandeur : **Grand Port fluvio maritime de l'axe
Seine Direction territoriale de Paris, représenté
par Monsieur SEIDLITZ Benoit**

pour : **Démolition totale des bâtiments
industrielles**

adresse terrain : **26 Route du bassin n 6, à
Gennevilliers (92230)**

**ARRÊTÉ
accordant un permis de démolir
au nom de l'État**

Numéro de l'envoi : **2C 166 952 1813 2**



Le préfet de Hauts-de-Seine,

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L421-1 et suivants et R421-1 et suivants ;

VU le code de la construction et de l'habitation et notamment les articles L.161-1, L.122-3, L.141-2, L.143-2, R.162-8 à R.122-21 et R.143-1 à R.143-21 ;

VU le décret du 29 juillet 2020 portant nomination de Monsieur Laurent HOTTIAUX en qualité de Préfet des Hauts-de-Seine ;

VU l'arrêté PCI 2022-072 du 19 juillet 2022 portant délégation de signature à Mme Emmanuelle GAY, directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France ;

VU la décision DRIEAT-IDF-2023-0370 du 31 mars 2023 portant subdélégation de signature pour les matières exercées pour le compte du Préfet des Hauts-de-Seine, notamment son article 1 ;

VU le Plan Local d'Urbanisme de GENNEVILLIERS approuvé le 23 mars 2005, modifié et mis à jour ultérieurement ;

VU la demande de permis de démolir présentée le 17 avril 2023 par Grand Port Fluvio Maritime de l'axe Seine Direction territoriale de Paris, représenté par Monsieur SEIDLITZ Benoit, demeurant 62 route principale du port, à Gennevilliers (92 230) ;

VU l'objet de la demande :

- pour la démolition totale de bâtiments industrielle ;
- pour une surface de plancher démolie de 29037m² ;
- sur un terrain situé 28 route du bassin n°6 ,à Gennevilliers (92230) ;

VU l'avis favorable du maire de Gennevilliers, en date du 27 avril 2023, ;

VU l'avis sans objet du service nature et paysage, département espaces et patrimoine naturel en date du 22 mai 2023;

VU l'avis favorable de l'inspection générale des carrières en date du 2 juin 2023 ;

VU l'avis sans objet de RTE en date du 17 mai 2023 ;

VU l'avis présumé tacite de l'Architecte des bâtiments de France ;

CONSIDÉRANT qu'en application des articles L.422-2 et R.422-2 a) du code de l'urbanisme, « le Préfet est compétent pour délivrer un permis de démolir lorsqu'un projet est réalisé pour le compte d'États étrangers ou d'organisations internationales, de l'État, de ses établissements publics et concessionnaires » ;

CONSIDÉRANT que Grand Port fluvi maritime de l'axe Seine Direction territoriale de Paris est un établissement public ;

CONSIDÉRANT que le Préfet des Hauts-de-Seine est compétent pour se prononcer sur cette demande de permis de démolir ;

CONSIDÉRANT que la décision sur le présent permis de démolir émane du Préfet des Hauts-de-Seine ;

ARRÊTE

Article 1

Le permis de démolir est ACCORDÉ pour le projet décrit dans la demande susvisée.

Article 2

En application de l'article R.452-1 du code de l'urbanisme, vous ne pouvez pas entreprendre les travaux de démolition avant la fin d'un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle vous avez reçu notification du présent arrêté.

Article 3

Les prescriptions et remarques émises dans les avis, ci-joint au présent arrêté, devront être respectées.

Article 4

Un extrait du permis de démolir sera publié par voie d'affichage à la mairie de Gennevilliers pendant deux mois, conformément aux dispositions de l'article R.425-15 du code de l'urbanisme.

Article 5

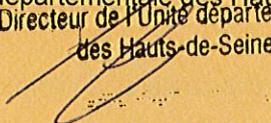
Mention du permis de démolir sera affichée sur le terrain dès la notification de la décision d'octroi, et ce, pendant toute la durée du chantier, conformément aux dispositions de l'article R.425-15 du code de l'urbanisme.

Fait à Nanterre, le

16 JUN 2023

Le Directeur de l'unité départementale des Hauts de Seine de la DRIEAT

Directeur de l'Unité départementale
des Hauts-de-Seine


Alain THOFFERY

Le (ou les) demandeur peut contester la légalité de la décision dans les deux mois qui suivent la date de sa notification. A cet effet il peut saisir le tribunal administratif territorialement compétent d'un recours contentieux. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr. Il peut également saisir d'un recours gracieux l'auteur de la décision ou d'un recours hiérarchique le Ministre chargé de l'urbanisme ou le Préfet pour les arrêtés délivrés au nom de l'État. Cette démarche prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivant la réponse (l'absence de réponse au terme de deux mois vaut rejet implicite).

Durée de validité du permis :

Conformément à l'article R.424-17 du code de l'urbanisme, et en application du décret n°2016-6 du 05 janvier 2016, l'autorisation est périmée si les travaux ne sont pas entrepris dans le délai de 3 an(s) à compter de sa notification au(x) bénéficiaire(s). Il en est de même si, passé ce délai, les travaux sont interrompus pendant un délai supérieur à une année. En cas de recours le délai de validité du permis est suspendu jusqu'au prononcé d'une décision juridictionnelle irrévocable.

Conformément aux articles R.424-21 et R.424-22, l'autorisation peut être prorogée deux fois pour une durée d'un an, sur demande de son bénéficiaire si les prescriptions d'urbanisme et les servitudes administratives de tous ordres auxquelles est soumis le projet n'ont pas évolué de façon défavorable à son égard. Dans ce cas la demande de prorogation est établie en deux exemplaires et adressée par pli recommandé ou déposée à la mairie deux mois au moins avant l'expiration du délai de validité.

Le (ou les) bénéficiaire du permis / de la déclaration préalable peut commencer les travaux après avoir :

- installé sur le terrain, pendant toute la durée du chantier, un panneau visible de la voie publique décrivant le projet. Le modèle de panneau, conforme aux prescriptions des articles A. 424-15 à A. 424-19, est disponible à la mairie, sur le site internet urbanisme du gouvernement, ainsi que dans la plupart des magasins de matériaux).

Attention : l'autorisation n'est définitive qu'en l'absence de recours ou de retrait :

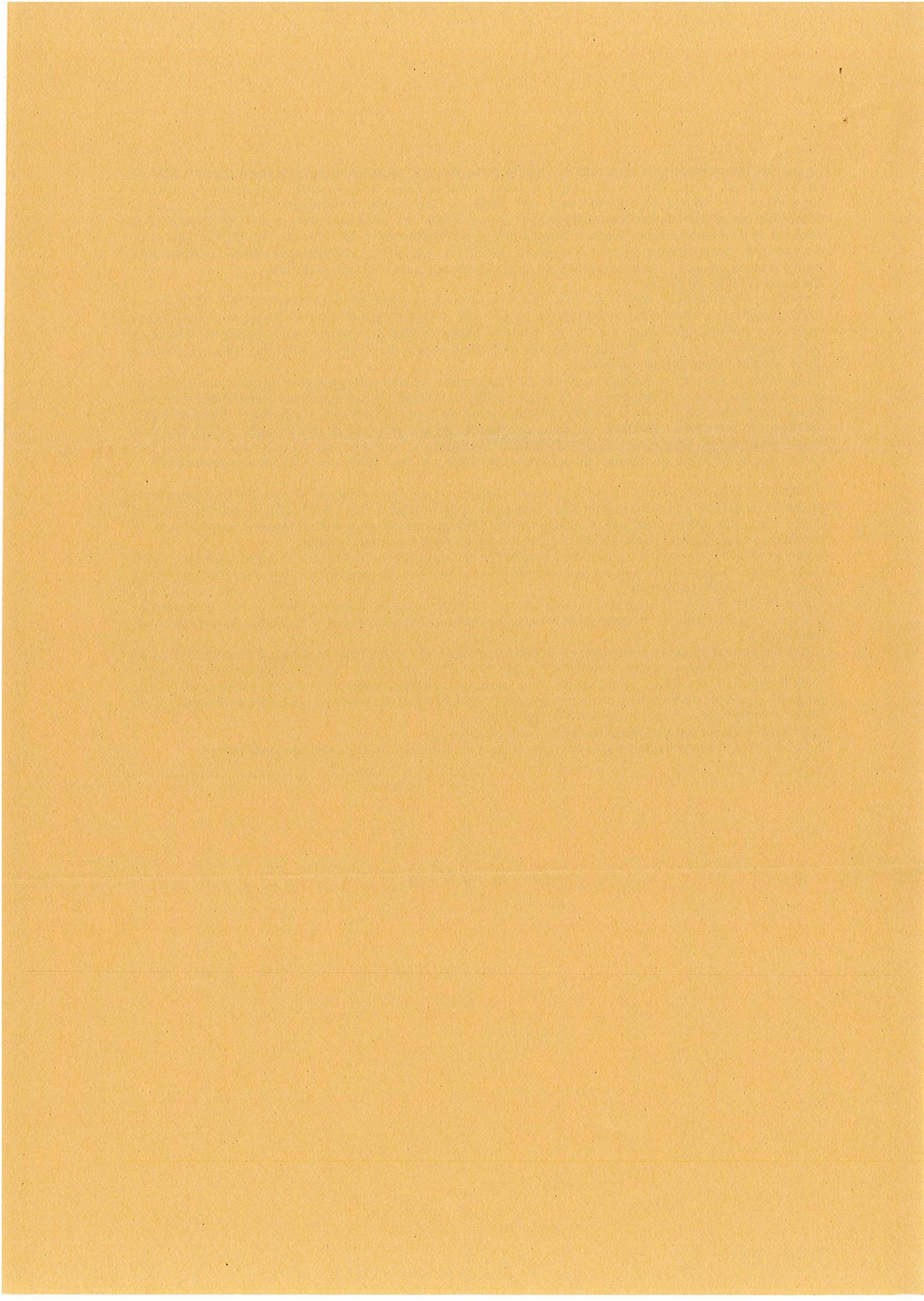
- dans le délai de deux mois à compter de son affichage sur le terrain, sa légalité peut être contestée par un tiers. Dans ce cas, l'auteur du recours est tenu d'en informer le (ou les) bénéficiaires du permis au plus tard quinze jours après le dépôt du recours.

- dans le délai de trois mois après la date du permis, l'autorité compétente peut le retirer, si elle l'estime illégal. Elle est tenue d'en informer préalablement le (ou les) bénéficiaire du permis et de lui permettre de répondre à ses observations.

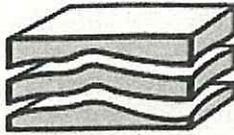
L'autorisation est délivrée sous réserve du droit des tiers : elle a pour objet de vérifier la conformité du projet aux règles et servitudes d'urbanisme. Elle n'a pas pour objet de vérifier que le projet respecte les autres réglementations et les règles de droit privé. Toute personne s'estimant lésée par la méconnaissance du droit de propriété ou d'autres dispositions de droit privé peut donc faire valoir ses droits en saisissant les tribunaux civils, même si l'autorisation respecte les règles d'urbanisme.

Les obligations du (ou des) bénéficiaire de l'autorisation :

Il doit souscrire l'assurance dommages-ouvrages prévue par l'article L.242-1 du code des assurances.



DRIEAT IF / Unité départementale
des Hauts-de-Seine
19 JUN 2023
ARRIVÉE SUITE



INSPECTION GÉNÉRALE DES CARRIÈRES

DTR n° 23D8363W

L'Inspection générale des carrières

Numéro d'autorisation de construire :

PD 092 036 23 E0009

Adresse des travaux :

GENNEVILLIERS

28 ROUTE DU BASSIN N°6

Pétitionnaire :

GRAND PORT FLUVIO MARITIME -
Monsieur SEIDLITZ Benoît

A

UT92

Service Urbanisme et Construction Durable
Pôle Application du Droit des Sols
À l'attention de Monsieur Jérôme AGOSTINI
167-177 avenue Frédéric et Irène Joliot-Curie
BP 102
92013 NANTERRE Cedex

Avis sur demande d'autorisation de construire

Je vous prie de trouver ci-après l'avis de l'Inspection Générale des Carrières sur le dossier de demande d'autorisation de construire en référence.

INFORMATIONS SUR LE SOUS-SOL DU TERRAIN CONCERNE PAR LE PROJET

Le projet est situé en dehors des zones d'anciennes carrières connues et en dehors des périmètres de recherche des poches de dissolution du gypse antéludien.

AVIS FAVORABLE

Compte tenu de la situation du projet, l'Inspection générale des carrières émet un avis favorable sans observation à la demande d'autorisation de construire PD 092 036 23 E0009.

Paris, le - 2 JUN 2023

L'Ingénieure en Chef

Adjointe à l'Inspecteur Général des Carrières

L'Ingénieure en Chef
Cheffe de l'Inspection Générale des Carrières

Laurine AZEMA



SERVICE URBANISME ET CONSTRUCTION DURABLE
POLE APPLICATION DU DROIT DES SOLS
167-177 AVENUE FREDERIC ET IRENE JOLIOT CURIE
BP 102
92013 NANTERRE

A l'attention de M. Jérôme AGOSTINI

REF. DOSSIER COT-DEM-2023-92036-CAS-184112-R2X7Q2
INTERLOCUTEUR Philippe RUFF
TÉLÉPHONE +33182643636
MAIL philippe.ruff@rte-france.com

OBJET PD 092 036 23 E0009-26 RTE DU BASSIN N°6-
GENNEVILLIERS

GENNEVILLIERS, le 17/05/2023

Monsieur,

Par courrier du 13/05/2023, vous nous avez transmis la demande de permis de démolir n°092 036 23 E0009, déposée par GRAND PORT FLUVIO MARITIME DE L'AXE SEINE-DIRECTION TERRITORIALE DE PARIS, concernant plusieurs parcelles situées sur le territoire de la commune de Gennevilliers, et cadastrées section F numéros 128-129-139-142-143-144-145-146-147-148 ET 151.

Nous vous informons qu'aucune ligne, aérienne ou souterraine, appartenant au réseau public de transport d'énergie électrique (ouvrage de tension supérieure à 50 000 Volts) ne traverse le terrain concerné.

Nous vous précisons toutefois que cette réponse vaut uniquement pour les ouvrages dont RTE est gestionnaire (ouvrages dont la tension est supérieure à 50 000 Volts), et qu'il peut exister, sur le terrain d'assiette du projet, des ouvrages de distribution d'énergie électriques ou des ouvrages de transport et de distribution de gaz qui dépendent d'autres exploitants (ENEDIS, régies, GRDF, GRTgaz, etc.). Nous vous invitons donc à vous rapprocher de ces derniers pour obtenir toutes les informations utiles.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Technicien Contremaitre Environnement Tiers
Philippe RUFF

RTE - Réseau de Transport d'Electricité
Groupe Maintenance Réseaux Nord-Ouest
Equipe Appuis - Pôle Environnement Tiers
14 avenue des Louvresses
92230 GENNEVILLIERS
Tel : 01.82.64.36.30

Groupe Maintenance Réseaux Nord Ouest
Zac des Louvresses 14 avenue des Louvresses
92230 GENNEVILLIERS
TEL : 01.82.64.36.00
FAX : 01.82.64.36.09

RTE Réseau de transport d'électricité
société anonyme à directoire et conseil de
surveillance
au capital de 2 132 285 690 euros
R.C.S.Nanterre 444 619 258

www.rte-france.com





**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France**

*Service Nature et Paysage
Département Espaces et Patrimoine naturel*

Vincennes, le 22 mai 2023

Nos réf. : PO
Affaire suivie par : Cyril EPICOCO
Courriel : cyril.epicoco@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 87 36 44 87

**Le chef du département Espaces et Patrimoine
naturel**

à

Jérôme AGOSTINI, instructeur ADS

Objet : Avis sur l'Évaluation des Incidences Natura 2000 relative à la demande de permis de démolir
DZ 092 3623 E 0000 portée par HAROPA Port à Gennevilliers

Monsieur,

Par courriel du 10 mai 2023, vous avez sollicité l'avis de notre département concernant une demande de permis de démolir portée par HAROPA Port pour un lot d'entrepôts sis 28, route du Bassin n° 6, à Gennevilliers.

Étant donné les impacts potentiels présagés du projet sur les espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », entité « Île-Saint-Denis » (93) (perturbations du cycle biologique des espèces par émissions de poussières et émissions sonores), la réalisation d'une Évaluation des Incidences Natura 2000 (EIN) prévue à l'article L. 414-4 du code de l'environnement par le pétitionnaire était attendue.

Conformément à l'article R. 414-23 du code de l'environnement, le pétitionnaire a fourni une EIN comprenant :

- une présentation du projet,
- une présentation du site Natura 2000 susceptible d'être affecté,
- une présentation des espèces potentiellement impactées et la cause de ces impacts,
- un ensemble d'engagements visant à éviter et réduire les impacts identifiés,
- un avis conclusif sur l'évaluation.

A la lecture de son dossier, nous notons les engagements du pétitionnaire :

- déconstruction des bâtiments et des infrastructures entre septembre et décembre 2023,

- concassage des bétons sur la partie la plus à l'ouest du site et sous protection d'une barrière acoustique,
- protection des zones concernées par les travaux, notamment les berges de Seine,
- mise en place de nichoirs pour l'avifaune et d'hibernaculum pour les reptiles,
- limitation de l'éclairage de nuit, et
- mise en place d'une coordination environnementale du chantier.

Le pétitionnaire conclut son EIN par une absence d'impacts résiduels de son projet sur le site Natura 2000.

D'après notre analyse, aucun des éléments présentés par le pétitionnaire n'est de nature à remettre en question de façon significative le maintien de la bonne conservation des espèces du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis ». Notre avis sur le projet est par conséquent favorable.

Nous recommandons toutefois que les engagements du pétitionnaire récapitulés plus haut fassent l'objet de prescriptions réglementaires imposables au pétitionnaire, afin de garantir leur réalisation effective.

Nous restons à votre disposition pour toutes demandes complémentaires relatives à ce sujet.

Le Chef du département espaces et patrimoine naturels



Signature
numérique de
Stéphane LUCET
stephane.lucet
Date : 2023.05.22
14:40:44 +02'00'



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
pour le cadrage préalable de l'évaluation environnementale
du projet de plateforme logistique multimodale « Green
Dock » à Gennevilliers (92)**

N°MRAe ACPIF-2023-013
du 26/07/2023

Synthèse de l'avis

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a été saisie par le préfet des Hauts-de-Seine d'une demande de cadrage préalable de l'étude d'impact du projet de plateforme logistique multimodale « Green Dock » à Gennevilliers (92).

