



DOSSIER DE DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

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

PROJET GREEN DOCK

PARTIE 6

Pièce 6.3 et 6.4

Évaluation des incidences et bilan de la concertation publique

Cahier 3/5

PC16-4A / PC16-4B / PC16-4C / PC16-4D / PC16-4E

Sommaire

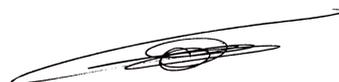
1. Pièce 6.3 : Dossier d'évaluation des incidences
2. Pièce 6.4 : Bilan de la concertation publique sur le permis de construire
 - a. PC16-4A - Courrier d'engagement et bilan de la concertation
 - b. PC16-4B - Bilan de la concertation publique - Ville de Gennevilliers -
Direction du Droits des Sols
 - c. PC16-4C - Extrait du registre - Approbation bilan concertation
 - d. PC16-4D - Réunion publique de synthèse du 12 octobre 2022
 - e. PC16 - 4E - Annexes au bilan de la concertation

GREEN DOCK PLATEFORME MULTIMODALE A ETAGES

Port Autonome de Gennevilliers - 28 route du Bassin N°6 92230 GENNEVILLIERS



DEMANDEUR :



GOODMAN FRANCE SARL / 24, Rue de Prony 75017 - PARIS / T: 01 55 35 08 50

ARCHITECTE :



A26 GL
165 bis, RUE DE VAUGIRARD
75015 - PARIS T: 09 70 75 52 80

BE ICPE :



ANTEAGROUP
2-6, PLACE DU GENERAL DE GAULLE
92160 - ANTONY T: 01 57 63 14 00

BE VRD, ENERGIE ET FLUIDES:



EGIS
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 17 72

BE FACADES ET ENVIRONNEMENT :



ELIOTH
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 13 10

PREVENTIONNISTE :



GE-CO
92 Bis, RUE GRANDE RUE
78630 - MORAINVILLIERS T: 06 43 56 29 41

BUREAU DE CONTROLE :



QUALICONSULT
368, AVENUE DES FUSILLES
59450 - SIN LE NOBLE T: 03 27 90 71 61

BE PAYSAGISME et CERTIFICATIONS:



PAYET
19, RUE VIGNON
75008 - PARIS T: 01 40 74 00 50

ARCHITECTE NAVAL :



SHIP-ST
6, RUE BABONNEAU
44100 - NANTES T: 02 97 50 38 05

PC 92036 24 E0001 - PIECES COMPLEMENTAIRES ET SUBSTITUEES

DOSSIER D'EVALUATION DES INCIDENCES

ECHELLE :

DATE :

JANVIER 2025

FORMAT :

A4

1674

PC

A26GL

ARC

ENT

TXT

NA

0

N° Affaire

Phase

Emetteur

Lot

Bâtiment

Nature

Niveau

Indice

PC11-2.

N°Chrono

La pièce d'évaluation des incidences correspond à l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale.

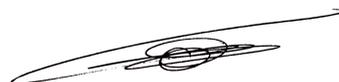
Elle est jointe au présent dossier d'enquête publique en pièce 3.2 : Étude d'impact environnemental

GREEN DOCK PLATEFORME MULTIMODALE A ETAGES

Port Autonome de Gennevilliers - 28 route du Bassin N°6 92230 GENNEVILLIERS



DEMANDEUR :



GOODMAN FRANCE SARL / 24, Rue de Prony 75017 - PARIS / T: 01 55 35 08 50

ARCHITECTE :



A26 GL
165 bis, RUE DE VAUGIRARD
75015 - PARIS T: 09 70 75 52 80

BE ICPE :



ANTEAGROUP
2-6, PLACE DU GENERAL DE GAULLE
92160 - ANTONY T: 01 57 63 14 00

BE VRD, ENERGIE ET FLUIDES:



EGIS
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 17 72

BE FACADES ET ENVIRONNEMENT :



ELIOTH
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 13 10

PREVENTIONNISTE :



GE-CO
92 Bis, RUE GRANDE RUE
78630 - MORAINVILLIERS T: 06 43 56 29 41

BUREAU DE CONTROLE :



QUALICONSULT
368, AVENUE DES FUSILLES
59450 - SIN LE NOBLE T: 03 27 90 71 61

BE PAYSAGISME et CERTIFICATIONS:



PAYET
19, RUE VIGNON
75008 - PARIS T: 01 40 74 00 50

ARCHITECTE NAVAL :



SHIP-ST
6, RUE BABONNEAU
44100 - NANTES T: 02 97 50 38 05

PC 92036 24 E0001 - PIECES COMPLEMENTAIRES ET SUBSTITUEES

COURRIER ENGAGEMENT/ BILAN CONCERTATION
Goodman France

ECHELLE :

DATE :

JANVIER 2025

FORMAT :

A4

1674

PC

A26GL

ARC

ENT

TXT

NA

0

N° Affaire

Phase

Emetteur

Lot

Bâtiment

Nature

Niveau

Indice

PC16-4-a

N°Chrono



Mairie de Gennevilliers
Direction du droit des sols
Monsieur Philippe Ratio
177 avenue Gabriel Péri
92230 Gennevilliers

Paris, le 28 novembre 2023

Objet : évolutions du projet Green Dock suite à la phase de concertation préalable

Monsieur Ratio,

Pour faire suite à la concertation publique que nous avons menée sur le projet Green Dock entre le 10 mai et le 12 octobre 2022, veuillez trouver ci-après les engagements pris par la société Goodman France, qui ont donné lieu aux évolutions de projet intégrées dans le cadre des demandes de Permis de Construire et d'Autorisation Environnementale :

Évolutions architecturales et intégration :

- Evolution de la façade nord tournée vers le fleuve, à travers une composition horizontale jouant sur les volumes et matériaux, crée un nouveau rythme entre les espaces productifs et les locaux tertiaires ;
- Augmenter la part de végétalisation du site, notamment coté Seine, à travers la renaturation de la berge Nord et la création de zones d'accueil de la biodiversité en façade et en toiture du projet ;
- La ferme urbaine, dont les serres augmentaient la hauteur du projet, est remplacée par une toiture bio-solaire composée de zones végétales destinées à favoriser l'accueil de la biodiversité et d'une centrale photovoltaïque contribuant à l'autonomie énergétique du site ;
- Les rampes d'accès aux niveaux supérieurs, positionnées aux extrémités du site, ont été repensées pour une meilleure isolation acoustique ;
- Les capacités de transbordement fluvial et report modal du site ont été doublées par l'extension du ponton (doublement de sa capacité) vers l'ouest du projet.

Engagements projet et opérationnels :

En phase étude

- Les mesures de biodiversité ont été élaborées en concertation avec le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (gestionnaire de la zone Natura 2000) et les associations agréées pour la protection de l'environnement ;

- Le dossier projet a été soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale au travers de la procédure réglementaire de cadrage préalable de l'étude d'impact ;
- Le dossier d'enquête publique sera mis à disposition anticipée du public un mois avant l'ouverture de l'enquête.

En phase construction

- Le phasage du chantier sera adapté en fonction des enjeux locaux de biodiversité et comprendra la mise en place d'indicateurs et de mesures de maîtrise des nuisances au sein d'une charte chantier propre ;
- L'approvisionnement du chantier, pour lequel la construction hors-site (préfabrication) sera maximisée, se fera prioritairement par voie fluviale.

En phase opérationnelle

- L'utilisation du ponton de transbordement vers le fleuve ne sera pas exclusive aux occupants de Green Dock mais ouverte à l'ensemble des usagers du Port de Gennevilliers. Les volumes de marchandises transitant par le ponton seront publiés annuellement ;
- Pour garantir la compatibilité du projet avec la future base nautique située sur le petit bras de la Seine, toute circulation fluviale au départ ou à l'arrivée du site y sera interdite ;
- Sur les mobilités routières, les occupants de Green Dock seront équipés, au plus tard en 2030, d'une flotte de véhicules de distribution urbaine exclusivement zéro-émissions.

Nous espérons que ces évolutions reflètent le contenu des échanges qui ont eu lieu lors de la concertation.

Je vous prie d'accepter, Monsieur, mes respectueuses salutations.

Nicolas OTAL
Directeur Technique





**PROJET GREEN DOCK SUR LE PORT DE GENNEVILLIERS
PORTE PAR LA SOCIETE GOODMAN**

BILAN DE LA CONCERTATION

Décembre 2022

Avant-propos

Après un bref rappel du projet Green Dock, objet de la concertation préalable, ce document revient sur le déroulement de la concertation réglementaire et fait une analyse quantitative des contributions à cette concertation (partie 1).