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale comprend une description du projet, la liste des études envisagées (périmètres d'études, méthodologie), la hiérarchie des enjeux et des impacts (y compris effets cumulés) ainsi que des études en annexe (diagnostic écologique et étude de trafic routier et fluvial).

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale sont :

- le paysage et les milieux naturels (Natura 2000, trame verte, bleue et noire) ;
- le trafic routier et les nuisances associées ;
- l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ses effets ;
- le risque inondation ;
- le risque technologique ;
- la pollution des sols et des milieux.

L'Autorité environnementale rappelle la nécessité de traiter, de façon proportionnée, chacun des enjeux mentionnés au III de l'article L. 122-1 et à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Cette analyse doit en effet couvrir l'ensemble des composantes du projet : à ce stade, la présente note n'approfondit pas l'analyse sur certains enjeux, notamment ceux liés aux déplacements et au climat (manque de données sur les destinations des marchandises pouvant influencer le bilan carbone global du projet, sur les modes de déplacements des futurs employés du site) alors que le projet est présenté comme répondant à des objectifs de décarbonation. À ce titre, l'étude d'impact devra présenter la stratégie de décarbonation du projet, conformément à l'objectif national de neutralité carbone d'ici 2050. Concernant la biodiversité et les milieux naturels, l'Autorité environnementale recommande d'élargir le périmètre d'étude étant donné le milieu vulnérable dans lequel le projet s'insère (berges de Seine situées face à l'île Saint-Denis, site Natura 2000) et la présence du corridor écologique constitué par la Seine.

De plus, l'Autorité environnementale alerte sur la nécessité de présenter la démarche de conception du projet permettant un moindre impact du projet sur l'environnement et la santé. À cet égard, l'étude d'impact devra présenter les solutions alternatives étudiées. Eu égard aux dimensions imposantes du projet (longueur et hauteur importantes) et à la biodiversité en présence, une présentation de variantes permettant de préserver les berges de Seine sera attendue.

Concernant les enjeux sanitaires, l'Autorité environnementale rappelle que les mesures qui relèvent d'obligations réglementaires ne peuvent être considérées comme inscrites dans la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC). Elle invite le maître d'ouvrage à se référer aux lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour analyser les impacts du projet dus à l'activité future du site sur la santé des riverains, notamment en termes de bruit et de pollution atmosphérique, particulièrement vis-à-vis des habitants des coteaux urbanisés d'Épinay-sur-Seine et d'Argenteuil.

Enfin, au-delà du respect des zonages réglementaires liés au risque d'inondation et au risque technologique, l'Autorité environnementale attend que l'étude d'impact présente la démarche de conception du projet visant à assurer sa résilience.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	6
1. Cadrage préalable.....	6
1.1. Contexte et historique.....	6
1.2. Présentation du projet.....	6
1.3. Environnement du site.....	9
1.4. Procédures et calendrier.....	9
1.5. Documents présentés par le demandeur.....	10
1.6. Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale.....	10
2. Les questions posées par le maître d'ouvrage.....	10
2.1. Justification du projet.....	10
2.2. Phasage et calendrier.....	11
2.3. Description du projet.....	11
2.4. Travaux de déconstruction et biodiversité.....	12
2.5. Besoins en eau d'extinction.....	14
2.6. Classement ICPE – Iota.....	14
2.7. Procédures administratives.....	14
2.8. Liste des études environnementales réalisées et à venir dans le cadre du projet.....	15
2.9. Définition des aires d'études.....	16
2.10. Identification des enjeux environnementaux.....	16
2.11. Description du scénario d'évolution probable du terrain en l'absence de mise en œuvre du projet...18	18
2.12. Description des incidences prévisionnelles et présentation des mesures envisagées par le porteur de projet.....	18
2.13. Prise en compte de l'enjeu paysage et monuments historiques.....	18
2.14. Prise en compte de l'enjeu inondation et plan de prévention des risques inondations.....	20
2.15. Prise en compte de l'enjeu plan de prévention des risques technologiques.....	21
2.16. Analyse des effets cumulés avec d'autres projets.....	22
2.17. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et les plans, schémas et programmes opposables23	23
2.18. Évaluation des risques accidentels/Étude de dangers.....	24
2.19. Méthodologie.....	24

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

* * *

Conformément à l'article R.122-19 du code de l'environnement et sans préjudice de sa responsabilité quant à la qualité de l'évaluation environnementale, la personne publique chargée de l'élaboration ou de la modification d'un plan, schéma, programme ou document de planification peut consulter l'autorité environnementale sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans le rapport environnemental.

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie pour avis par le préfet des Hauts-de-Seine d'une demande de cadrage préalable sur le projet de plate-forme logistique multimodale « Green Dock » à Gennevilliers (92), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 25 mai 2023.

La MRAe s'est réunie le 26 juillet 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis de cadrage préalable sur le projet de plate-forme logistique multimodale « Green Dock » à Gennevilliers (92).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Éric ALONZO, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme mais sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans l'évaluation environnementale qui devra être menée par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'élaboration de son plan. Il vise à améliorer la conception du plan et à informer le public des enjeux relatifs à son élaboration. Le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de cadrage de l'autorité environnementale pour élaborer son plan.

¹ L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

LISTE DES SIGLES

- CPAPE :** Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales
- DDAE :** Dossier de demande d'autorisation environnementale
- Driat :** Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement, et des transports d'Île-de-France
- ERC :** Évitement, réduction, compensation
- ICPE :** Installation classée pour la protection de l'environnement
- Iota :** Installations, ouvrages, travaux et activités (législation sur l'eau)
- OMS :** Organisation mondiale de la santé
- PCAEM :** Plan climat air énergie métropolitain
- PCAET :** Plan climat air énergie territorial
- PDUIF :** Plan de déplacement urbain d'Île-de-France
- PGRI :** Plan de gestion des risques d'inondation
- PLU :** Plan local d'urbanisme
- PNPD :** Plan national de prévention des déchets
- PPA :** Plan de protection de l'atmosphère
- PPRi :** Plan de prévention des risques et inondations
- PPRt :** Plan de prévention des risques technologiques
- PRPGD :** Plan régional de prévention et de gestion des déchets de la région Île-de-France
- Scot :** Schéma régionale de cohérence territoriale
- Sdage :** Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie (2022-2027)
- SODD :** Schéma d'orientation et de développement durable
- SRC :** Schéma régional des carrières
- SRCAE :** Schéma régionale du climat, de l'air et de l'énergie
- SRCE :** Schéma régional de cohérence écologique
- UDEAT :** Unité départementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports
- VUL :** Véhicules utilitaires légers (inférieurs à 3,5 tonnes)

Avis détaillé

1. Cadrage préalable

Le cadrage préalable est défini par l'article L122-1-2 du code de l'environnement. Il permet à un maître d'ouvrage de solliciter un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact.

Il est rappelé ici que le maître d'ouvrage doit se conformer aux règles de l'évaluation environnementale mentionnées aux articles R122-4 et suivants du code de l'environnement. Une attention particulière devra être portée à la description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement en phase chantier comme en phase d'exploitation ; cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement, et à défaut, les compenser.

1.1. Contexte et historique

La présente demande de cadrage préalable émane de la société Goodman France et a été déposée auprès du préfet des Hauts-de-Seine le 24 avril 2023. Le projet Green Dock dont elle est maître d'ouvrage a, selon le dossier, été lauréat de l'appel à projets lancé par Haropa Port lancé en octobre 2020 suite à l'expiration de la convention entre Logimmo et Haropa Port.

À titre informatif, la société Goodman France précise que son projet relève du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n° 1510-2b de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), et des rubriques n°1, 27 et 39 du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'environnement et qu'il n'est donc pas soumis à évaluation environnementale obligatoire (examen au cas par cas normalement prévu). Elle a cependant souhaité le soumettre à une procédure d'autorisation environnementale afin de « répondre à l'ensemble des exigences induites par une telle procédure, notamment fournir une étude d'impact adaptée et soumettre le projet à enquête publique » (p. 69), conformément à l'article R.512-46-9 troisième alinéa du code de l'environnement, avec le dépôt d'un Dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE), qui prévoit la possibilité de basculer en procédure d'autorisation lorsque la sensibilité du milieu et les caractéristiques spécifiques du projet le justifient.

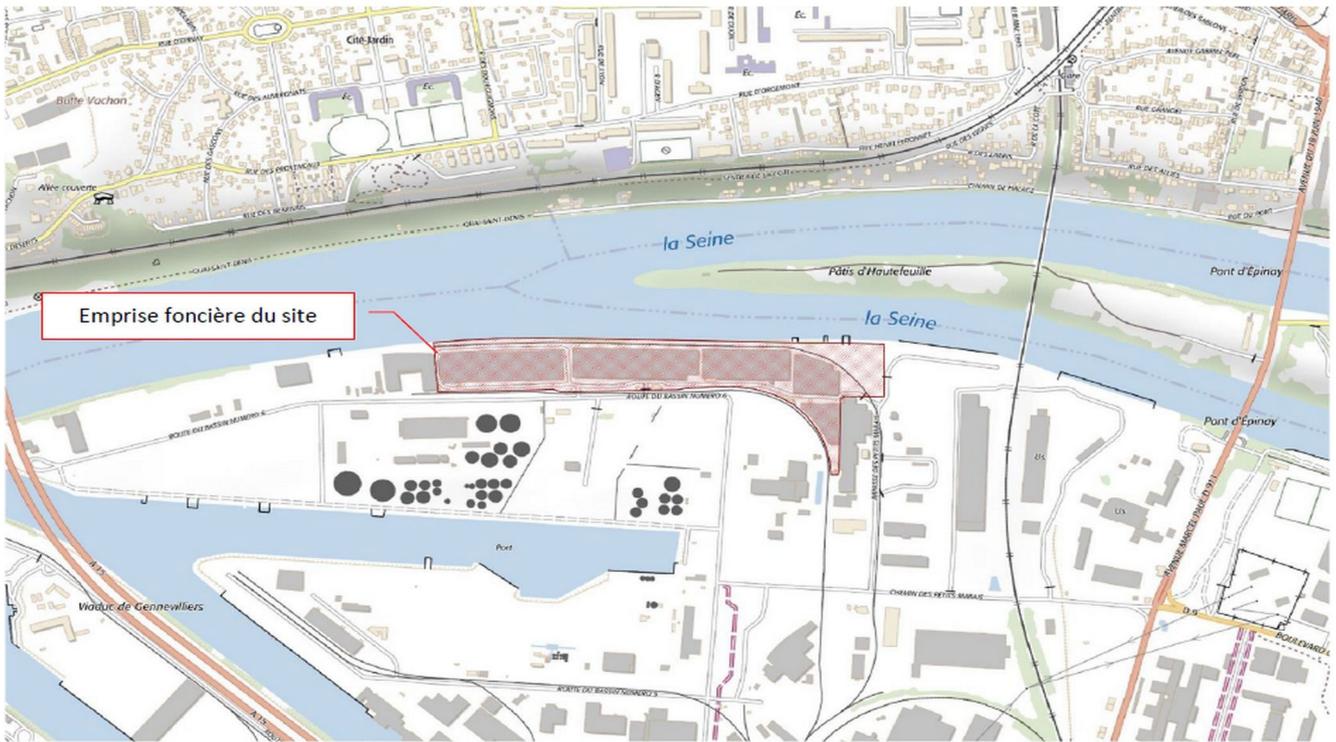
1.2. Présentation du projet

Le site se trouve en bordure de Seine, sur une superficie de 6,3 ha, à proximité immédiate des dépôts pétroliers Sogep (site Seveso seuil haut²) et Trapil (Site Seveso seuil bas), et du site Suez Chemicals (Seveso seuil bas). À son extrémité ouest se trouve notamment un site Natura 2000 : l'île Saint-Denis.

Le projet s'implante en bord de Seine, au sein du port industriel et logistique de Gennevilliers (92) appartenant à Haropa Port, établissement public de l'État regroupant les ports fluvio-maritimes de l'Axe Seine (Paris, Rouen et Le Havre).

Actuellement occupé par des activités logistiques (commerce de gros, stockage et fabrication de peintures, vernis, stockage de produits chimiques, logistique et petite activité) dont l'exploitant est la société MGF, le site faisait l'objet d'une convention avec Haropa arrivant à échéance en fin d'année 2021. Le projet prévoit la démolition des bâtiments utilisés aujourd'hui.

² Seveso est le nom générique d'une série de directives européennes relatives à l'identification des sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs suite à celui qui a touché la ville italienne de Seveso. Les établissements industriels concernés sont classés en « Seveso seuil haut » ou en « Seveso seuil bas » selon leur aléa technologique, dépendant des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent.



Plan de localisation du projet sur un extrait de plan IGN au 1/5000

Illustration 1: Plan localisation du projet (source: note de cadrage, p. 12)

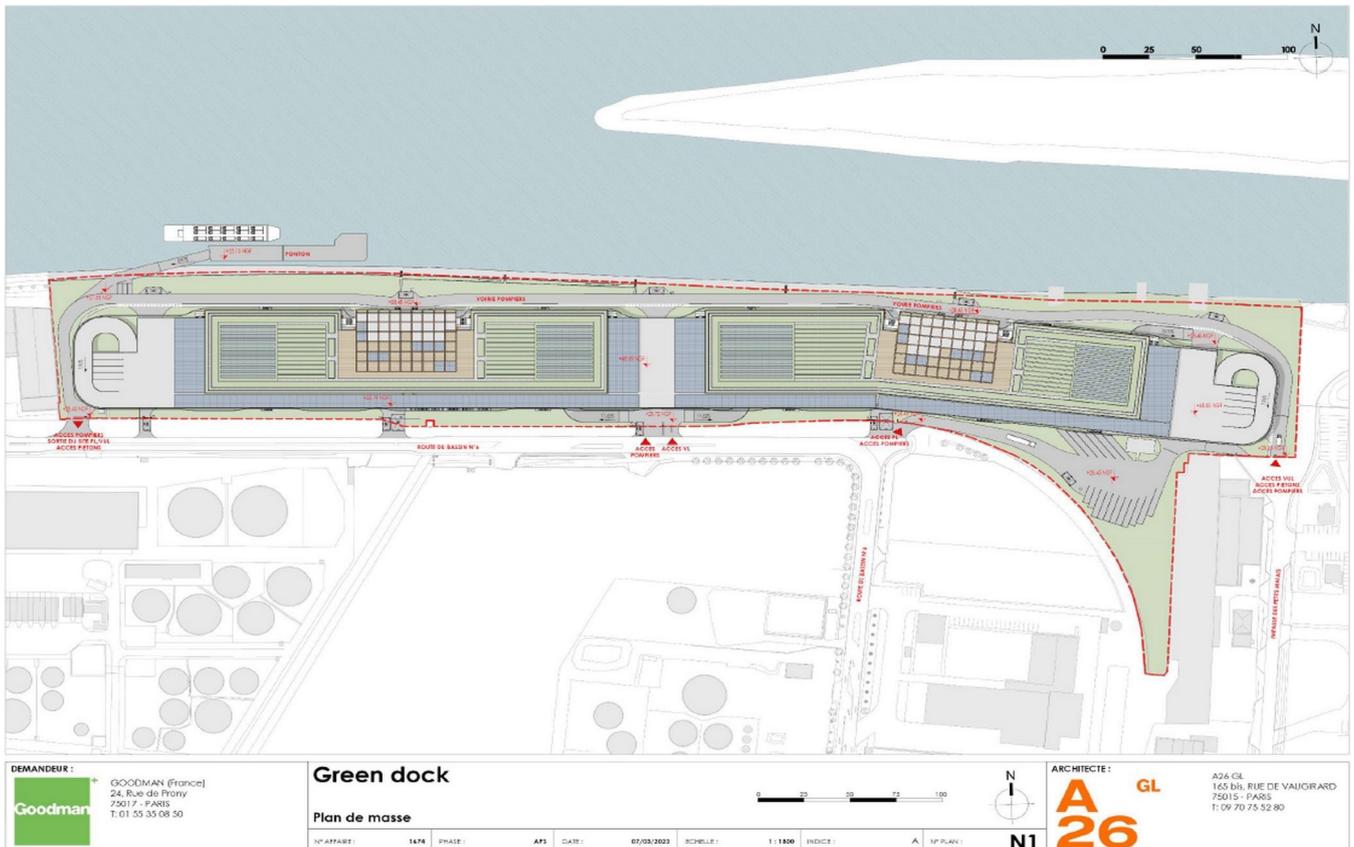


Illustration 2: Plan masse du projet (source : Annexe 1 de la note de cadrage)

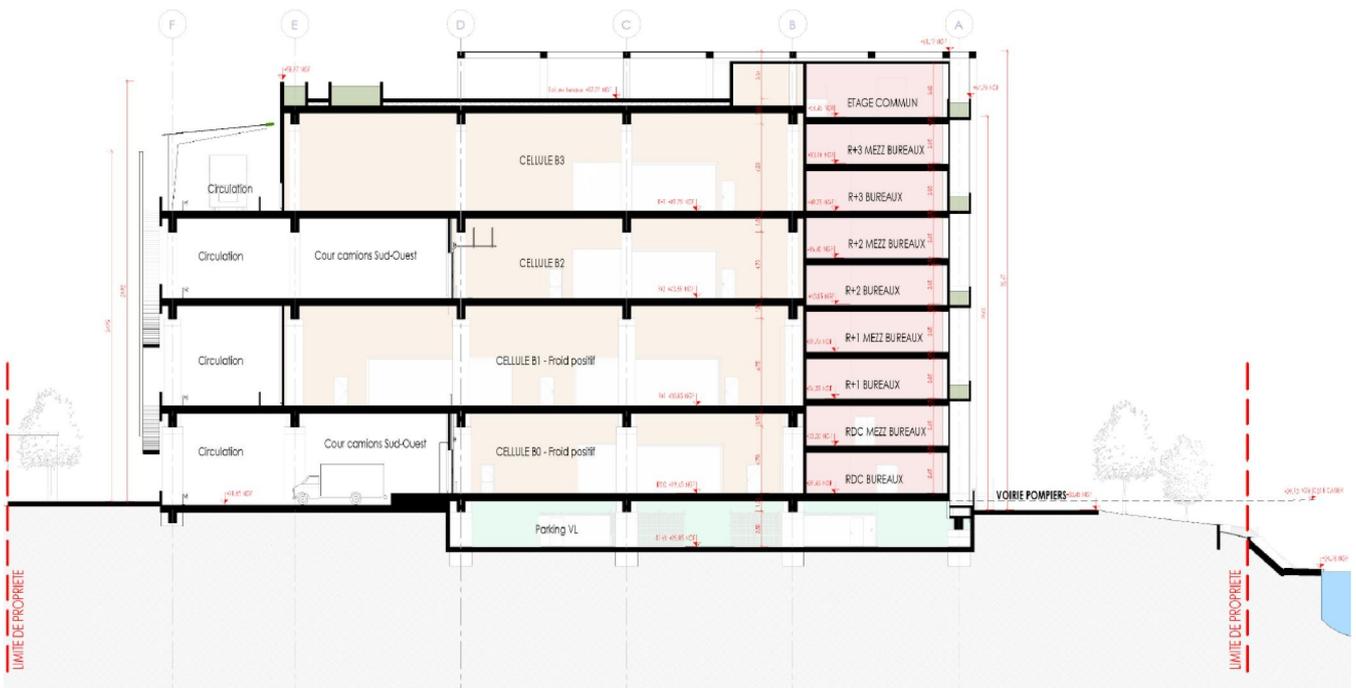


Illustration 3: coupe du projet au droit des bureaux (source : note de cadrage, p. 27).

Le projet Green Dock prévoit de développer la construction d'un bâtiment sur une emprise au sol totale de 35 000 m² pour une hauteur de près de 33 m (contre 13,60 m actuellement)³.

Il est constitué de deux double-blocs d'entrepôts, d'une longueur respective de 220 m et de 250 m pour une largeur maximale de cinquante mètres, reliés à chaque étage par une « cour » accueillant les poids lourds. Ils comporteront 85 000 m² dédiés au stockage répartis sur quatre niveaux dotés de grands hauteurs sous plafond (rez-de-chaussée + trois étages pouvant aller jusqu'à 6,75 m de haut) et accessibles aux poids lourds via des rampes situées aux extrémités (« cour est » et « cour ouest »).

Le sous-sol est dédié au stationnement de 800 véhicules légers, 140 deux roues motorisés, 268 vélos et 150 véhicules utilitaires logistiques légers (VUL) (p. 29).

Dans chacun de ces deux double-blocs incluent un volume de huit étages (hauteur sous plafond courante de 2,85 m), développant un total de 11 000 m² de bureaux.

Il est prévu d'utiliser la voie d'eau pour transporter une partie des marchandises, un ponton flottant étant aménagé à cet effet sur la Seine.

Le projet de ferme urbaine initialement prévue sur le toit de l'entrepôt a été abandonné (p. 54) au profit de panneaux photovoltaïques d'une surface de 17 000 m² pour 1,5 MWC⁴ de puissance (en cours de définition) et d'espaces végétalisés.

Le projet Green Dock devrait accueillir 700 employés, répartis entre les surfaces administratives de bureaux (environ 200) et les surfaces logistiques (environ 500). Selon la note de cadrage, le site fonctionnera tout au long de la semaine avec un roulement en un, deux ou trois huit selon la spécificité des postes (p. 41).

Selon le dossier, le site sera susceptible d'accueillir au total environ 50 000 palettes représentant environ 40 000 tonnes de marchandises combustibles (les données fournies pouvant varier). Les produits stockés seront des matières et produits de consommation courante, ne présentant pas d'autres risques que leur combustibilité.

³ Selon les plans fournis p.27-28 de la note.

⁴ Mégawatt-crête : puissance électrique maximale pouvant être produite par les cellules photovoltaïques dans des conditions standard (irradiance, position et température des panneaux, etc.)

Selon le dossier, deux schémas logistiques d'approvisionnement seront utilisés :

- un par voie routière pour le transport des marchandises depuis un site de production ou un autre entrepôt, selon le client utilisateur concerné ;
- l'autre par voie fluviale pour le transport de marchandises conditionnées en containers depuis le port du Havre vers le terminal à containers du port de Gennevilliers, et une fin de parcours vers le bâtiment depuis le terminal à containers (distance d'environ deux kilomètres par la route).

La distribution des marchandises dite « du dernier kilomètre » passant par le bâtiment sera également réalisée selon un schéma routier (transport des marchandises depuis la plateforme vers les points de livraison) et un schéma fluvial (avec transport des marchandises, chargées dans des VUL, vélo-cargos ou caisses mobiles, au moyen de barges opérant depuis l'infrastructure de ponton du projet, vers les points de livraison situés le long de la Seine, entre Gennevilliers et Paris).

1.3. Environnement du site

Proche du viaduc de l'autoroute A15 (200 000 véhicules/jour au niveau d'Argenteuil), le site fait face aux coteaux des zones urbanisées d'Épinay-sur-Seine et d'Argenteuil, situées sur la rive droite de la Seine à environ deux cents mètres du site.

Il est couvert par le zonage du plan de prévention des risques d'inondation de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine approuvé le 9 janvier 2004 et modifié le 11 juillet 2022. La partie ouest du site est concernée par un périmètre du plan de prévention des risques technologiques (PPRt) d'un dépôt pétrolier de la société Total, approuvé le 11 avril 2013. Le dépôt pétrolier est voisin d'autres sites industriels (dont plusieurs Seveso). Son sous-sol est traversé par des canalisations d'hydrocarbures de la société Trapil.

Il se trouve à proximité du site Natura 2000 de l'île Saint-Denis et de corridors écologiques de la trame verte et bleue du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) approuvé le 26 septembre 2016.

Il est enfin en partie couvert par un périmètre de protection de monument historique (« l'allée couverte des déserts ») situé à Argenteuil, à environ trois cents mètres du site.

1.4. Procédures et calendrier

Le projet de plateforme logistique multimodale de la société Goodman France relève du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Certaines cellules exploitées (entrepôt couvert comportant plus de cinq cents tonnes de matières combustibles) sont soumises à enregistrement (rubrique 1510-2) ; les ateliers de charges d'accumulateurs pour les installations de recharge pour véhicules électriques sont soumis à déclaration (rubrique 2925).

Le projet devra par ailleurs faire l'objet d'une autorisation au titre de la législation sur l'eau (nomenclature installations, ouvrages, travaux et activités - Iota) (rubriques 1.2.2.0, 3.1.1.0 et 3.2.2.0.) et d'une procédure relevant également du code minier (rubrique à confirmer) pour la rubrique 5.1.1.0⁵ (réinjection dans une même nappe des eaux prélevées pour la géothermie) concernant le recours du projet à la géothermie.

Le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale obligatoire. Toutefois, en application de l'article R.512-46-9 (3^e alinéa) du code de l'environnement, sur demande anticipée du porteur de projet et au regard de ses caractéristiques, de son implantation et de son environnement, le basculement en procédure d'autorisation environnementale a été sollicité par le maître d'ouvrage et emporte l'obligation de réaliser l'évaluation environnementale du projet, au sein d'un dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE).

⁵ Ainsi que d'un régime de déclaration pour d'autres rubriques de la nomenclature Iota : 1.1.1.0, 2.1.1.0, 2.1.5.0, 2.2.3.0, 3.1.2.0, 3.1.3.0, 3.1.4.0

1.5. Documents présentés par le demandeur

La note jointe à l'appui de la demande comporte une analyse des différentes composantes du projet et des procédures applicables. Elle étudie ensuite, de façon plus ou moins détaillée selon le cas, les enjeux environnementaux et les incidences potentielles du projet pour le paysage, la biodiversité, les déplacements, le climat, la qualité de l'air, le bruit, la pollution des sols, et les risques technologiques et d'inondation.

Elle est accompagnée d'un diagnostic écologique et d'une étude de circulation et d'accessibilité « fluviale » et « routière ».

1.6. Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale sont :

- le paysage et les milieux naturels (Natura 2000, trame verte, bleue et noire) ;
- le trafic routier et les nuisances associées ;
- l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ses effets ;
- le risque inondation ;
- le risque technologique ;
- la pollution des sols et des milieux.

2. Les questions posées par le maître d'ouvrage

2.1. Justification du projet

Questions posées par le maître d'ouvrage :

Les modalités d'analyse de la justification du projet présentée sont-elles cohérentes au regard des attentes pour ce type de projet ?

Éléments présents dans le dossier :

La note de cadrage présente d'abord l'origine du projet : la réponse à l'appel à projets lancé par Haropa Port dans le cadre de la cessation d'activités de la société financière Logimmo et Développement afin de répondre « aux objectifs de densification et de restructuration des activités économiques de la zone comme prévu dans les documents d'urbanisme et notamment le schéma d'orientation et de développement durable (SODD) du Port de Gennevilliers ».

Elle justifie ensuite le choix géographique par plusieurs critères : la localisation en bord de voie d'eau pour favoriser le développement du trafic fluvial et en zone dense et multimodale — boulevard intercommunal (D 19) et réseau autoroutier francilien (A15 et A86) — pour atteindre un objectif de décarbonation du transport de marchandises (logistique de transport urbain zéro émissions pour la livraison du dernier kilomètre), ainsi que dans une zone industrialo-portuaire existante afin de ne pas artificialiser les sols. Par ailleurs, la note justifie la démolition complète des bâtiments existants par l'impossibilité de les restructurer tant « d'un point de vue économique qu'environnemental ».

L'Autorité environnementale relève que la note n'évoque pas dans le paragraphe dédié l'étude de solutions de substitution mais qu'elle indique seulement que « Goodman France présentera dans l'étude d'impact la justification du besoin de stockage (démonstration que la construction de nouvelles surfaces d'entrepôts logistiques répond à un besoin précisément identifié et quantifié) et démontrera que le choix du projet est celui du moindre impact environnemental » (p. 17).

Réponse de l'Autorité environnementale :

L'Autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact doit comporter, comme l'indique le 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ». Elle aura donc à restituer les termes de l'analyse multicritères effectuée pour justifier les choix retenus dans le cadre du projet au regard de leurs impacts sur l'environnement et la santé humaine.

L'examen de solutions alternatives peut porter sur différents éléments constitutifs du projet, souvent interdépendants : les objectifs, l'implantation, la programmation, les solutions techniques retenues, les performances (d'exploitation, environnementales), le calendrier, etc.

Selon l'Autorité environnementale, les principes exposés dans la note de cadrage, notamment l'impossibilité de restructuration des bâtiments existants et la part modale retenue pour le transport fluvial par rapport au transport routier, ne sont pas à ce stade suffisamment objectivés. Ils devront l'être notamment au regard d'un bilan carbone global du projet (selon une approche cycle de vie). L'étude d'impact doit apporter des éléments suffisamment factuels et argumentés pour permettre d'apprécier l'analyse réalisée (sites alternatifs envisagés ou envisageables, comparaison qualitative des sites au regard des impacts potentiels sur l'environnement, étude de variantes du projet et comparaison multi-critères, etc.).

La justification du projet doit également être développée au regard des orientations des documents de planification type (cf. partie 2.18) et des objectifs nationaux, notamment en matière de lutte contre le changement climatique et d'adaptation à ses effets.

2.2. Phasage et calendrier

Questions posées par le maître d'ouvrage :

La description du calendrier projeté est-elle suffisamment détaillée au regard des attentes pour ce type de projet ?

Éléments présents dans le dossier :

La note de cadrage présente un planning succinct des travaux envisagés : début des travaux au quatrième trimestre de 2024 et livraison du projet au quatrième trimestre de 2026.

Réponse de l'Autorité environnementale :

Le dossier devra préciser le calendrier du chantier par phase en évaluant pour chacune d'entre elles les impacts chantier susceptibles de pollutions ou de nuisances pour les riverains (risques de pollutions dans les milieux, nuisances acoustiques, dégagements de poussières, gestion des déchets, impacts lumineux, etc.), notamment au niveau de la rive droite de la Seine à Épinay-sur-Seine et à Argenteuil. Il devra également proposer des mesures précises pour les éviter et les réduire assorties de leurs conditions de mise en œuvre et de suivi.

2.3. Description du projet

Questions posées par le maître d'ouvrage :

La description du projet dans son ensemble présentée au §2.4 est-elle suffisamment détaillée au regard des attentes pour ce type de projet ?

Éléments présents dans le dossier :

Une description du site et du projet est fournie pages 19 à 49 de la note, accompagnée de certains plans (localisation, vues aériennes), coupes, et schémas.

Réponse de l'Autorité environnementale :

Au sein de l'étude d'impact, la description du projet concernant notamment les dimensions des entrepôts (emprises, hauteurs maximales comprenant notamment les équipements en toiture, linéaire mobilisé en longueur côté berge...) devra être plus précise et apparaître distinctement pour l'analyse du dossier par l'Autorité environnementale et pour le public. Elle s'appuiera autant que faire se peut sur des plans masses, schémas, perspectives et coupes (à plusieurs échelles) permettant de comprendre les différentes composantes du projet (bâti, espaces de circulation, espaces verts, centrale photovoltaïque, emprise par rapport aux berges de Seine, etc.) et sa localisation dans l'environnement proche et lointain (zone du port et zone élargie aux communes frontalières notamment).

Elle devra aussi détailler les activités de logistique et de bureaux (flux de véhicules attendu, par voie routière et fluviale pour les marchandises et les employés) et les durées de fonctionnement qui n'apparaissent pas clairement (fonctionnement de jour et de nuit *a priori*, 24 h sur 24, sept jours sur sept). Ces informations devront également apparaître clairement dans le résumé non technique dans un souci de transparence et de bonne information du public. La future étude d'impact devra apporter des précisions quant à la destination et l'usage de ces surfaces logistiques et donc sur l'impact carbone global du projet (émissions de gaz à effet de serre du « scope 3⁶ » notamment lié au transport des marchandises).

Concernant le trafic et les nuisances associées susceptibles d'être générées par le projet, le pétitionnaire devra présenter sa démarche d'optimisation des flux pour atteindre le bilan carbone le plus réduit possible compte tenu de la stratégie marquée de décarbonation clairement affichée par le projet.

Il devra quantifier précisément les émissions de gaz à effet de serre générées ou évitées par la mise en place des solutions exposées (matériaux à faible empreinte carbone et/ou recyclés, recours aux énergies renouvelables photovoltaïque et géothermique, bornes de recharge électrique, flotte zéro émissions etc., cf. p. 47-48).

Concernant le recours, pour le fonctionnement du site, à la production d'énergie à partir de ressources renouvelables, provenant notamment de la géothermie sur nappe comme envisagé (p. 70) et de la centrale photovoltaïque (p. 23), il devra préciser la part des énergies renouvelables dans le bilan énergétique du projet (en phase exploitation mais aussi en phase travaux). Les choix retenus sont à préciser et à justifier. Selon l'Autorité environnementale, le développement de ce potentiel est, avec celui de la sobriété et de la performance énergétique, un des critères à privilégier pour opter entre plusieurs solutions ou variantes du projet.

2.4. Travaux de déconstruction et biodiversité

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe est-elle d'accord sur le principe que l'état initial du DDAE sera un état post démolition (bien que celle-ci n'ait pas encore été réalisée à la date du dépôt de ce DDAE) ?

La MRAe est-elle d'accord sur le principe que la phase de démolition portée par HAROPA Port sera traitée de façon synthétique dans un chapitre spécifique de l'étude d'impact ou part-elle du principe que cette opération est indépendante du projet Green Dock et qu'un simple rappel est suffisant ?

La MRAe est-elle d'accord sur le principe que les mesures proposées par HAROPA PORT dans le cadre de son document complémentaire relatif aux espèces protégées seront présentées dans l'étude d'impact au sein d'un chapitre spécifique, indépendant de celles proposées par HAROPA, permettant ainsi de distinguer les différentes responsabilités de chacun ?

⁶ « Scope » 1 : émissions directes (résultant de la combustion d'énergie, des procédés industriels, de l'élevage, etc. -) ; « scope 2 » : émissions indirectes liées à l'importation sur le territoire d'électricité, de chaleur et de froid ; et « scope 3 » : autres émissions indirectes liées à la production d'énergie - extraction, raffinage, transport, et émissions tout au long du cycle de vie des produits consommés sur le territoire - fabrication, traitement des déchets, etc.

La MRAe peut-elle valider le mécanisme de continuité écologique entre le projet de démolition et le projet de construction au regard de la thématique « dérogation espèces protégées » du permis de démolir porté par HAROPA Port ?

Éléments présents dans le dossier :

La note de cadrage indique que les travaux de démolition assurés par Haropa Port devraient être réalisés au deuxième trimestre 2023 suite au permis de démolir obtenu en avril 2023 (deux cellules de l'actuel entrepôt ont déjà été détruites en février-avril 2022 par Logimmo).

La note indique également qu'un document complémentaire relatif à l'étude des incidences Natura 2000 a été transmis par Haropa Port aux services de l'État chargés de la thématique biodiversité en avril 2023 afin de porter à leur connaissance les mesures proposées relatives aux deux espèces protégées identifiées sur la zone.

La dernière question concernant le « mécanisme de continuité écologique entre le projet de démolition et le projet de construction au regard de la thématique "dérogation espèces protégées" » se réfère à un sujet qui n'est pas abordé dans le dossier de demande préalable, il n'est mentionnée que dans la synthèse et renvoie vers un paragraphe où il n'est pas traité. En l'état, elle n'est pas compréhensible.

Réponse de l'Autorité environnementale :

La détermination d'un périmètre d'étude d'impact s'effectue en partant de celui du projet et en évaluant son aire d'influence en fonction de ses incidences estimées directes et indirectes, à court, moyen et long terme, en phase de travaux comme d'exploitation. En l'espèce, les éléments relatifs à la démolition sont pleinement constitutifs du projet lui-même puisqu'ils le conditionnent et lui sont fonctionnellement liés⁷.

Ils devront en particulier être intégrés au bilan carbone du projet, en présentant les mesures visant à éviter, réduire voire compenser les émissions de gaz à effet de serre liées aux travaux de démolition, en indiquant les filières de traitement, de stockage, de réemploi et de recyclage des déchets qui seront mobilisées. Cette démarche doit être reproduite pour l'analyse des incidences du projet sur la biodiversité. Étant donné les enjeux importants identifiés dans le diagnostic écologique joint au dossier, les incidences de la démolition et de la construction sur la biodiversité doivent être analysées conjointement sur la base de l'état initial réalisé avant les travaux de démolitions.