Pour la bonne information du Conseil Municipal de Gennevilliers, ce document revient ensuite sur le déroulement de la concertation associative volontaire réalisée par Goodman, porteur du projet (partie 2).

Une synthèse thématique des questions et observations exprimées lors des deux concertations est ensuite proposée, accompagnée des réponses de Goodman (partie 3).

Enfin, les enseignements que Goodman tire de ces deux phases de concertation et les engagements qu'il prend au sujet de la suite du projet sont présentés (partie 4).

Sommaire

Avant-propos	2
Préambule : rappel du projet objet de la concertation préalable	4
Partie 1 Déroulement de la concertation réglementaire au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme.....	6
Modalités mise en place pour la concertation réglementaire.....	7
Analyse quantitative de la participation	9
Partie 2 Déroulement de la concertation associative menée par Goodman	13
L'organisation de la concertation associative	14
Les rencontres	15
Partie 3 Synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation et des réponses apportées par le porteur de projet.....	17
Des avis divergents sur l'opportunité du projet	18
Des craintes exprimées	21
Des attentes ou des exigences formulées	26
Partie 4 Enseignements de la concertation et engagements du porteur de projet	32
Les enseignements de la concertation pour le porteur de projet	33
Les pistes d'amélioration du projet	34
Les autres engagements pris à l'issue de la concertation.....	36
Annexes	38

Préambule : rappel du projet objet de la concertation préalable

Goodman, maître d'ouvrage du projet Green Dock

Goodman est une société spécialisée dans le développement, la gestion et l'investissement en immobilier logistique. Elle gère plus de 18.5 millions de m² de plateformes logistiques dans le monde et emploie plus de 1 000 personnes répartis dans 14 pays. En France, Goodman gère un patrimoine composé de 18 immeubles totalisant 635 000 m², en majeure partie situé en région Île-de-France.

HAROPA PORT, gestionnaire du port de Gennevilliers

HAROPA PORT est le premier port fluvio-maritime de France, regroupant sous une seule entité administrative les ports du Havre, Rouen et Paris. HAROPA PORT est gestionnaire de l'ensemble des infrastructures portuaires situées en bord de Seine du Havre à Paris, et donc du port de Gennevilliers. Le port de Gennevilliers s'est doté depuis 2012 d'un Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) dans lequel il a défini sa stratégie d'aménagement portuaire, dédiant l'ensemble de ses terrains à différentes activités.

L'emplacement choisi pour le projet Green Dock correspond à un terrain sur lequel le port souhaite restructurer et densifier des activités économiques logistiques. C'est dans ce cadre que HAROPA PORT a lancé un appel à projet sur cette parcelle le 30 juillet 2020, sur la base d'une programmation requérant, entre autres, une densification des activités économiques et un recours à la multimodalité par le lien au fleuve. Le projet Green Dock porté par Goodman a été désigné lauréat de cet appel à projet en mai 2021.

Le projet en bref

Green Dock est un projet de plateforme multimodale de logistique urbaine comprenant 80 000 m² de surfaces modulables et polyvalentes, 27 000 m² de toiture verte et solaire et 10 000 m² de locaux tertiaires, situé dans la partie Nord du Port de Gennevilliers, en bordure de Seine, sur un terrain de 6,3 hectares. Il s'agit d'un projet combinant routier et fluvial, dédié à la logistique du dernier kilomètre en zone dense.

Sur six niveaux, ce nouvel espace logistique multimodal permettra une grande variété et modularité des activités logistiques. La réalisation d'un ponton flottant au sein même du projet permettra d'apporter une solution fluviale pour la logistique du dernier kilomètre vers le cœur de la métropole sans rupture de charge : des véhicules chargés dans l'entrepôt et transportés par bateau directement au plus près des lieux de livraison. En toiture, 17 000 m² de ferme urbaine et une centrale photovoltaïque de 10 000 m² viendront compléter l'ensemble.

Sur une friche industrielle, aujourd'hui occupée par d'anciens entrepôts à l'abandon, le projet s'inscrit dans les objectifs de densification des activités de logistique sur un foncier existant, rapprochant ces activités des centres urbains pour limiter les transports et évitant l'artificialisation des terres agricoles, dans la lignée de l'objectif de Zéro Artificialisation Nette inscrit dans la Stratégie Nationale Bas Carbone.