L'Autorité environnementale relève que, bien que dans un contexte urbain dense, l'état d'abandon actuel du site permet des dynamiques favorables à la biodiversité, à la fois par le développement d'espaces de végétation favorables à certaines espèces d'oiseaux, de chiroptères, de reptiles et d'insectes, mais également par la présence de bâtiments abandonnées permettant la nidification d'un cortège d'espèces remarquables. De fait, les choix d'aménagement d'un tel secteur doivent tenir compte de ces dynamiques de biodiversité et évaluer les conséquences qu'ils emportent.

À cet effet, l'Autorité environnementale rappelle que lorsqu'un projet est susceptible de dégrader, voire détruire des habitats d'espèces protégées, l'incidence occasionnée ne peut vraisemblablement pas être suffisamment évitée et réduite par des seules mesures de réduction techniques. Il est probable que des mesures compensatoires soient nécessaires.

Enfin, si une autorisation de dérogation à la protection des espèces est accordée à Haropa dans le cadre des travaux de démolition, cette dérogation ne se poursuit pas de droit pour les travaux de construction.

⁷ Cf. article du code de l'environnement L122-1 : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

2.5. Besoins en eau d'extinction

Question posée par le maître d'ouvrage :

Les services concernés consultés dans le cadre de cette note de demande de cadrage préalable valident-ils les hypothèses retenues dans le calcul de la D9 ?

Éléments présents dans le dossier : Néant.

Réponse de l'Autorité environnementale : Cette question s'adresse aux services de l'État, en l'occurrence aux services départementaux d'intervention et de secours du ministère de l'intérieur (SDIS), et ne relève pas de la compétence de l'Autorité environnementale.

2.6. Classement ICPE – Iota

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe identifie-t-elle d'autres rubriques ICPE et/ou IOTA que celles citées aux §4.4.2 et §4.4.1 ?

La MRAe identifie-t-elle des contraintes particulières et des dispositions spécifiques à prendre en considération pour l'activité de recharge de batteries de véhicules électriques classées au titre de la rubrique 2925-2 (à noter qu'à ce jour, ces activités projetées sur site ne sont pas encadrées par un texte réglementaire) ?

La reprise du perré béton étant concernée par les rubriques IOTA 3.1.2.0 et 3.1.4.0, les deux rubriques sont-elles à viser ou seulement l'une des deux ?

Le projet est concerné en première approche par la rubrique IOTA 5.1.1.0. (GMI). La MRAe confirme-t-elle que le dossier au titre du code minier prend le pas sur le dossier au titre du code de l'environnement pour ce qui est de la procédure au titre de cette rubrique ?

Éléments présents dans le dossier : Néant.

Réponse de l'Autorité environnementale :

Ces questions relèvent de la compétence des services de l'État chargés de l'instruction du dossier d'autorisation environnementale ICPE.

Néanmoins, l'Autorité environnementale attend que le dossier, notamment l'étude de dangers, décrive précisément la prise en compte de l'ensemble des risques d'incendie, mais également de pollution, avec une analyse approfondie en particulier des effets cumulés potentiels, ou des effets dominos, entre différentes composantes du projet ainsi qu'avec d'autres installations existantes ou en projet dans le voisinage (notamment projet de méthaniseur Syctom, la présence des dépôts pétroliers Seveso Sogep⁸ et Trapil⁹). La question de l'auto-contrôle des matières entreposées et de leur dangerosité doit également être un point de vigilance. Par ailleurs, l'interaction éventuelle entre le risque industriel et le risque naturel d'inondation est un autre point de vigilance sur lequel une analyse sera attendue.

Enfin sur la question particulière de l'activité de recharge de batteries de véhicules électriques, le risque d'incendie lié aux stations de recharge et aux batteries de véhicules électriques doit être étudié dans le cadre de l'étude de dangers.

2.7. Procédures administratives

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe valide t-elle la démarche administrative envisagée présentée au §4.4 ?

Dans le cas où vous accepteriez notre démarche, nous prévoyons d'utiliser l'outil de Téléprocédure pour le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation environnementale dématérialisé sur service-public.fr. Néanmoins,

⁸ Site Seveso seuil haut

⁹ Site Seveso seuil bas

pourriez-vous nous indiquer si des exemplaires papiers seront demandés, et dans l'affirmative, le nombre d'exemplaires et ainsi que le moment de leur transmission ?

La MRAe confirme-t-elle l'intégration de l'autorisation au titre du code minier dans le dossier d'évaluation environnementale à partir du 1^{er} juillet 2023 dans le cas où le projet dépasse les seuils de la GMI ?

La MRAe identifie-t-elle d'autres procédures que celles citées au §4 ?

Éléments présents dans le dossier : Néant.

Réponse de l'Autorité environnementale :

Ces questions relèvent des services de l'État notamment chargés de l'instruction du dossier d'installation classée pour la protection de l'environnement (services risques et installations classées de l'UDEAT des Hauts-de-Seine de la Driat), des dossiers au titre de la législation sur l'eau (service police et politiques de l'eau de la Driat) et des dossiers de géothermie (service énergie bâtiment de la Driat).

2.8. Liste des études environnementales réalisées et à venir dans le cadre du projet

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe identifie-t-elle d'autres études que celles réalisées ou prévues dans le cadre de l'étude d'impact (diagnostic de pollution du sous-sol, étude géotechnique, étude GES, état initial acoustique, PPRi...) ?

Éléments présents dans le dossier : Selon la note de cadrage (p. 73), plusieurs études sont prévues dont certaines déjà engagées (éventuellement mises à jour pour certaines) telles que :

- étude de bruit (mesures et modélisations) ;
- étude de luminosité et d'ensoleillement (impacts sur les riverains et sur la zone Natura 2000) ;
- étude de trafic routier et fluvial ;
- étude air et santé ;
- évaluation des risques climatiques ;
- étude biodiversité ;
- diagnostic de pollution des sols ;
- études hydrogéologiques (agressivité des bétons, évaluation des niveaux de plus hautes eaux souterraines, évaluation du débit d'exhaure) ;
- étude sur la faisabilité géothermique ;
- étude géotechnique de conception (mission G2 au niveau de l'avant-projet) ;
- simulation thermique et énergétique dynamique du bâtiment ;
- diagnostic de repérage amiante dans les enrobés.

D'autres thématiques feront selon le dossier l'objet d'études à venir : évaluation des émissions de gaz à effet de serre, analyse en cycle de vie, étude d'ingénierie sécurité incendie, étude de vulnérabilité du bâtiment face aux risques technologiques, paysage.

Réponse de l'Autorité environnementale :

L'Autorité environnementale rappelle la nécessité de traiter, de façon proportionnée, chacun des enjeux mentionnés au III de l'article L. 122-1 et dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement. De plus, cette analyse doit couvrir l'ensemble des composantes du projet : à ce stade, la note n'approfondit pas l'analyse sur certains enjeux notamment liés aux déplacements et à l'étude de dangers.

Sur la thématique « infrastructures et déplacements » (p. 161), l'Autorité environnementale constate que la note indique que « le projet Green Dock pourra être alimenté par le terminal de fret ferroviaire du port de Gennevilliers, situé à 3 kilomètres du site projet » sans pour autant prévoir cette analyse. Elle recommande donc de compléter la liste des études par une analyse des possibilités d'interconnexion avec le potentiel de report modal vers le fret ferré, notamment pour une plateforme qui ambitionne d'être « multimodale ».

De plus, l'état initial relatif aux mobilités actives pour les employés, alors que le projet prévoit environ 268 places de stationnement vélos au sein du projet, est insuffisant : une analyse des itinéraires d'accès, soit exclusivement à vélo, soit dans une logique intermodale (notamment avec les transports en commun du quartier), doit figurer dans l'étude d'impact et intégrer l'analyse du maillage cyclable (cf. 2.10).

2.9. Définition des aires d'études

Question posée par le maître d'ouvrage :

Les périmètres d'études retenus et décrits dans au §6 semblent-ils cohérents/ pertinents au regard du contexte et du projet ?

Éléments présents dans le dossier :

Les périmètres d'études retenus sont décrits et cartographiés pour l'ensemble des thématiques pages 77 à 84 de la note de cadrage.

Réponse de l'Autorité environnementale :

Chacune des aires d'étude est définie de manière spécifique à chaque thématique environnementale (biodiversité, paysage, bruit, qualité de l'air, climat, etc.). Les aires d'étude relatives aux trafics devraient reposer sur une analyse préalable indispensable non seulement de la fréquentation générée par le projet dans ses différents secteurs et sur l'ensemble des secteurs potentiellement concernés, mais également des origines/destinations des flux, de manière à en tirer des conclusions en termes de stratégie globale de mobilités favorisant les modes alternatifs aux transports routiers. En particulier, concernant la thématique biodiversité, l'Autorité environnementale alerte sur la nécessité de bien définir le périmètre choisi pour le diagnostic (pour l'instant restreint à l'emprise du projet) et de prendre en compte l'ensemble enjeux en présence : proximité forte de l'île Saint-Denis, zone Natura 2000 notamment sa pointe nord qui fait face au site du projet, et de la présence de corridors écologiques identifiés au SRCE.

2.10. Identification des enjeux environnementaux

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe identifie-t-elle des thèmes complémentaires auxquels nous devons porter une attention particulière et à développer dans le cadre de l'étude d'impact ?

La MRAe identifie-t-elle d'autres éléments de bibliographie complémentaires qu'elle aurait à disposition ou à recommander ?

La MRAe est-elle globalement en accord avec la hiérarchie des enjeux proposée ?

Éléments présents dans le dossier :

D'après la note de cadrage, les principaux enjeux environnementaux identifiés par Goodman France pour ce projet concernent :

- la pollution des sols et des eaux souterraines ;
- les eaux superficielles compte-tenu de la proximité de la Seine ;
- la gestion du risque d'inondation par débordement de la Seine et par remontée de nappe ;
- le paysage, en termes de prise en compte des perceptions du site de projet ;

- les milieux naturels et la biodiversité (habitats d'espèces, faune et flore) au regard de la présence d'espèces protégées dans les bâtiments voués à être démolis ;
- les déplacements (routiers et fluviaux, dont la circulation sur les bras de Seine) ;
- le bruit ;
- la qualité de l'air en lien avec le trafic de poids lourds supplémentaire généré par le projet, par rapport au trafic déjà existant au sein de la zone portuaire ;
- le changement climatique et la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre ;
- l'approvisionnement en énergies renouvelables ;
- la ressource en eau compte tenu de la gestion envisagée des eaux usées et pluviales du site ;
- les effets cumulés avec les autres projets du secteur ;
- les risques sanitaires liés aux pollutions (pollution des sols, pollution de l'air et pollution sonore) ;
- les risques technologiques qui seront développés dans l'étude de dangers.

La note présente ensuite une liste bibliographique p.86-89 ainsi qu'un tableau hiérarchisant les différents enjeux au moyen d'un code couleur (négligeable, faible, modéré, fort).

Réponse de l'Autorité environnementale :

L'Autorité environnementale rappelle la nécessité de traiter, de façon proportionnée, chacun des enjeux mentionnés au III de l'article L. 122-1 et dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement pour l'ensemble des composantes du projet. À ce stade, la note n'aborde pas suffisamment l'enjeu relatif aux mobilités et au report modal ou aux solutions de co-mobilité (covoiturage) notamment pour le déplacement des employés (dans le cadre du plan mobilité évoqué page 97 par exemple).

De plus, concernant la biodiversité, la note évoque « *les milieux naturels et la biodiversité (habitats d'espèces, faune et flore) au regard de la présence d'espèces protégées dans les bâtiments voués à être démolis* ». L'analyse de l'enjeu semble être réduite aux espèces protégées inventoriées sur l'emprise du site alors que comme rappelé précédemment, l'enjeu relatif aux milieux naturels et à la biodiversité doit bien être appréhendé à une échelle plus large compte-tenu des corridors écologiques en présence (Seine, berge, etc.) et la proximité immédiate du site Natura 2000 de l'île Saint-Denis. Il faudra notamment vérifier dans l'étude l'impact quelles seront les incidences du projet sur le site Natura 2000, en particulier celles liées à l'accroissement de la circulation fluviale et des manœuvres des péniches aux abords de l'île. L'étude d'impact devra expliquer la démarche de conception du projet permettant le moindre impact sur les milieux naturels, notamment au regard de solutions alternatives.

Les éléments bibliographiques semblent complets pour l'ensemble des thématiques exceptés pour les mobilités actives où aucune source n'est mentionnée. L'Autorité environnementale suggère de consulter l'outil développé par Île-de-France Mobilités¹⁰ ou par des associations tels que le Collectif Vélo Île-de-France¹¹, et souligne qu'il s'agit d'un enjeu important pour l'étude des déplacements des employés qui fréquenteront le site.

Concernant la hiérarchie des enjeux établie dans la note, l'Autorité environnementale constate que l'évaluation du niveau d'enjeu est à revoir pour certaines thématiques qui semblent sous-estimées, par exemple : les incidences (bruit, air) sur le voisinage ou l'enjeu lié aux continuités écologiques qualifiées de modérées, alors que dans le premier cas, les niveaux acoustiques relevés dépassent déjà, pour certaines zones d'habitation, les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et que, dans le second cas, le diagnostic écologique indique que « *la Seine et les berges constituent un axe majeur de déplacement à l'échelle locale pour la faune aquatique, les oiseaux et les chiroptères. Le niveau d'enjeu des trames locales est rehaussé par la présence de l'île Saint Denis, réservoir de biodiversité, à proximité* » (p. 108).

¹⁰<https://carto-velo.iledefrance-mobilites.fr/fr/%C3%AEile-de-france/facilities?b=49.781264,4.960327,47.561701,0.02197>

¹¹https://carte.velo-iledefrance.fr/#map=12/49.1331/2.3521/OSM_Piano-Pistes_cyclables-Principaux_axes_cyclables-Pistes_cyclables_temporaires_en_projet-Pistes_cyclables_temporaires

Concernant les enjeux sanitaires en particulier, l'Autorité environnementale rappelle que les mesures qui relèvent d'obligations réglementaires ne peuvent être considérées comme inscrites dans une séquence éviter-réduire-compenser (ERC).

2.11. Description du scénario d'évolution probable du terrain en l'absence de mise en œuvre du projet

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe valide-t-elle le scénario d'évolution probable du terrain en absence de mise en œuvre du projet (évolution au fil de l'eau) retenu ?

Éléments présents dans le dossier :

D'après la note de cadrage, un scénario au fil de l'eau sans projet étant considéré comme totalement improbable (p. 92), il a été choisi de retenir un scénario par défaut d'un site d'une plateforme de messagerie comprenant deux bâtiments de 10 000m² sur une longueur de 450 m, permettant la massification et l'éclatement des flux de marchandises à proximité de la métropole, sans stockage, avec au minimum 300 employés, 80 quais poids lourds et 80 portes pour VUL (160 PL/jour et 400 VUL/jour).

Réponse de l'Autorité environnementale :

Le scénario « sans projet » est à définir. Il doit rendre compte de l'évolution de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, toutes opérations constitutives du projet considérées, compte tenu de ce qui a été retenu pour définir son périmètre. C'est la référence à utiliser pour l'évaluation des incidences du projet (en phase de travaux comme d'exploitation) et la définition des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaires de compensation. L'ensemble de cette démarche doit être restitué dans l'étude d'impact. En l'état, tel que présenté dans la note de cadrage, le scénario ne correspond pas au scénario d'évolution au fil de l'eau.

2.12. Description des incidences prévisionnelles et présentation des mesures envisagées par le porteur de projet

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe identifie-t-elle d'autres études que celles dans le cadre de l'étude d'impact (diagnostic de pollution du sous-sol, étude géotechnique, étude GES, état initial acoustique, PPRI...) ?

Éléments présents dans le dossier : sans objet.

Réponse de l'Autorité environnementale : voir réponse 2.8

2.13. Prise en compte de l'enjeu paysage et monuments historiques

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe identifie-t-elle d'autres points de vue représentatifs que ceux présentés ?

Éléments présents dans le dossier :

La note de cadrage indique que les enjeux paysagers sont liés au risque de covisibilité directe avec les coteaux d'Épinay-sur-Seine et d'Argenteuil (au nord du projet sur l'autre rive de la Seine), à la perte d'ensoleillement pour la berge nord due au volume bâti du projet, à la continuité paysagère avec les alignements arborés des berges de Seine situées face à l'île Saint-Denis, à la présence de bords de berge au nord essentiellement minéralisés. Il est mentionné que le projet prendra notamment en compte les exigences du Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE) du port d'Haropa et les exigences du schéma d'orientation et de développement durable (SODD) du port de Gennevilliers.

À ce stade, la note présente une première perspective du projet en vue aérienne depuis l'angle sud-est (p. 154, illustration 3) ainsi que des propositions de vues (p. 156-159) et grands principes d'aménagements paysagers.



Illustration 4: Perspective à vol d'oiseau du projet depuis l'angle sud-est (source : note de cadrage, p. 154)

En termes d'ensoleillement et de nuisances lumineuses, l'Autorité environnementale note qu'une pré-étude a été menée en 2022 (p. 165), avec des mesures sur site lors d'un diagnostic lumière réalisé de jour et de nuit, ainsi qu'un modèle de simulation.

Réponse de l'Autorité environnementale :

Au regard des dimensions relativement imposantes du projet et du paysage de la Seine marqué par un relief plat, les enjeux paysagers sont forts. De plus, le grand paysage est identifié au sein de l'atlas du paysage des Hauts-de-Seine dans l'unité paysagère de la Boucle de Seine.

Une analyse des incidences paysagères est donc attendue. Des photomontages seront utilement présentés afin de présenter une vision complète des modifications du paysage (photomontages avant/après à partir des principaux lieux d'où le site sera visible notamment les coteaux d'Épinay-sur-Seine et d'Argenteuil). L'étude paysagère devra détailler les enjeux de perception depuis les espaces de co-visibilité (notamment les sites d'intérêt paysager reconnus, identifiés au titre des codes de l'environnement et du patrimoine, comme celui de l'île Saint-Denis situé à proximité, ou du monument historique « allée couverte des déserts » situé à Argenteuil) ainsi que depuis l'espace public proche et lointain. Il est ainsi attendu des vues à hauteur d'homme depuis notamment : la route du bassin n° 6, les berges de la Seine — côté Gennevilliers et côté Argenteuil/Épinay-sur-Seine —, ainsi que depuis le viaduc de l'A15.