Le coût et le calendrier

Le coût du projet, de sa phase d'étude à sa réalisation, est estimé à 150 millions d'euros.



Partie 1

Déroulement de la concertation
réglementaire au titre de l'article L.103-2 du
code de l'urbanisme

Modalités mise en place pour la concertation réglementaire

Le cadre réglementaire de la concertation menée au titre du code de l'urbanisme

La ville de Gennevilliers a souhaité que le projet fasse l'objet d'une concertation au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, le projet pouvant entrer dans la catégorie définie au 3° soit « *les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat* ». Dans la partie réglementaire du code de l'urbanisme (R.103-1), la liste des projets relevant du L.103-2 3° inclut en effet notamment « *6° Les travaux de construction ou d'extension d'infrastructures portuaires des ports fluviaux ou du secteur fluvial d'un grand port fluvio-maritime situés dans une partie urbanisée d'une commune, lorsque le montant de ces travaux dépasse 1 900 000 euros* ».

Des modalités adoptées par délibération du conseil municipal de la ville de Gennevilliers

Les modalités de la concertation ont été adoptées par délibération unanime du conseil municipal de Gennevilliers le mercredi 25 mai 2022. Cette délibération décidait de l'engagement du processus de concertation, et fixait le cadre des modalités de la concertation, indiquant que celles-ci comprenaient :

- « *Réunions publiques (présentiel et/ou distanciel)*
- *Mise à disposition d'un registre en ligne et en Mairie de Gennevilliers destiné à recueillir les observations du public*
- *Informations dans la presse, sur le site internet de la ville de Gennevilliers* »¹

La délibération précisait par ailleurs que « *la concertation [durerait] au minimum un mois et que la date du lancement effectif de la concertation [serait] communiquée ultérieurement* »².

Le calendrier de la concertation réglementaire

La concertation réglementaire s'est tenue du 13 juin au 14 octobre 2022 inclus.

Durant cette période, un registre électronique et un registre papier en mairie de Gennevilliers permettaient aux participants de déposer leurs questions et contributions. Deux rencontres ont également été organisées dans le cadre de la concertation : des réunions publiques se sont tenues le 14 septembre et le 12 octobre.

Le dispositif d'annonce de la concertation

La concertation, ses modalités et les dates de rencontres publiques ont été annoncées dans le magazine municipal de Gennevilliers de septembre, en page 11.

¹ Délibération du Conseil Municipal de la Ville de Gennevilliers du 25 mai 2022 relative à la Définition des modalités de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine sur un terrain sis 28 route du bassin N°6 – Article 4

² Délibération du Conseil Municipal de la Ville de Gennevilliers du 25 mai 2022 relative à la Définition des modalités de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine sur un terrain sis 28 route du bassin N°6 – Article 5

Transport fluvial



Des éléments de présentation sont en ligne sur ville-genevilliers.fr et un registre électronique est disponible sur mairie-genevilliers.concertationpublique.net. Un registre papier est accessible en mairie, au 15^e étage.

Une plateforme multimodale de logistique urbaine, Green dock, sortira de terre au port de Gennevilliers à l'horizon 2026. Elle comprendra 80 000 m² de surfaces modulables et polyvalentes sur six niveaux, 27 000 m² de toiture verte et solaire, et 10 000 m² de locaux tertiaires. Le projet, qui contribuera à apporter une solution fluviale au transport de marchandises jusqu'au cœur de la métropole, fait actuellement l'objet d'une consultation publique, et ce jusqu'au 14 octobre.

➡ Réunions publiques mercredis 14 septembre et 12 octobre, dans la salle du conseil municipal.

Le dispositif d'information

L'espace dédié au projet et à la concertation sur le site de la ville de Gennevilliers

Un espace dédié au projet et à la concertation sur le site internet de la ville de Gennevilliers a été **mis en ligne le 23 mai 2022** : <https://www.ville-genevilliers.fr/10-3257/les-actualites/fiche/concertation-publique-prealable-a-la-construction-d-une-plateforme-multimodale.htm>

Il comportait une brève présentation du projet, des informations sur les modalités de dialogue et les documents de la concertation :

- Un document de présentation générale du projet
- Des documents thématiques sur plusieurs aspects du projet :
 - Evolution des flux (trafic routier et fluvial)
 - Biodiversité
 - Intégration architecturale, paysagère et environnementale
 - Impacts sociaux et économiques

Ces documents ont été complétés par des documents complémentaires au cours de la concertation :

- La présentation diffusée lors de la réunion publique du 14 septembre
- Le compte rendu de cette réunion
- L'avis critique d'un collectif d'associations locales engagées dans la protection de l'environnement et la préservation de la qualité de vie des habitants de la boucle Nord de Seine et du nord de Paris.