L'évaluation environnementale doit offrir l'opportunité de travailler l'insertion du projet dans ce secteur sensible d'un point de vue paysager, caractérisé par la présence de la Seine et ses berges. L'Autorité environnementale doit pouvoir apprécier la qualité du raisonnement qui a conduit au choix de la forme retenue — volume, matérialité, etc. — et de son implantation (notamment au regard de solutions alternatives de moindre impact et permettant une préservation des berges), ainsi que la manière dont le projet va transformer le paysage.

Elle recommande par ailleurs de bien intégrer le diagnostic d'ensoleillement à l'étude d'impact en détaillant les hypothèses et résultats.

2.14. Prise en compte de l'enjeu inondation et plan de prévention des risques inondations

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe est-elle en accord avec la hiérarchisation des impacts par rapport aux écoulements des crues proposées pour le risque inondation ?

Éléments présents dans le dossier :

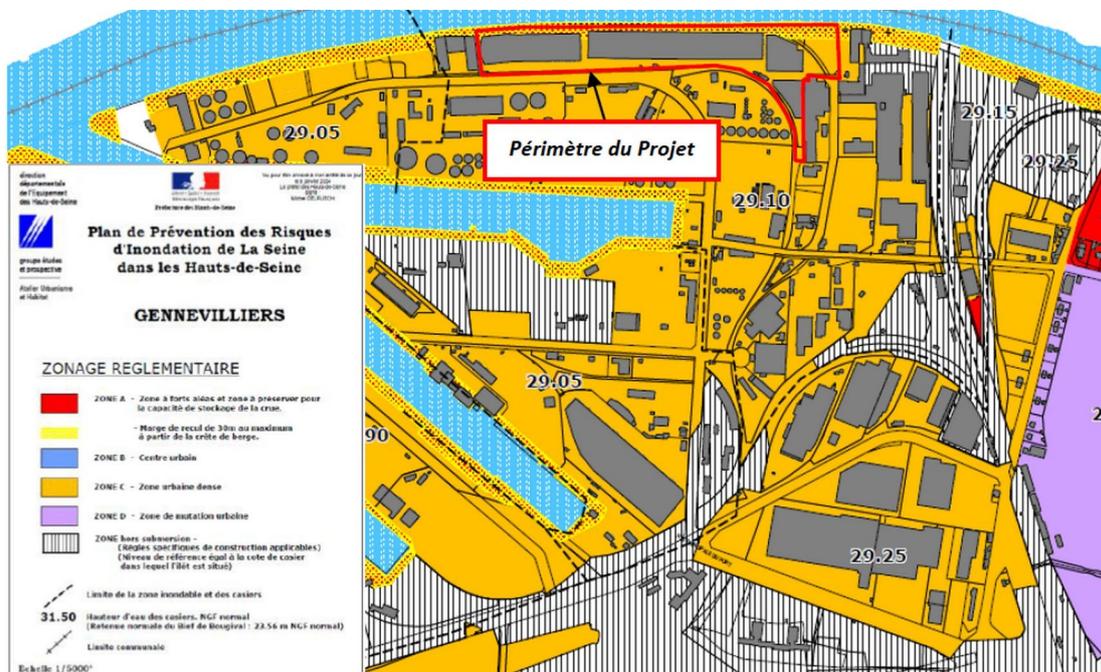


Illustration 5 : Zonage du PPRi en fonction du périmètre de projet (source : PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine)

Le site d'implantation est majoritairement situé en zone C (orange) et A (rouge) du plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine approuvé le 9 janvier 2004 et modifié en juillet 2022

Selon la note, la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) retenue pour le secteur d'étude est de 29,1 m NGF¹², correspondant à la cote de la crue de 1910. D'après la cartographie des aléas du PPRi, le site du projet est exposé à une submersion sous une hauteur d'eau allant de moins de cinquante centimètres à plus de deux mètres en bord de Seine.

Une étude hydraulique spécifique est ainsi prévue afin de :

- caractériser l'état hydraulique de l'environnement initial ;
- évaluer les impacts hydrauliques du projet au regard des contraintes du PPRi ;
- proposer éventuellement des mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts hydrauliques en respectant les dispositions du PPRi.

En particulier, elle permettra d'évaluer les impacts sur les écoulements de la Seine en période de crue afin de ne pas aggraver le risque lié aux inondations. Le modèle utilisé intégrera des crues de « calage » conformément à la doctrine Driat « Aménagements impactant le libre écoulement des eaux » (dont la référence et le lien utile ne sont pas indiqués) pour évaluer les niveaux d'eau et vitesses d'écoulement avant/après aménagement (crues

¹² Nivellement général de la France : réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire français métropolitain continental et la Corse, géré par l'IGN

de référence centennale du PPRi de 1910 et crue moyenne d'occurrence trente ans de 1955 faiblement débordante).

Réponse de l'Autorité environnementale :

Les hypothèses prises pour la modélisation (crues caractéristiques des cas les plus défavorables) semblent adéquates, sous réserve de la prise en compte des facteurs aggravants prévisibles liés aux effets du changement climatique.

L'Autorité environnementale attend également que la résilience du projet face au risque inondation soit correctement décrite, notamment au travers d'une analyse de la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie (cf. 2.17), qui n'est pour l'instant pas envisagée selon la note. La transparence hydraulique du projet devra être démontrée afin de ne pas aggraver le risque pour le voisinage (à la crue, comme à la décrue) ni augmenter les enjeux en cas d'inondation. Une analyse particulière devra porter sur la prévention de la dispersion des biens stockés en cas d'événement très impactant.

2.15. Prise en compte de l'enjeu plan de prévention des risques technologiques

Question posée par le maître d'ouvrage :

Les services instructeurs sont-ils en accord avec la méthode qualitative retenue afin de justifier la compatibilité du projet avec le PPRt ?

Éléments présents dans le dossier :

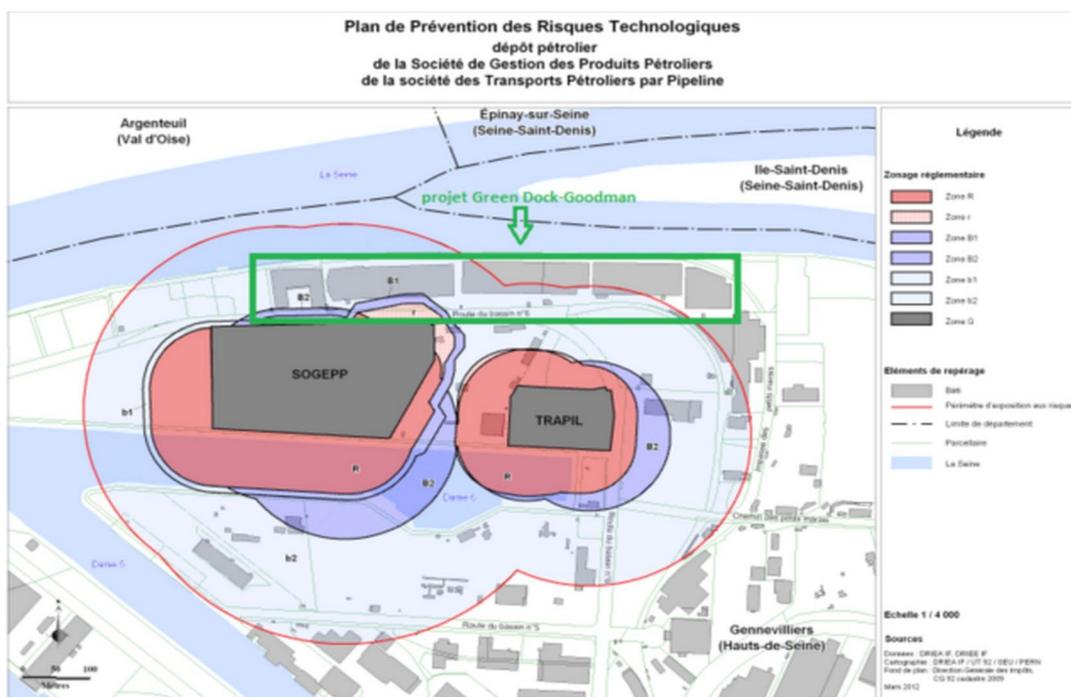


Illustration 6 : Zonage du PPRt en fonction du périmètre de projet (source : PPRt)

Les futurs bâtiments du projet Green Dock étant situés à proximité de deux sites industriels (Sogeppe et Trapil) soumis à autorisation avec servitude sur le port de Gennevilliers, une analyse de la compatibilité du projet avec le PPRt (plan de prévention des risques technologiques) est prévue (cf. zones B1 et B2 de la cartographie). Selon la note de cadrage, cette étude comprendra :

- l'analyse du zonage des aléas (synthèse et zonage brut) qui permet de préciser les différents éléments de bâtis concernés et les prescriptions réglementaires ;

- l'analyse des phénomènes dangereux générant les zones d'aléa et les gammes d'intensité qui définissent l'exigence en termes de résistance à la ruine et en termes de protection des personnes (thermique) ;
- la justification qualitative non calculatoire de la compatibilité du projet au PPRt en détaillant les mesures projet adoptées pour adapter le bâtiment à son contexte.

Réponse de l'Autorité environnementale : cf. 2.6 et 2.18

L'Autorité environnementale rappelle l'importance de traiter le risque spécifique lié aux différents produits ou substances susceptibles de présenter un risque, tant ceux présents dans les installations voisines que ceux concernés par le projet. Il sera nécessaire de préciser leur lieu de stockage et d'évaluer particulièrement les effets dominos sur le site du projet lui-même et à partir des sites voisins. Un focus sur les conditions d'intervention des services de secours en cas de sinistre de haute intensité sera nécessaire pour la bonne information du public notamment compte tenu des risques que cela peut générer pour la circulation et pour les milieux concernés (Seine et ses rives).

2.16. Analyse des effets cumulés avec d'autres projets

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe valide-t-elle les projets retenus pour l'analyse des effets cumulés ?

La MRAe identifie-t-elle d'autres projets à prendre en compte pour l'analyse des effets cumulés (hors volet écologique) que ceux identifiés et dont elle aurait à disposition ou à recommander ?

La MRAe identifie-t-elle d'autres projets à prendre en compte pour l'analyse des effets cumulés pour le volet écologique que ceux identifiés ci-avant et dont elle aurait à disposition ou à recommander ?

Éléments présents dans le dossier :

Selon la note de cadrage, les projets à analyser au titre des effets cumulés ont été sélectionnés sur le critère du périmètre géographique (aire d'étude éloignée d'un kilomètre km autour du site de projet) et du critère temporel (projets existants et approuvés au moment du dépôt de l'étude d'impact sur la période 2020-2022), notamment au regard de la définition de l'article R.122-5 du code de l'environnement. L'analyse exclut de fait certains projets ne répondant pas selon le dossier aux critères du code : projet de sanctuarisation du bras de la Seine, projet de classement en réserve naturelle de la pointe de l'île Saint-Denis, candidature de la commune d'Épinay-sur-Seine à l'appel à projets Nature 2050 de la Métropole du Grand Paris, travaux d'aménagement du bras secondaire de Gennevilliers sur la Seine aval pour les Jeux Olympiques.

Réponse de l'Autorité environnementale :

Selon l'Autorité environnementale, hormis la candidature de la commune à l'appel à projets Nature 2050 qui est encore à un stade trop amont, la note ne justifie pas suffisamment pourquoi les autres projets ont été écartés, étant donné notamment leur proximité forte au projet (cf. supra). Selon l'article R 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit présenter une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus, « existants ou approuvés ». Ce même article définit les projets existants comme ceux qui, à la date du dépôt du dossier d'étude d'impact, ont été réalisés ainsi que les projets approuvés comme ceux qui ont fait l'objet, à la même date, d'une décision leur permettant d'être réalisés. L'Autorité environnementale recommande donc de prendre en compte ces notions de manière très large, en y incluant non seulement les projets ayant fait l'objet d'une étude d'impact et/ou d'une autorisation environnementale mais aussi les projets qui sont par exemple permis dans les PLU de la commune concernée et des communes situées à proximité, ainsi que les projets qui ont d'ores et déjà été livrés ou sont en cours de réalisation, dès lors qu'ils sont susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le présent projet tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation (une fois le projet réalisé).

Par ailleurs, sur le plan méthodologique, il faudra distinguer les projets déjà autorisés à intégrer au scénario de référence (scénario correspondant à l'évolution de l'environnement du secteur concerné en l'absence de réalisation du projet), des autres projets connus mais non encore approuvés, qui devront seulement être pris en compte pour l'analyse des incidences cumulées. Certains projets, aujourd'hui non autorisés, pourront l'être à

cette date. Le scénario de référence devra prendre en compte leurs effets et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui leur auront été prescrites.

L'Autorité environnementale souligne également l'importance d'analyser les effets cumulés entre les projets en phase exploitation et pas uniquement en phase chantier, comme c'est souvent observé. Elle rappelle que les effets sur l'urbanisation sont également à analyser.

2.17. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et les plans, schémas et programmes opposables

Questions posées par le maître d'ouvrage :

La MRAe identifie-t-elle d'autres documents complémentaires opposables à étudier au regard de la liste fournie ci-avant ?

La MRAe identifie-t-elle des documents complémentaires non opposables essentiels à étudier au regard de la liste fournie ci-avant ?

Éléments présents dans le dossier :

Selon la note de cadrage, une analyse de la compatibilité du projet avec les documents suivants sera réalisée :

- PLU de Gennevilliers approuvé le 23 mars 2005, révisé en avril 2022 ;
- schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris ;
- schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) du 27 décembre 2013 (éléments pertinents intégrés dans le PLU révisé), en cours de révision ;
- schéma régional de cohérence écologique (SRCE) approuvé le 26 septembre 2013 (volet régional de la trame verte et bleue), en cours de révision ;
- schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie 2022-2027 adopté le 23 mars 2022 ;
- schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) arrêté le 14 décembre 2012 ;
- plan de protection de l'atmosphère (PPA) francilien 2019-2025 ;
- plan climat air énergie métropolitain (PCAEM) de la Métropole du Grand Paris approuvé en novembre 2018 et plan climat air énergie territorial (PCAET) du territoire Boucle Nord de Seine approuvé en novembre 2022 ;
- plan régional de prévention et de gestion des déchets d'Île-de-France (PRPGD) approuvé le 21 novembre 2019 et plan national de prévention des déchets (PNPD) 2014-2020 ;
- plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la Seine dans les Hauts-de-Seine du 9 janvier 2004 modifié le 11 juillet 2022 ;
- plan de prévention des risques technologiques (PPRt) Sogep-Trapil approuvé le 21 décembre 2012.

Réponse de l'Autorité environnementale :

L'Autorité environnementale recommande d'ajouter à cette liste le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), en cours de révision, et le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Seine-Normandie (PGRI) et de prendre en compte les orientations connues du schéma directeur de la région Île-de-France en cours de révision ainsi que l'état d'avancement du SRCE également en cours de révision.

L'articulation du projet avec l'ensemble de ces différents plans doit être analysée au-delà des seuls liens de compatibilité ou de cohérence prévus par la réglementation. Selon l'Autorité environnementale, la conception du projet doit s'y appuyer et s'en enrichir de façon à coordonner au mieux le traitement des enjeux environnementaux qu'ils portent. À titre d'illustration, l'articulation avec la stratégie régionale fret et logistique 2022-2027 et plus largement, la stratégie nationale bas carbone, et ses objectifs de neutralité carbone à 2050, est d'autant plus nécessaire que le projet entend mettre en œuvre une stratégie de décarbonation.

De plus, pour certains plans et programmes actuellement en cours de révision (PDUIF, Sdrif-E), l'Autorité environnementale invite le pétitionnaire à intégrer les bilans et orientations nouvelles liées aux autres documents de planification territoriale, dès lors que ceux-ci seront connus.

2.18. Évaluation des risques accidentels/Étude de dangers

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe valide-t-elle l'outil de calcul utilisé et les hypothèses retenues dans le cadre de l'évaluation des effets toxiques des fumées de l'incendie ?

Éléments présents dans le dossier :

Selon la note de cadrage, une étude de dangers sera réalisée selon une modélisation de la dispersion dans l'atmosphère des fumées d'incendie, et l'évaluation des distances d'effets avec le modèle « User-defined » du logiciel 2D PHAST (Process Hazard Analysis Software Tools), de DNV Technica, dans sa version 8.61. et comprendra :

- la modélisation de la dispersion des fumées toxiques émises par un incendie ;
- l'analyse de l'impact sanitaire en cas d'accident afin de vérifier la probabilité d'atteindre des tiers ;
- l'analyse des effets du projet en termes de risque de visibilité sur les axes routiers en cas de fumées opaques.

Réponse de l'Autorité environnementale :

Dans l'étude d'impact, les risques d'accident industriels doivent être développés et ne pas renvoyer uniquement à l'étude de dangers. Pour l'Autorité environnementale, l'étude d'impact ne doit pas seulement présenter les principaux résultats de cette étude mais également la démarche mise en œuvre pour évaluer et maîtriser les risques, y compris dans le résumé non technique de manière « non technique » pour le grand public et en exploitant les retours d'expérience d'incidents et d'accidents intervenus sur des installations analogues.

L'étude menée et le modèle devra prendre en compte le risque d'effets dominos, en particulier avec les autres ICPE (notamment Seveso), situées à proximité et se fonder sur plusieurs scénarios différenciés (en fonction de leur probabilité d'occurrence) ainsi produire un résumé cartographique des zones d'effets et de leur criticité, permettant d'une meilleure visualisation pour le public.

L'Autorité environnementale alerte également sur le risque de pollution des milieux naturels par les eaux d'extinction d'incendie et par les retombées des fumées à la suite d'un incendie, notamment par un phénomène de lessivage par les eaux de pluie, qui sont susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement et la santé qui devront être étudiés.

Les effets sur les salariés devront également être précisés de même que les modalités de stockage et d'élimination des eaux d'extinction en cas d'incendie.

2.19. Méthodologie

Questions posées par le maître d'ouvrage :

La MRAe valide-t-elle les méthodologies et hypothèses retenues dans les études engagées (diagnostic de pollution du sous-sol, étude géotechnique, étude GES, état initial acoustique, ERS, etc.) ?