Enfin, la vidéo de présentation du projet Green Dock était également disponible sur cette page.

Une plateforme contributive dédiée à la concertation

En complément de la page dédiée sur le site de la ville, une plateforme contributive dédiée à la concertation a été **mise en ligne le 13 juin 2022**, à l'ouverture de la concertation :

<http://mairie-genevilliers.concertationpublique.net>

Entre sa mise en ligne et le 14 octobre 2022, date de synthèse de la concertation, 459 connexions ont été décomptées. Des pics d'utilisation ont été notés dans le dernier mois de la concertation, entre la réunion publique du 14 septembre et la clôture de la concertation le 14 octobre..

Les rencontres publiques

La réunion publique d'ouverture

La réunion publique d'ouverture s'est tenue le 14 septembre 2022 en salle du conseil municipal de Gennevilliers. Elle a réuni 33 personnes.

Après un mot d'introduction de M. le Maire, les représentants de la société Goodman ont présenté le contexte du projet puis ses ambitions et caractéristiques principales, en s'appuyant sur les résultats des pré-études déjà réalisées.

La réunion s'est ensuite poursuivie par un temps d'échange de 45 min, au cours duquel une trentaine de participants ont pu énoncer leurs questions et remarques.

La réunion publique de synthèse

La réunion publique de synthèse s'est tenue le 12 octobre 2022 en salle du conseil municipal de Gennevilliers. Elle a réuni 73 personnes.

Après des mots d'introduction de M. le Maire, M. Jean Plateau, représentant d'HAROPA PORT, a rappelé les raisons d'être d'un projet en bord de fleuve, M. Philippe Arfi, représentant de Goodman, a fait un rapide retour sur les étapes passées.

Les représentants des associations, contactés en amont pour préparer une prise de parole spécifique en début de réunion, ont ensuite pu indiquer leurs enseignements des deux étapes de concertation passées (la concertation réglementaire dont il est question ici et la concertation associative volontaire détaillées en Partie 2 du présent document). Deux représentants associatifs se sont exprimés à cette occasion : M. Antoine Gaudin au nom du collectif Protection Berges de Seine, regroupant plusieurs associations locales, et M. Francis Redon au nom de l'association Environnement 93. Le porteur de projet a ensuite présenté ses propres enseignements de ces deux concertations et ses engagements et propositions d'évolution du projet.

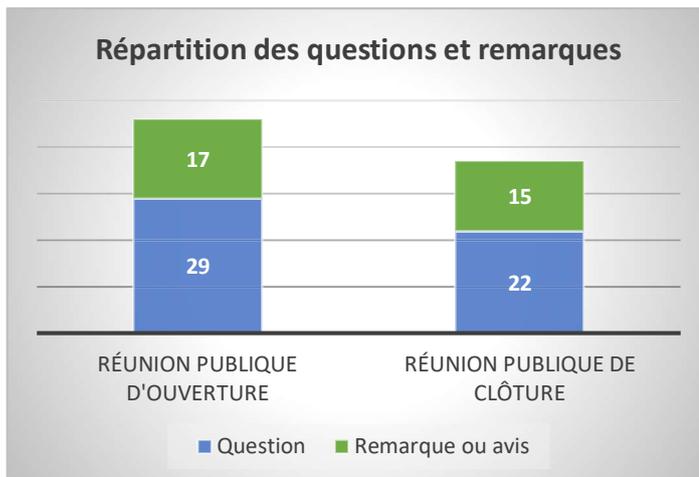
Enfin, la réunion s'est poursuivie par un temps d'échange de près d'1h30, au cours duquel 22 participants ont pu prendre la parole pour poser des questions ou exposer leur avis à la tribune.

Analyse quantitative de la participation

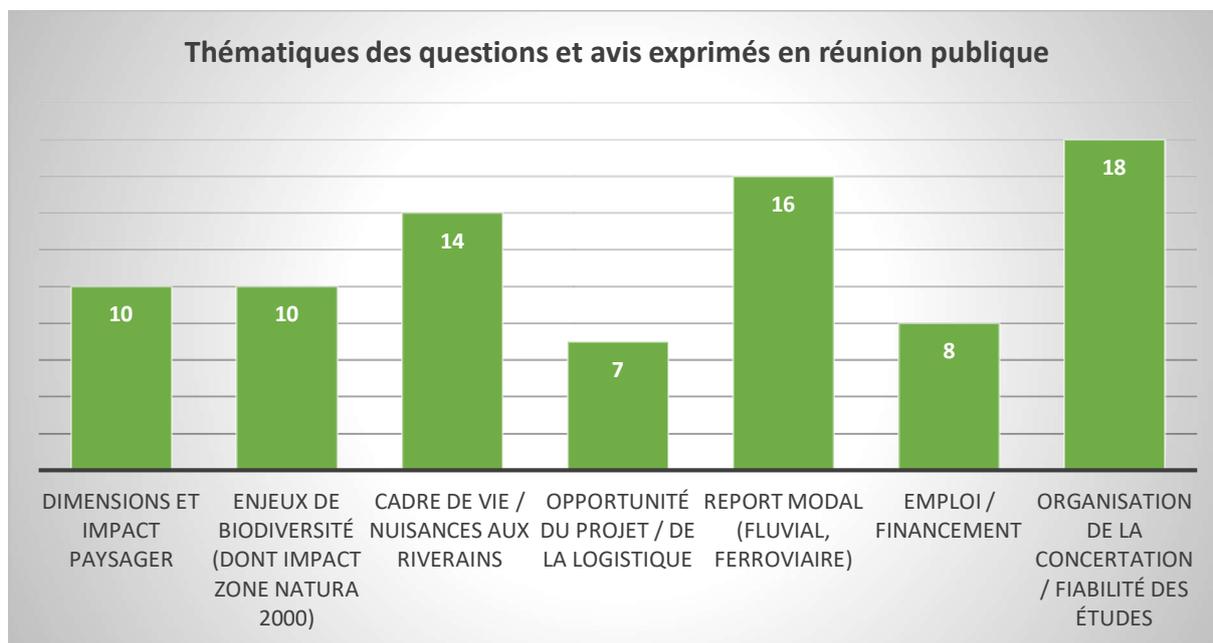
Les rencontres publiques

Les deux réunions publiques ont totalisé 106 participants. Au cours de ces deux réunions, 52 personnes ont pu prendre la parole, pour un total de 51 questions et 32 remarques ou avis exprimés, soit un total de 83 contributions.

NB : Dans ce décompte, nous différencions les prises de paroles des contributions. Une prise de parole peut contenir une ou plusieurs contributions, soit sous la forme de questions, soit sous la forme d'avis ou de remarques.



Ces contributions ont porté sur de nombreuses thématiques, de façon relativement répartie. Les thèmes les plus abordés en réunion ont été l'organisation de la concertation et la méthodologie des pré-études réalisées à ce stade du projet (21%), sur les enjeux liés au transport fluvial et ferroviaire (19%) et sur les enjeux du cadre de vie et les diverses nuisances induites par le projet (17%). L'impact paysager du projet et son dimensionnement et les enjeux de biodiversité, notamment liés à la zone Natura 2000 à proximité du projet, ont été l'objet de 10 contributions chacun (14%). Enfin, l'opportunité du projet et plus largement du modèle de logistique actuel, et les questions liées à l'emploi et au financement du projet ont représenté moins de 10% des contributions.



Les 57 contributions déposées sur la plateforme ou adressées par mail à la ville³