Éléments présents dans le dossier : cf. p.111 à 177

Réponse de l'Autorité environnementale :

En termes de risques sanitaires, l'Autorité environnementale estime que la prise en compte des pollutions générées par les flux de déplacements liés au projet exige d'abord une analyse de l'état initial, comprenant des mesures récentes de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore du secteur du projet établies selon une première documentation (indices Citeair, données Airparif et Bruitparif, etc.) et des méthodologies éprouvées.

À ce titre, en termes de méthodologie, l'Autorité environnementale note que les mesures acoustiques ont été réalisées sur un seul jour. Des mesures acoustiques sur une plus large période (semaine complète) et avec une temporalité différente (hors période juillet/août) seraient plus représentatives.

Pour le diagnostic de pollution des sols, sachant que des bâtiments sont encore présents sur site, celui-ci devrait être complété avec la réalisation de nouveaux sondages après démolition de ces bâtiments.

Pour l'évaluation des nuisances liées aux flux de déplacements liés à l'exploitation du site (notamment routier), l'étude d'impact doit comprendre des relevés sur site et une modélisation des évolutions avec et sans le projet. Les données doivent systématiquement être comparées aux valeurs limites de la réglementation française ainsi qu'aux valeurs cibles recommandées par l'OMS, ce qui ne semble pas être envisagé (p. 136 et 138). L'étude d'impact doit également intégrer les rejets atmosphériques du fait de l'activité logistique et des déplacements des employés et prestataires du site susceptibles d'affecter les zones d'habitation (notamment Épinay-sur-Seine et Argenteuil en rive droite de la Seine), et d'activité (zone industrielle du port de Gennevilliers) situées à proximité et définir des dispositifs pour limiter l'impact de la pollution de l'air dans le périmètre de cette zone. Pour le présent projet d'entrepôt qui relève de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement, le risque de rejets dans l'atmosphère en phase d'exploitation comme en situation d'incident ou d'accident doit être présenté ainsi que les mesures pour les prévenir et les gérer.

Concernant l'étude de trafic routier proprement dit, le périmètre d'étude est satisfaisant mais l'étude ne contient pas de scénario fil de l'eau (scénario d'évolution sans projet) qui est indispensable pour comparer les trafics générés avec et sans projet. De plus, concernant les projets urbains environnants, l'étude mentionne un seul programme de construction de logements à Colombes, à l'ouest du site du projet (rue des Entrepreneurs) dont la livraison est postérieure à la livraison du projet Green Dock et non les autres projets mentionnés dans la partie effets cumulés.

Pour plus de lisibilité et afin de mieux visualiser la répartition des trafics générés, l'étude devrait comparer les planches de trafic en situation actuelle avec celles en situation future de court terme (2027) et de long terme (à horizon 2047). Les carrefours sont partiellement étudiés, aussi bien en situation actuelle que future : les réserves de capacité sont présentées, mais le détail des calculs n'est pas fourni et les longueurs de files d'attente ainsi que les temps d'attente ne sont pas indiqués. Dans le modèle de trafic utilisé, les hypothèses et le calage du modèle doivent figurer. Les impacts du projet sur le réseau routier national n'ont pas non plus été analysés. Enfin, l'hypothèse de part modale de transports en commun est très inférieure à celle actuelle sur le secteur selon l'Insee¹³. L'étude d'impact devra se fonder sur les données les plus adaptées et justifier les choix effectués pour assurer un report modal efficace, autant pour le transport de marchandises que pour le déplacement des employés.

Concernant l'étude de trafic fluvial, l'Autorité environnementale constate que les données de comptage datent de 2019 et peuvent ne pas être représentatives de l'état actuel. L'étude d'impact devra s'appuyer sur les chiffres les plus récents disponibles.

Enfin, concernant le diagnostic écologique, l'Autorité environnementale note que les relevés de terrain peuvent ne pas être représentatifs car réalisés de manière limitée (p. 124 du diagnostic écologique), notamment durant la période hivernale (seulement une visite réalisée en décembre 2022) alors qu'un certain nombre d'espèces d'oiseaux hivernants sont susceptibles de fréquenter le site.

Le maître d'ouvrage est invité à prendre en compte les observations qui précèdent dans son dossier d'évaluation environnementale.

¹³ Évaluée à 41 % (donnée 2016) selon l'étude trafic, p. 8.

Délibéré en séance le 26/07/2023

Siégeaient :

Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,
Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.



**PRÉFET
DES HAUTS-DE-SEINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de la coordination
des politiques publiques
et de l'appui territorial**

Bureau de l'environnement, des installations
classées et des enquêtes publiques

Affaire suivie par : M. Ligneau

Tél : 01 40 97 23 58

Pref.environnement@hauts-de-seine.gouv.fr

N° dossier : 20230391

Exploitant : GOODMAN (projet GREEN DOCK)

Adresse : Port de Gennevilliers

Commune : Gennevilliers

LR+AR

Nanterre, le 31 août 2023

Monsieur le préfet des Hauts-de-Seine

A

Monsieur le directeur technique
De la société Goodman France

Objet : projet « Greendock » porté par la société GOODMAN France. Demande cadrage du contenu de l'étude d'impact.

P.J : avis prévu à l'article R.122-4 du code de l'environnement.

Par courrier en date du 24 avril 2023, vous avez porté à ma connaissance votre projet visant à construire et exploiter une plateforme logistique urbaine multimodale sur le port de Gennevilliers, sous la dénomination « Green Dock ».

Ce projet relève du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement relative au stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts.

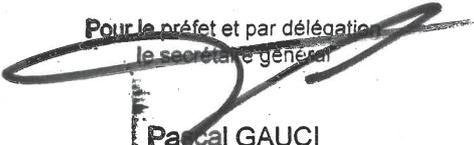
Conformément à votre courrier précité et ma décision du 31 août 2023 que je vous communiquerais par ailleurs, votre demande d'enregistrement sera instruite selon les règles de procédure relatives à l'autorisation environnementale, prévues par le chapitre unique du titre VIII du livre 1^{er} du Code de l'environnement.

Vous m'avez demandé, sur le fondement de l'article R. 122-4 du Code de l'environnement, de rendre un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact, conformément à l'article L. 122-1-2 du même Code.

Je vous prie de trouver cet avis ci-annexé.

Le préfet

Pour le préfet et par délégation
le secrétaire général


Pascal GAUCI

Projet GREEN DOCK – Plateforme multimodale de Gennevilliers (92)

Avis prévu par l'article R. 122-4 du Code de l'environnement

La société Goodman France porte un projet de plateforme logistique urbaine multimodale, dénommé « Green Dock », route du bassin n° 6 dans le port fluvial de Gennevilliers.

Le projet prévoit 85 000 mètres carrés de bâtiments logistiques sur quatre niveaux et 11 000 mètres carrés de bureaux sur huit niveaux, sur un terrain de 63 000 mètres carrés situé en bord de Seine au nord-ouest du port. Les bâtiments projetés longent le fleuve sur environ 600 mètres face à la pointe aval de l'Île-Saint-Denis (93) et aux berges sud des communes d'Epinay-sur-Seine (93) et Argenteuil (95). Leur hauteur prévue pourra atteindre 35 mètres. Le volume total de marchandises susceptibles d'être stockées avoisine 500 000 mètres cubes. 15 % de ces marchandises seront acheminées par voie fluviale, le reste par voie routière.

Ce dimensionnement et cette situation visent à économiser la surface foncière (la même surface logistique déployée de plain-pied nécessiterait un foncier environ trois fois supérieur), et à réduire le transport routier en milieu urbain dense, en recourant au transport par barges fluviales de véhicules de transports légers ou de vélos-cargos chargés vers des quais de déchargement le long de l'axe Seine.

Le projet est soumis à autorisation simplifiée (enregistrement) au titre de la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement relative au stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts.

Du fait de ses interférences avec les lits mineurs et majeurs de la Seine et la nappe alluviale, le projet relève de plusieurs rubriques de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) visée à l'article L. 214-2 du Code de l'environnement. En application du I bis de l'article L. 512-7 du Code de l'environnement, ces IOTA font partie intégrante de l'installation soumise à la législation des installations classées et ne sont pas soumises aux autorisations ou déclarations prévues par la législation sur l'eau, ni à l'autorisation environnementale mentionnée prévue par l'article L. 181-1 du Code de l'environnement.

Par ailleurs, sur la base des éléments fournis par la société pétitionnaire, le projet n'apparaît pas soumis à une évaluation environnementale au titre du I de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.

Cependant, compte tenu des caractéristiques du projet (notamment ses dimensions) et de son environnement, la demande d'enregistrement sera, sur le fondement de l'article L. 512-7-2 du Code de l'environnement, instruite selon les règles de procédure relatives à l'autorisation environnementale.

C'est dans ce cadre que la société Goodman France a présenté le 24/04/2023, sur le fondement des articles L. 122-1-2 et R. 122-4 du Code de l'environnement, une demande d'avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact, conformément à l'article L. 122-1-2 du Code de l'environnement.

1. Portée du présent avis

Le présent avis est rendu sur le fondement des informations contenues dans la demande d'avis du 24/04/2023.

Il a pour objet d'éclairer la société pétitionnaire sur le champ et le degré de précision des informations qu'elle doit fournir dans son dossier de demande d'autorisation environnementale. Il ne se substitue pas aux dispositions législatives et réglementaires, voire aux guides de référence, auxquels la société pétitionnaire est tenue de se conformer pour la constitution de ce dossier, ni ne l'exonère de sa responsabilité quant à sa qualité et à son contenu. La société pétitionnaire doit le regarder comme une information sur les enjeux de sa demande qui feront l'objet d'une vigilance particulière de l'administration, et sur lesquels elle attend en conséquence un haut degré d'approfondissement.

Il ne prive pas le préfet de sa faculté de faire compléter le dossier de demande d'autorisation et ne préjuge

pas de la décision qui sera prise à l'issue de la procédure d'instruction.

Par ailleurs, la société pétitionnaire a, dans sa demande d'avis du 24/04/2023, adressé directement certaines questions à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD). La société pétitionnaire est donc invitée à consulter les réponses émises par la MRAe dans son avis délibéré n° MRAe ACPIF-2023-013 publié le 26/07/2023¹. Pour celles de ces questions que la MRAe a écartées comme relevant des services de l'État qui seront chargés de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale, la société pétitionnaire est invitée à se reporter au présent avis.

2. Instruction et consultations

La demande d'avis du 24/04/2023 a été instruite par le service Risques et installations classées de l'unité départementale des Hauts-de-Seine de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) d'Île-de-France.

Le tableau suivant présente la liste des personnes consultées (hors consultations internes à la DRIEAT) et les réponses obtenues :

Personne consultée	Nature de la consultation	Avis rendu
Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable, en sa qualité d'autorité environnementale	Obligatoire	Oui
Direction générale de la santé	Facultative	Oui
ARS Île-de-France	Obligatoire	Oui
Commune de Gennevilliers (92)	Obligatoire	Oui
Commune de Villeneuve-la-Garenne (92)	Obligatoire	Oui
Commune de l'Île-Saint-Denis (93)	Obligatoire	Oui
Commune d'Epinay-sur-Seine (93)	Obligatoire	Oui
Commune d'Argenteuil (95)	Obligatoire	Oui
Commune de Saint-Gratien (95)	Obligatoire	Non
Commune d'Enghien-les-Bains (95)	Obligatoire	Non
Commune de Deuil-la-Barre (95)	Obligatoire	Non
Commune de Sannois (95)	Obligatoire	Oui
Etablissement public territorial Boucle Nord de Seine	Obligatoire	Non
Etablissement public territorial Plaine Commune	Obligatoire	Oui
Communauté d'agglomération Plaine Vallée	Obligatoire	Non
Communauté d'agglomération Val Parisis	Obligatoire	Non
Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, en sa qualité de gestionnaire du Parc départemental de l'Île-Saint-Denis	Obligatoire	Oui
Haropa Port, en sa qualité de propriétaire du site du projet	Facultative	Non
Voies Navigables de France	Facultative	Non
Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris, bureau de la prévention	Facultative	Oui
Société SOGEPP	Facultative	Oui
Société TRAPIL	Facultative	Oui

1 <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-projets-de-la-mrae-ile-de-france-a1203.html>

3. Urbanisme

3.1. Plan local d'urbanisme

Le projet est situé en zone UEPe (secteur dit « Port/Seine) du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Gennevilliers. Le dossier de demande d'autorisation environnementale doit démontrer sa compatibilité avec les dispositions du règlement de ce PLU relatives à cette zone.

En particulier :

- les constructions en sous-sol sont interdites, à l'exception de celles destinées à l'usage de stationnement ;
- les constructions doivent être implantées à une distance minimale de 6 m des limites séparatives ;
- les constructions doivent être implantées à une distance minimale de 5 m des emprises publiques et privées ;
- les distances d'implantation des constructions les unes par rapport aux autres doivent être au minimum de 4 m ;
- l'emprise au sol ne peut excéder 60 % de la superficie du terrain ;
- la hauteur des constructions ne peut excéder 30 m au faitage avec une exception à 35 m dans la limite de 15 % de la superficie du terrain d'assiette constitué de l'emprise foncière de référence sur laquelle est déposée une autorisation d'urbanisme relative à un projet de construction ;
- les matériaux de façade doivent être choisis conformément à l'article 11 du règlement ;
- les caractéristiques des clôtures sont réglementées ;
- la surface des aires de stationnement est réglementée ;
- les structures doivent être intégrées de manière harmonieuse dans le paysage ;
- les dispositifs liés à la production d'énergies renouvelables doivent être implantés dans le respect des sites, des paysages et des perspectives de la ville.

3.2. Demande de permis de construire

Les pièces suivantes devront être fournies dans la demande de permis de construire :

- PC 11 – étude d'impact ;
- PC 13 – attestation indiquant les mesures prises pour faire face au risque d'inondation et aux risques technologiques ;
- PC 14 – copie de l'agrément de construction de bureaux ;
- PC 16 – étude de sécurité publique, à joindre sous pli confidentiel ;
- PC 16-1 – formulaire attestant de la prise en compte de la réglementation thermique ou environnementale ;
- PC 25 – justificatif du dépôt de la demande d'autorisation au titre de la législation relative aux ICPE ;
- PC 33-1 – formulaire de redevance ;
- Demande d'autorisation d'installer des panneaux photovoltaïques au titre de la législation de l'urbanisme (cf. point 6.1).

3.3. Plans applicables en matière de prévention du risque d'inondation

3.3.1. PPRI et PGRI. Page 207 de la demande d'avis du 24/04/2023, il y a une confusion entre le PGRI (plan de gestion des risques d'inondation) et le PPRI (plan de prévention du risque d'inondation). Le premier a une portée relative à l'ensemble du bassin hydrographique Seine-Normandie et s'impose au projet dans un rapport de compatibilité à ses objectifs. Le second a une portée départementale et s'impose au projet dans un rapport de conformité stricte.

3.3.2. Compatibilité au PGRI. L'étude hydraulique, en cours d'élaboration par la société pétitionnaire, sera très importante eu égard à l'emplacement du projet et à ses dimensions. Elle devra démontrer la neutralité hydraulique² du projet, notamment l'équilibre remblai-déblai en surface. Les hypothèses sur lesquelles sera fondée la modélisation devront être explicites.

² Absence d'effet positif ou négatif sur l'écoulement des eaux.

3.3.3. Conformité au PPRI. Le projet est situé en zones A (zone d'aléa fort) et C (zone urbaine dense) du règlement du plan de prévention des risques d'inondation de la Seine dans les Hauts-de-Seine. La cote de casier est située à 29,10 m NGF.

La demande d'autorisation environnementale doit démontrer la conformité du projet :

- au règlement des zones A et C (1. et 3. du I du titre 2 du règlement) ;
- aux règles de construction applicables aux bâtiments et installations neufs dans les quatre zones du plan y compris dans les îlots hors submersion (II du titre 2 du règlement).

A noter :

- page 29 de la demande d'avis du 24/04/2023, il est indiqué que « *Tous les locaux techniques associés aux besoins du parking souterrain seront installés en sous-sol (point conforme avec le PPRI, ceux hors besoin étant installés au-dessus de la cote casier)* ». Le dossier de demande d'autorisation environnementale devra décrire le type de locaux envisagés en sous-sol et justifier en quoi ils sont strictement nécessaires au fonctionnement du sous-sol. A défaut, ils sont à implanter au-dessus du terrain naturel ;
- page 112, la carte de situation localisant le projet dans le zonage du PPRI ne fait pas figurer l'emprise des bâtiments projetés. Cette emprise devra figurer dans le dossier de demande d'autorisation environnementale ;
- page 169, la disposition citée relative aux aménagements n'est applicable qu'en zone D (zone de mutation urbaine) et ne concerne pas le projet.

3.4. Plan de prévention des risques technologiques

Le projet est situé dans le périmètre d'exposition aux risques et dans le zonage réglementaire du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) commun aux dépôts pétroliers SOGEPP et TRAPIL, situés au sud.

Il est, en l'état de sa définition, concerné à coup sûr par les secteurs B1, B2 et b2 du zonage réglementaire. La société pétitionnaire devra également se positionner par rapport aux secteurs b1 et r ainsi qu'au secteur R qui s'étend au nord du site SOGEPP sur la route du bassin n° 6.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale doit en tout état de cause démontrer la conformité du projet avec toutes les dispositions du règlement du PPRT. Cf. également point 5.1.

En particulier :

- En zones B1 et B2 : au titre de l'article 10, point II.3 du règlement, sont admises les constructions à usage d'activité et les aménagements de leur terrain sous réserve d'accueillir une présence humaine strictement nécessaire à l'activité et de ne pas accueillir du public. De plus, en zone B1, le projet doit présenter des caractéristiques de nature à garantir la protection des personnes pour des effets de surpression dont l'intensité se situe entre 20 à 50 mbar et des effets thermiques continus dont l'intensité se situe au maximum, donc à plus de 8 KW/m² ;
- En zone B2, le projet doit présenter des caractéristiques de nature à garantir la protection des personnes pour des effets de surpression dont l'intensité se situe entre 50 à 140 mbar ;
- En zone b2 : au titre de l'article 14, point II.4 du règlement, sont admises les constructions à usage d'activité et les aménagements de leur terrain ainsi que les ERP de 20 personnes et les aires de stationnement liés aux activités autorisées. De plus, en zone b2, le projet doit présenter des caractéristiques de nature à garantir la protection des personnes pour des effets de surpression dont l'intensité se situe entre 20 à 50 mbar.

4. Prévention des risques environnementaux et sanitaires (étude d'impact)

4.1. Justification du choix du projet

L'étude d'impact doit présenter les raisons du choix du projet au regard de ses incidences sur l'environnement et la santé humaine, et les solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées (7°

du II de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement).

Dans sa demande d'avis, la société pétitionnaire indique en outre qu'elle présentera dans l'étude d'impact la justification du besoin de stockage (démonstration que la construction de nouvelles surfaces d'entrepôts logistiques répond à un besoin précisément identifié et quantifié) et qu'elle démontrera que le choix du projet est celui du moindre impact environnemental. Les utilisateurs des capacités d'entreposage à venir n'étant pas encore connus, l'étude d'impact devra apporter des précisions quant à la destination et l'usage de ces surfaces logistiques, les matières pouvant être stockées, ainsi que sur l'impact carbone global du projet (émissions de gaz à effet de serre du scope 3 notamment lié au transport des marchandises).

4.2. Etat initial

Le site du projet a été le siège d'autres installations classées pour la protection de l'environnement, exploitées par la société Financière Logimmo et Développement, sous le régime de l'autorisation. Les activités étaient principalement de nature logistique.

Au titre de son obligation de remise en état prévue par l'article L. 512-6-1 du Code de l'environnement, la société Financière Logimmo et Développement a réalisé des diagnostics de l'état des sols et du sous-sol et une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) qui concluent à compatibilité du site avec un usage industriel.

La société pétitionnaire est invitée à consulter ces diagnostics afin de constituer sa description de l'état initial de l'environnement au sens du 3° du II de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement, et à s'assurer de la validité des conclusions de l'EQRS au regard des types d'usages prévus par son propre projet. Si nécessaire, elle diligentera des compléments d'étude.

Par ailleurs, la société Financière Logimmo et Développement reste à ce jour tenue de surveiller l'impact de ses activités passées sur les eaux souterraines, ce pour quoi il existe un réseau piézométrique. Dans le cas où cette surveillance serait toujours en place au démarrage des travaux d'aménagement du projet Green Dock, la société pétitionnaire serait tenue de conserver ce réseau et d'en assurer l'accès à la société Financière Logimmo et Développement. Il est également possible que les deux sociétés conviennent d'une modification de ce réseau afin de le rendre compatible avec la nouvelle infrastructure, sous réserve que le nouveau réseau soit dimensionné par un hydrogéologue expert et présente les garanties exigées en matière de surveillance des eaux souterraines par la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués.

4.3. Impacts cumulés des projets

La société pétitionnaire a identifié dans sa demande d'avis du 24/04/2023 la densité importante d'installations classées pour la protection de l'environnement au sein du port de Gennevilliers, dans les alentours du projet.

Elle veillera à bien évaluer dans son étude d'impact le cumul des incidences de son projet avec celles des autres projets existants ou approuvés³, notamment sur les aspects en lien avec le paysage, le trafic (routier et fluvial), le bruit et la qualité de l'air.

4.4. Paysage

4.4.1. Compatibilité ou prise en compte des plans et programmes en matière de paysage. Outre que les paysages font partie des intérêts protégés par la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (article L. 511-1 du Code de l'environnement), le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Gennevilliers dispose qu'une attention particulière doit être portée à l'insertion harmonieuse des structures dans le paysage.

³ Art. R. 122-5 II 5° e) du Code de l'environnement : Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés. Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés. Sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public, ou ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

En outre, sur les berges faisant face au projet se trouve un paysage qualitatif, naturellement avec la Seine et historiquement avec le chemin de halage, dont la préservation et le développement du potentiel figurent au contrat de développement territorial (CDT) de l'établissement public territorial Plaine Commune. Ce linéaire est également inscrit dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France.

L'étude d'impact du projet doit démontrer la compatibilité du projet avec les prescriptions et objectifs fixés par le PLU et le SRCE, et la prise en compte du CDT précité.

4.4.2. Impacts cumulés des projets. La société pétitionnaire doit évaluer dans son étude d'impact le cumul des incidences de son projet en matière de paysage avec celles des autres projets existants ou approuvés³, sur le territoire des communes de Gennevilliers, ainsi que de l'Île-Saint-Denis (93), d'Epinay-sur-Seine (93), et d'Argenteuil (95), auxquelles il fait face. L'étude d'impact devra recenser ces aménagements et démontrer l'acceptabilité des modifications induites par le projet sur leurs perspectives paysagères, en tenant compte de leurs objectifs particuliers.

S'agissant de la commune de l'Île-Saint-Denis, le projet est visible depuis la pointe aval de l'île (« Pâtis d'Hautefeuille » qui accueille une réserve ornithologique) et le Parc départemental. Une base de loisirs nautiques y est également prévue.

S'agissant de la commune d'Epinay-sur-Seine, elle indique porter ou soutenir des projets de préservation et renouvellement de ses berges de Seine, dont l'un des objectifs principaux est l'aménagement paysager avec l'ouverture d'une vue panoramique sur l'ensemble de la boucle Nord de la Seine et au-delà sur Paris. La commune indique que le projet Green Dock est susceptible de remettre en cause cette dynamique.

À noter un projet commun à ces deux communes : la « passerelle modes actifs » au-dessus de la Seine, environ 1 km à l'est du projet Green Dock (au niveau de la mairie d'Epinay-sur-Seine et du parc départemental de l'Île-Saint-Denis), dont les travaux doivent commencer en 2023.

S'agissant de la commune d'Argenteuil, outre la continuité écologique de ses berges avec la commune d'Epinay-sur-Seine, il faut également relever, dans le Jardin des Justes, l'aménagement de promontoires spécialement destinés à contempler la vue sur la Seine au sud.

4.4.3. Retrait des berges. Des échanges ont déjà eu lieu entre la société pétitionnaire et l'architecte conseil et le paysagiste conseil de l'État, qui ont attiré l'attention sur la nécessité d'un recul du bâtiment de quelques mètres par rapport à la Seine afin d'assurer une continuité paysagère et écologique ainsi que la restauration et la préservation de la berge.

La société pétitionnaire n'ayant pas modifié son projet après ces échanges, le volet paysager de l'étude d'impact devra démontrer son insertion harmonieuse par rapport à la Seine et par rapport à l'enjeu de préservation de ses berges.

4.4.4. Ombre. Compte tenu de ses dimensions (de l'ordre de 600 m de largeur et 30 m de hauteur) et de son orientation est-ouest, le projet projettera globalement son ombre vers son secteur nord (sur la Seine, et, le cas échéant en fin de journée, le territoire de la commune de l'Île-Saint-Denis).

L'étude d'impact devra évaluer la portée de cette ombre et le cas échéant, identifier les aménagements existants ou approuvés³ susceptibles d'être impactés au regard de leurs usages et évaluer cet impact.

La vigilance de la société pétitionnaire est appelée sur certaines vues prédictives utilisées pour la présentation du projet⁴, sur lesquelles on voit des arbres situés au nord du site en bordure de Seine projeter de l'ombre sur le bâtiment Green Dock dans une direction sud-ouest, ce qui ne peut correspondre qu'à une configuration extrême de lever de soleil au solstice d'été, non représentative de l'impact réel du projet. Si de telles vues étaient insérées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale qui sera fourni au public, celui-ci pourrait être induit en erreur et croire que la plateforme logistique ne projettera son ombre que sur les installations industrielles situées au sud, alors qu'il projettera pendant la majorité du temps son ombre sur son secteur nord.

L'étude d'impact devra donc comprendre des infographies des projections d'ombre plus représentatives du projet.

⁴ Exemples : page 6 de l'étude de circulation et d'accessibilité annexée à la demande d'avis du 24/03/2023, mais aussi sur l'espace dédié à la présentation du projet du site internet du Port de Gennevilliers : <https://www.haropaport.com/fr/web-tv/green-dock-la-plateforme-multimodale-innovante-lavant-garde-de-la-logistique-urbaine>

4.4.5. Aspects paysagers in situ. Sur le site même, l'étude d'impact devra démontrer :

- la cohérence de la dimension des bâtiments (échelles horizontale et verticale) au regard de leur alignement dans l'épannelage du port ;
- le caractère harmonieux de la composition des espaces extérieurs : cohérence de la composition des surfaces logistiques, qualité des espaces extérieurs destinés à être vus de la rive droite, qualité du traitement des limites d'une manière générale ;
- la continuité du traitement des berges et des rives en minimisant le fractionnement des ripisylves et des milieux humides encore présents ;
- la qualité et l'exemplarité des matérialités utilisées et de leur mise en œuvre, autant pour les choix constructifs que pour les matériaux utilisés ;
- la suffisance des moyens apportés à la végétalisation du projet. La place accordée aux surfaces en pleine terre, l'espace libre pour l'enracinement des végétaux devra être suffisant et adapté. Les espèces choisies devront être adaptées au contexte, aux enjeux de maintien de la biodiversité et au réchauffement climatique.

4.4.6. Vues prédictives (voir aussi point 4.4.4.) Pour les mêmes raisons de bonne information du public qu'exposées au point 4.4.4., le dossier de demande d'autorisation environnementale devra être plus explicite que la demande du 24/04/2023⁵ sur la hauteur projetée des bâtiments, et montrer sans équivoque qu'elle pourra, par endroits, s'approcher de 35 m. Les hauteurs exactes devront être mentionnées. Des coupes verticales faisant clairement figurer ces hauteurs sont attendues.

Ce point clarifié, et afin de s'assurer de la bonne prise en compte des enjeux exposés au présent point 4.4., le volet paysager de l'étude d'impact devra en outre donner à voir différents points de vue à vue d'homme (rive droite, entrée du site, vue depuis les points de vue à enjeux identifiés).

Les espèces végétales devront être nommées et les forces de plantations envisagées devront être précisées. Les matérialités des espaces extérieurs et des limites devront être indiquées.

4.5. Biodiversité

4.5.1. Zone naturelle de l'Île-Saint-Denis. Le site du projet est situé à proximité immédiate de la pointe aval de l'Île-Saint-Denis, classée en zone Natura 2000 et en zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Cette zone à enjeux écologiques forts comprend, notamment, une réserve ornithologique et un parc départemental d'agrément ouvert au public.

L'inventaire national du patrimoine naturel (INPN) recense sur le territoire de l'Île-Saint-Denis :

- 51 espèces d'oiseaux protégés ;
- 1 espèce de chauve-souris protégée (la pipistrelle commune) ;
- 1 espèce de reptile protégé (le lézard des murailles) ;
- 1 espèce végétale protégée (la drave des murailles).

4.5.2. Impact du chantier. Le volet biodiversité de l'étude d'impact doit inclure la phase de chantier, en particulier les émissions de poussières et les émissions lumineuses et sonores.

4.5.3. Impact sonore. L'impact sonore sur les espèces (en phase chantier et en exploitation) doit faire l'objet d'une attention particulière. L'approche doit être la plus factuelle possible, basée sur une modélisation de l'environnement sonore du site, une mesure des émergences et une comparaison, dans la mesure du possible, avec la bibliographie ou avec d'autres sites comparables. Le dire d'expert doit intervenir en dernier lieu.

4.5.4. Ombre (cf. aussi point 4.4.4.). L'impact de l'ombre portée du projet et de la perte d'ensoleillement sur les espèces doit être étudié.

4.5.5. Ondes. L'impact du batillage résultant de la circulation des péniches induite par l'exploitation (et le cas échéant le chantier) sur les espèces doit être étudié, avec une attention particulière au martin-pêcheur, qui niche dans une galerie creusée dans la berge de l'Île-Saint-Denis.

⁵ Seule une hauteur de 28 m est mentionnée, une unique fois, or elle correspond au plancher bas de la cellule la plus élevée, dont la hauteur maximale prévue est de 7 m.

4.5.6. Pollution lumineuse. La contribution du projet à la pollution lumineuse est considérée par la société pétitionnaire comme négligeable pour la faune, compte tenu de la présence d'autres entreprises aux alentours. Elle devra néanmoins étayer cette affirmation et, le cas échéant, définir des mesures de limitation.

4.5.7. Palette végétale. L'étude d'impact doit étudier l'opportunité de laisser la flore locale s'exprimer spontanément de préférence à la plantation d'espèces, et justifier le choix qu'elle retiendra. Dans tous les cas, les espèces exotiques doivent être exclues de la palette végétale prévues pour les plantations en faveur de la biodiversité, en particulier celles qui ont un caractère envahissant localement.

4.5.8. « Dérogation espèces protégées ». En fonction des résultats du volet biodiversité de son étude d'impact, et en ayant porté une attention toute particulière enjeux énoncés dans le présent point 4.5., la société pétitionnaire doit déterminer si son projet nécessite une ou plusieurs dérogations aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats en application du 4° du I de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement.

Le cas échéant, l'étude d'impact doit démontrer que le projet remplit les conditions d'octroi de telles dérogations. Dans un tel cas, l'autorisation environnementale tiendrait lieu de dérogation en application du 3° alinéa de l'article R. 411-16 du Code de l'environnement.

4.6. Milieu aquatique

4.6.1. Rubriques IOTA. Les rubriques IOTA (article R. 214-1 du Code de l'environnement) identifiées par la société pétitionnaire sont partagées par l'administration⁶.

4.6.2. Prescriptions générales. Il est attendu un positionnement sur la conformité du projet aux prescriptions des arrêtés ministériels de prescriptions générales des rubriques IOTA identifiées dans la demande d'avis du 24/04/2023.

4.6.3. Berges et frayères. L'impact du projet sur les berges et les frayères doit être soigneusement analysé, au moyen d'une séquence éviter-réduire-compenser (ERC).

4.6.4. Eaux pluviales. Bien qu'encadrée par les autorisations délivrées au port de Gennevilliers au titre de la législation sur l'eau, la gestion des eaux pluviales doit être détaillée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

4.7. Air

La société pétitionnaire doit prendre en compte l'enjeu relatif à la qualité de l'air au regard de l'impact du trafic routier supplémentaire engendré par son projet, dans un contexte de pollution atmosphérique régulière sur la zone concernée et de trafic automobile déjà très dense.

4.8. Santé publique

4.8.1. Captages d'alimentation en eau potable (AEP). Dans le tableau 12 de la demande d'avis du 24/04/2023, il y a lieu d'ajouter l'Agence Régionale de Santé d'Île-de-France parmi les fournisseurs de données relatives aux captages d'eau destinée à la consommation humaine et leurs périmètres de protection.

4.8.2. Bruit. A ce stade, les seules mesures acoustiques ont été réalisées en mai 2022, sur une seule journée, ce qui n'est pas représentatif. L'étude d'impact devra fonder son volet bruit sur des mesures réalisées sur une semaine complète, en évitant la période juillet/août.

4.8.3. Pollution lumineuse. La contribution du projet à la pollution lumineuse est considérée par la société pétitionnaire comme négligeable compte tenu de la présence d'autres entreprises aux alentours. Elle devra néanmoins s'assurer que le repos nocturne des populations proches du projet n'est pas susceptible

6 Hors celle(s) en lien avec la géothermie, sur lesquelles il n'est pas statué à ce stade, cf. point 6.1.

d'être gêné du fait d'un fonctionnement 24h/24, et le, cas échéant, définir des mesures de limitation.

4.8.4. Amiante. Le risque lié à l'éventuelle présence d'amiante concernant la démolition (ou, le cas échéant, la restructuration des bâtiments existants doit être pris en compte.

4.9. Impacts environnementaux et sanitaires d'un accident majeur

L'étude d'impact devra comprendre un volet spécifique sur les impacts environnementaux et sanitaires d'un accident majeur, notamment en cas d'incendie affectant plusieurs cellules de stockage ou d'incendie généralisé pouvant alors se développer sur une durée prolongée (plusieurs heures voire plus d'un jour).

Devront notamment être pris en compte :

- l'impact sur la qualité de l'air, avec une évaluation de la nature des polluants rejetés, de leurs zones de retombées, et des concentrations induites dans l'air et, si pertinent, les sols ;
- le risque sanitaire induit pour les populations ;
- le risque induit pour la biodiversité ;
- l'impact sur le milieu aquatique, en particulier la Seine.

5. Prévention des risques accidentels (étude de dangers)

5.1. Etablissements SOGEPP et TRAPIL (cf. aussi point 3.4)

Les études de dangers des établissements SOGEPP et TRAPIL, relevant du seuil haut de la directive Seveso III, déterminent le zonage réglementaire de leur PPRT commun et par conséquent les mesures de maîtrise de l'urbanisme et les mesures de protection des populations.

Dans le cadre de l'évaluation des incidences cumulées de son projet avec les projets existants, la société pétitionnaire doit fournir tous les éléments nécessaires pour s'assurer que les conclusions de ces études restent valables.

En particulier, compte tenu de la situation du projet et de ses dimensions, il convient de rechercher si les effets de surpression d'un accident survenu dans l'un de ces établissements voisins sont susceptibles d'être modifiés par réverbération sur le bâtiment Green Dock, et si une telle modification pourrait avoir un impact sur les installations classées riveraines.

De même, la société pétitionnaire doit fournir tous les éléments nécessaires pour s'assurer qu'un événement intervenant sur le bâtiment Green Dock n'a pas d'impact ou d'effet domino pour les établissements voisins.

5.2. Prévention des risques accidentels

5.2.1. Prescriptions générales. L'arrêté ministériel du 11 avril 2017 fixe les prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis au régime d'enregistrement au titre de la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées.

Cet arrêté ministériel vise à répondre à trois grands objectifs :

1. permettre la mise en sécurité des personnes présentes à l'intérieur des entrepôts ;
2. prévenir la propagation des incendies ;
3. permettre la sécurité et les bonnes conditions d'intervention des services de secours.

En application de l'article D.181-15-2 bis du Code de l'environnement, un document justifiant du respect de ces prescriptions générales doit être intégré au dossier de demande d'autorisation environnementale.

Toutefois, compte tenu de la spécificité du présent projet (grande hauteur et superposition de cellules), ces prescriptions générales devront probablement, pour certaines, être aménagées au sens de l'article R. 512-46-5 du Code de l'environnement⁷, mais aussi complétées pour garantir la protection des intérêts

⁷ Ces aménagements étant de nature à justifier, à eux seuls, l'instruction de la demande d'enregistrement selon la procédure applicable à l'autorisation environnementale au titre du 3° de l'article L. 512-7-2 du Code de l'environnement, nonobstant la

mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 du même Code. Ces aménagements et compléments seront à prescrire sur le fondement du 2° alinéa de l'article L. 512-7-3 du Code de l'environnement.

La demande d'avis déposée le 24/04/2023 fait à cet égard déjà état d'un certain nombre de contraintes techniques qui nécessiteront des aménagements ou des prescriptions additionnelles, mais elles ne sont pas encore totalement définies à ce stade de la définition du projet.

La société pétitionnaire devra décrire précisément toutes ces contraintes et les demandes d'aménagement qui en découlent, et doit pour ce faire se référer au guide « entrepôts de matières combustibles » version 2 de février 2023 du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires⁸ (cf. notamment page 105). Ce guide précise les attendus relatifs aux demandes d'aménagements et notamment le contenu des études d'ingénierie produites en support.

5.2.2. Structure. Afin de répondre aux trois objectifs de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017, les recommandations suivantes sont à prendre en compte dès la conception :

- Quand la non-ruine d'une cellule en étage sur celle du dessous ne peut être garantie, le stockage est limité en volume et qualité pour garantir une durée d'incendie inférieure à 2h. A défaut, la société pétitionnaire doit garantir une durée d'incendie inférieure à la durée de tenue théorique des murs coupe-feu séparatifs, y compris les planchers et les structures porteuses de la cellule ;
- Les dispositions constructives doivent permettre que la ruine d'un élément de structure (mur, toiture, poteau, poutre, plancher par exemple) suite à un sinistre n'entraîne pas la ruine en chaîne de la structure du bâtiment, notamment que seule une cellule s'effondre verticalement. A défaut, le nombre de cellules superposées est limité à 2 (rez-de-chaussée et un étage). Il convient de prendre notamment en compte :
 - la résistance de la structure à l'effondrement de la cellule supérieure et au report de charge induit ;
 - pour les modélisations, des scénarios défavorables (extinction automatique à eau en échec, limitation des capacités du désenfumage par le vent et capacité de stockage maximale)

5.2.3. Ruine en chaîne et effondrement. A la page 25 de la demande du 24/04/2023, il est indiqué qu'une étude du comportement au feu des structures sera réalisée et que celle-ci permettra de garantir les critères de stabilité au feu, de non-ruine en chaîne et de non-ruine vers l'extérieur. Il est rappelé que la démonstration de la non-ruine en chaîne et du non-effondrement de la structure vers l'extérieur sont nécessaires à l'atteinte des objectifs de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017, y compris pour des entrepôts multi-niveaux (avec ou sans demande d'aménagement).

L'étude de non-ruine en chaîne doit ainsi démontrer :

- qu'en cas d'incendie dans l'une des cellules de stockage, la ruine d'un élément de structure (mur, toiture, poteau, poutre, plancher par exemple) n'entraînera pas l'effondrement des cellules avoisinantes de proche en proche (non directement soumises à l'incendie), ainsi que des éventuelles voies d'accès engins aux étages supérieurs ;
- qu'en cas d'effondrement de la structure en feu, ce ne sera pas vers l'extérieur (et *a fortiori* pas sur les équipes de secours ou les voies d'accès engins).

Il convient de prendre en compte :

- la ruine intra-cellulaire : la ruine d'un élément de structure (mur, toiture, poteau, poutre, plancher...) dans la cellule A ne doit pas conduire à la ruine d'un élément non sollicité thermiquement dans cette même cellule (e.g. la perte d'un poteau dans la cellule du bas d'un entrepôt à étage n'entraîne pas de ruine ailleurs dans cette même cellule) ;
- la ruine inter-cellulaire : la ruine d'un élément de structure dans la cellule A ne doit pas entraîner de ruine (« immédiate ») dans la cellule B (e.g. les reprises de charge doivent permettre de ne pas avoir de ruine immédiate dans la cellule du dessus). Si toute la cellule du bas est ruinée, il est difficile de garantir l'absence de ruine en chaîne : des études spécifiques sont attendues pour démontrer que ce n'est problématique ni pour le personnel, ni pour les personnels des services de secours et leur

circonstance que les critères des 1° et 2° du même article sont eux aussi remplis.

8 https://aida.ineris.fr/sites/aida/files/guides/Guide%20AM_fev2023_vF_0.pdf

stratégie d'intervention (le plancher étant REI 120, celui-ci doit rester en place pendant 2h).

La demande d'autorisation environnementale devra comprendre une note technique démontrant que ces exigences sont prises en compte dès la conception, qu'il est techniquement possible d'y répondre, et qu'elles seront bien mises en œuvre.

En cas de demande d'aménagement aux dispositions constructives, des justificatifs de l'atteinte des objectifs de l'article 1^{er} de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 sont attendus. En particulier, en cas de demande d'aménagement à la tenue REI 120 des planchers, l'absence de ruine en chaîne verticale sera à justifier (absence de ruine intracellulaire).

5.2.4. Règles d'implantation. Le point 2 de l'annexe II de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 dispose que « [...] les distances sont au minimum soit celles calculées [...] par la méthode FLUMILOG [...] si les dimensions du bâtiment sont dans son domaine de validité, soit celles calculées par des études spécifiques dans le cas contraire [...] »

En cas de recours à Flumilog, la justification de son emploi dans son domaine de validité est attendue. Si Flumilog est utilisé en dehors de ce domaine, une étude spécifique sera exigée et devra être approuvée par le comité technique Flumilog.

5.2.5. Désenfumage. A la page 25 de la demande d'avis du 24/04/2023, il est indiqué que « l'ensemble des dispositifs d'ouverture des exutoires (de type lanterneaux) sera manuel (actionnés par les services de secours lors de leur arrivée sur site) pour le dernier niveau [...] ». Or l'alinéa 4 du point 5 (désenfumage) de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2017 dispose que « des exutoires à commande automatique et manuelle font partie des dispositifs d'évacuation des fumées [...] ».

Cette demande d'aménagement doit être traitée conformément au dernier paragraphe du point 5.2.1. Son acceptabilité n'est pas acquise, car elle n'est pas commune/usuelle au regard du retour d'expérience.

Par ailleurs, pour les cellules de stockage en étages, le désenfumage doit être assuré par des exutoires implantés sur une toiture (R 15). Pour les cellules de plain-pied, d'autres moyens de désenfumage peuvent être envisagés en privilégiant la convection des fumées.

5.2.6. Parking souterrain. A la page 29 de la demande du 24/04/2023, la société pétitionnaire présente les dispositions constructives de la zone de parking souterrain. Le paragraphe III du point 2 (règles d'implantation) de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2017 vise à prévenir la propagation d'un incendie issu de zones de stationnement pouvant se propager à l'entrepôt. La société pétitionnaire devra justifier du respect de ce point.

5.2.7. Batteries électriques. Le projet prévoit des installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ou hybrides rechargeables (avec batteries lithium-ion ne produisant pas de dégagement d'hydrogène pendant leur recharge) pour la recharge des véhicules légers, des véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 t et des poids-lourds. Des chargeurs de batteries lithium-ion des chariots élévateurs seront installés dans différentes zones des cellules de stockage.

Une attention particulière devra être portée dans l'étude de dangers au risque d'initiation d'un incendie par ces équipements. Il est notamment rappelé que les dispositions du point 17 (ventilation et recharge de batteries) de l'annexe II de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 fixent des exigences relatives à la ventilation et à la recharge de batteries, notamment celles des chariots automoteurs.

La même attention devra être portée au risque incendie susceptible d'être généré par des piles ou des batteries éventuellement contenues dans les marchandises stockées et expédiées.

5.2.8. Bureaux liés à l'activité logistique

La situation des bureaux et des personnels exposés en cas d'incendie méritera un point d'examen particulier dans l'étude de danger afin de déterminer le niveau d'exposition et présenter les dispositions prises afin d'en atténuer les effets, et garantir l'évacuation des personnels en toutes circonstances.

5.2.9. Besoin en eaux

La société pétitionnaire doit garantir l'alimentation des engins de secours depuis les accès en superstructure dans les conditions fixées par l'arrêté ministériel du 11 avril 2017; notamment, des points d'eau incendie (PEI) suffisamment dimensionnés doivent y être implantés, y compris pour les PEI implantés dans les étages

supérieurs ;

5.3. Accessibilité par les services de secours

Afin de répondre aux trois objectifs de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 et sans préjudice de la conformité de l'aménagement des voies engins et des aires de stationnement aux dispositions prévues, notamment, aux 3.2 et 3.3 de l'annexe II de cet arrêté ministériel, les recommandations suivantes sont à prendre en compte dès la conception :

- La hauteur du bâtiment et l'aménagement des voies engins et des aires de stationnement doit permettre aux moyens élévateurs aériens (MEA) des services de secours d'être déployés et de dominer la toiture du dernier niveau ; une hauteur critique de 28 mètres doit servir de référence ;
- L'implantation des aires de mise en station des moyens aériens doit permettre de garantir la protection des murs séparatifs pour les cellules du dernier étage sur toute leur longueur ;
- Les dispositions constructives doivent garantir qu'en cas de ruine des cellules, la stabilité/non-ruine est assurée pour les voies d'accès, les aires de stationnement et les aires de mise en station des moyens aériens pour les engins des services de secours, situées aux niveaux supérieurs ;
- L'ensemble des voies engins et aires de stationnement se situe dans des zones non couvertes. (cf le § 5.2.3 ;
- Les issues sont prévues à proximité des murs séparatifs et permettent aux services de secours d'assurer la défense des murs séparatifs entre cellules sans cheminer à plus de 5 mètres de l'entrée des cellules afin de faciliter la mise en œuvre des moyens hydrauliques de plain-pied.

5.4. Préparation à la gestion de crise

En cas d'incendie, les fumées soumises à un vent défavorable pourraient avoir, en fonction des produits stockés, des conséquences sur les populations. Le dossier de demande d'autorisation environnementale devra les évaluer afin de renseigner l'autorité administrative qui exercera la direction des opérations de secours et de mieux appréhender les actions à mener pour assurer la protection de la population.

Devront notamment être recherchés et caractérisés les éventuels scénarios :

- nécessitant le confinement de la population ou son évacuation ;
- générant des perturbations sur les voies de communication routières, fluviale ou ferrées (fumées d'incendie, mais aussi tuyauteries des services de secours) ;
- la décontamination ou le lavage surfacique ;
- la protection alimentaire ;
- plus généralement, la protection sanitaire pour la période post-accidentelle.

Le cas échéant, le nombre de personnes à prendre en charge ainsi que l'étendue de la zone concernée devront être décrits pour dimensionner les moyens à mettre en œuvre.

Par ailleurs, la durée de résistance à la ruine des structures doit être évaluée dans les conditions défavorables minimales suivantes : extinction automatique à eau en échec, limitation des capacités du désenfumage par le vent et capacité de stockage maximale. Cette information doit être précisée dans le plan de défense incendie (PDI) et transmise aux services de secours par le responsable d'exploitation dès le début de l'opération.

5.5. Tierce expertise

Il est rappelé qu'en cas de nécessité, une tierce-expertise, aux frais de la société pétitionnaire, de tout ou partie de l'étude de dangers peut à tout moment de l'instruction être exigée par l'administration sur le fondement de l'article L. 181-13 du Code de l'environnement.

6. Aspects énergétiques

6.1. Régime administratif et procédure

6.1.1. Panneaux photovoltaïques. L'électricité produite par les panneaux photovoltaïques projetés en toiture étant destinée à l'auto-consommation, la demande d'autorisation d'installer ces panneaux au titre de la législation de l'urbanisme est à intégrer dans la demande de permis de construire.

6.1.2. Géothermie. La description dans la demande d'avis du 24/04/2023 des installations de géothermie projetées ne permet pas à l'administration de se positionner définitivement sur le régime administratif qui leur sera applicable et la procédure qui en découle :

- régime général des mines (article L. 112-1 du Code minier) ;
- ou activité géothermique de moyenne importante (GMI) au sens de l'article L. 112-2 du Code minier.

La société pétitionnaire doit en particulier détailler le nombre et l'emplacement des forages, la puissance thermique maximale échangée avec le sous-sol, l'aquifère (yprésien ou lutétien), et le débit envisagés.

Dans le cas où les installations de géothermie projetées relèveraient du régime général des mines :

- la société pétitionnaire doit déposer une demande d'autorisation d'ouverture de travaux miniers (AOTM). Cette demande est à intégrer à la demande d'autorisation environnementale. La circonstance que la procédure d'autorisation environnementale résulte pour le projet Green Dock d'un « basculement » au titre de l'article L. 512-7-2 du Code de l'environnement est sans incidence sur les éléments à produire à l'appui de la demande d'AOTM ;
- la société pétitionnaire devra déposer une demande de titre minier (autorisation de recherche de gîte géothermique).

Ces deux demandes peuvent être déposées conjointement (dossier unique de demande d'autorisation environnementale et d'autorisation de recherche). Dans ce cas, la demande de titre minier :

- n'est pas supportée par le guichet unique GUNenv. Il est nécessaire de déposer un dossier papier auprès du préfet des Hauts-de-Seine ;
- est soumise à une mise en concurrence ;
- fait l'objet d'une consultation des conseils municipaux des communes concernées par le périmètre de recherche demandé ;
- est soumise à une enquête publique (conjointe à l'enquête publique menée au titre de la demande d'autorisation environnementale) ;
- peut donner lieu à une suspension du délai d'instruction de la demande d'autorisation environnementale.

Le titre minier peut être accordé par le même acte administratif que l'autorisation environnementale (ici un arrêté préfectoral).

6.2. Risques et impacts des activités énergétiques

Quel que soit leur régime administratif, il convient d'intégrer les installations énergétiques dans l'étude d'impact et dans l'étude de dangers fournies à l'appui de la demande d'autorisation environnementale.

Pour les panneaux photovoltaïques, une attention particulière sera portée à la compatibilité de leur installation avec les exigences de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 en ce qui concerne les toitures.

Pour les installations géothermiques, les principaux enjeux concernent la qualité des eaux souterraines, la qualité des sols et eaux superficielles, les niveaux sonores en phase travaux. La justification du recours à la géothermie (nombre de tonnes de CO₂ évitées par an, souveraineté d'approvisionnement) mérite également d'être détaillée.

7. Conformité aux prescriptions générales ICPE

La société pétitionnaire doit produire un bilan de conformité aux arrêtés ministériels de prescriptions générales applicables à son projet au titre de la législation des installations classées. Les demandes d'aménagements à ces prescriptions, lorsqu'elles sont réglementairement possibles, doivent être explicites dans le dossier, avec la justification de leur nécessité et la description des mesures compensatoires proposées pour atteindre des niveaux de sécurité et de protection de l'environnement équivalents.

Ces exigences portent sur les installations classées projetées présentées dans la demande d'avis du 24/04/2023 (rubriques 1510-2b et 2925-2), ainsi que sur tout autre projet d'installation classée qui apparaîtrait lors de l'évolution du projet (exemples : rubriques 2910, 1185...).



**PRÉFET
DES HAUTS-DE-SEINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de la coordination
des politiques publiques
et de l'appui territorial**

Bureau de l'environnement, des installations
classées et des enquêtes publiques

Affaire suivie par : M. Ligneau

Tél : 01 40 97 23 58

Pref.environnement@hauts-de-seine.gouv.fr

N° dossier : 20230391

Exploitant : GOODMAN (projet GREEN DOCK)

Adresse : Port de Gennevilliers

Commune : Gennevilliers

LR+AR

Nanterre, le 31 août 2023

Monsieur le préfet des Hauts-de-Seine

A

Monsieur le directeur technique
De la société Goodman France

Objet : - projet « Greendock » porté par la société GOODMAN France - instruction de la demande selon les règles de procédure relatives à l'autorisation environnementale.

Par courrier en date du 24 avril 2023, vous avez porté à ma connaissance votre projet visant à construire et exploiter une plateforme logistique urbaine multimodale sur le port de Gennevilliers, sous la dénomination « Green Dock ».

Ce projet relève du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement relative au stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts.

Toutefois, vous demandez, sur le fondement du 3^e alinéa de l'article R. 512-46-9 du Code de l'environnement, que la demande d'enregistrement soit instruite selon les règles de procédure relatives à l'autorisation environnementale, prévues par le chapitre unique du titre VIII du livre 1^{er} du même Code.

Après examen de votre dossier, au regard des critères fixés par l'article L.512-7-2 du code de l'environnement, je considère que votre demande est justifiée au regard des caractéristiques du projet et de son environnement. En effet :

- la plateforme logistique projetée, singulière par ses dimensions, est située en bordure de Seine, à proximité d'espaces naturels classés. Aussi, le critère fixé par le 1^o de l'article L. 512-7-2 du Code de l'environnement est rempli ;
- d'autres projets d'installations ou aménagements sont recensés dans un périmètre restreint autour du site, avec un enjeu particulier en matière de paysages du fait des dimensions du projet et de situations de covisibilité ; le critère fixé par le 2^o du même article est donc également rempli ;
- enfin, après examen par l'inspection des installations classées, plusieurs demandes d'ordre technique, dont certaines ne sont pas encore totalement définies à ce stade, relèveront – sans préjuger ici de leur recevabilité – d'aménagements substantiels des prescriptions générales applicables à ce type d'installation au titre de la législation des installations classées ; le critère fixé par le 3^o du même article sera donc lui aussi rempli.

Par le présent courrier, je vous informe de ma décision d'instruire votre demande d'enregistrement selon les règles de procédure relatives à l'autorisation environnementale. La présente lettre est constitutive de la décision mentionnée au 6^e alinéa de l'article L. 512-7-2 du Code de l'environnement.

En application du 5^e alinéa de ce même article le projet sera soumis à une évaluation environnementale au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement.

Je vous invite, par conséquent, à déposer auprès de mes services le dossier de demande prévu par les articles R. 181-12 et suivants du Code de l'environnement, comprenant l'étude d'impact mentionnée au 5° de l'article R. 181-13.

Je vous informe enfin qu'en application du 6° alinéa de l'article L. 512-7-2 du Code de l'environnement, la présente décision sera rendue publique sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-Seine.

Le préfet

Pour le préfet et par délégation
le secrétaire général

Pascal GAUCI