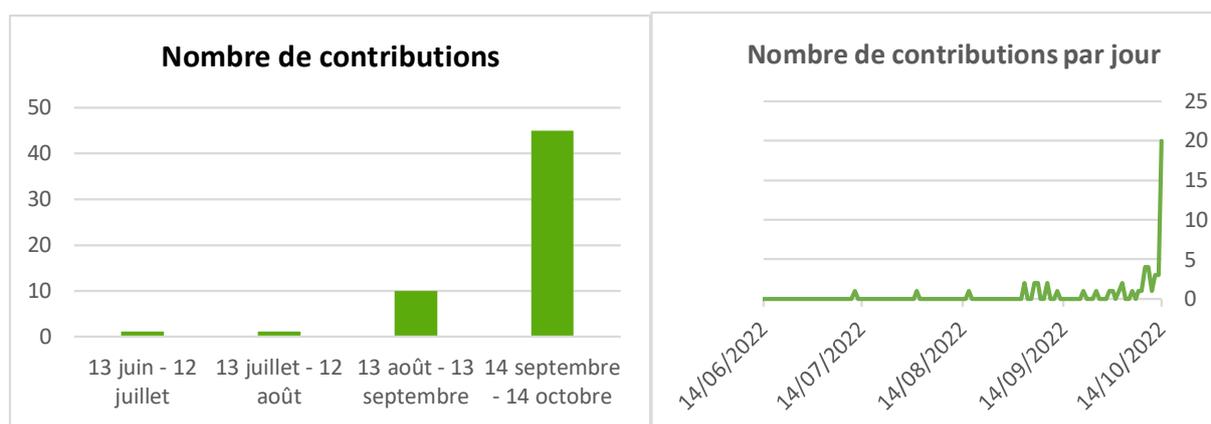
57 contributions ont été déposées par des participants sur la plateforme dédiée au cours de la concertation. Parmi celles-ci, plusieurs contributions ont été déposées au nom d'associations (Environnement 92, Environnement 93, le MNLE, Protection Berges de Seine, Association Halage et

³ Une 58^{ème} contribution, déposée le 17 octobre 2022, est la copie conforme de la 52^{ème} contribution déposée le 14 octobre. Cette 58^{ème} contribution n'a donc pas été comptabilisée.

Epinay+Saine), de collectivités territoriales (courrier co-signé des maires de L'Île-Saint-Denis et Épinay-sur-Seine) et de groupes politiques (Les Ecologistes de Saint-Ouen et Gennevilliers Insoumise).

Evolution temporelle du dépôt des contributions

La majorité des contributions (78 %) a été déposée durant le quatrième mois de la concertation, entre le 14 septembre et le 14 octobre. Cette période coïncide avec les dates des réunions publiques. Par ailleurs, 20 contributions, soit 35 % du nombre total, ont été déposées le 14 octobre, date de clôture de la concertation, deux jours après la réunion publique de synthèse.



Positionnement des contributions vis-à-vis du projet

La majorité des avis s'expriment contre le projet, du moins à ce stade du projet. Les raisons de cette opposition sont variées et parfois multiples (enjeux paysagers, écologiques, nuisances environnementales, contestation de l'opportunité du projet...).

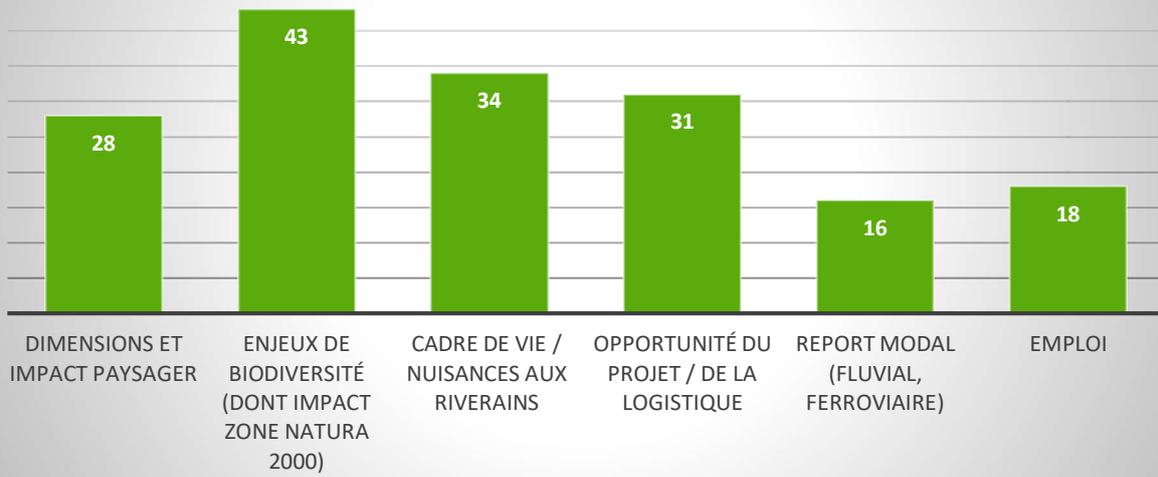
Plusieurs avis s'expriment pour le projet, que ce soit pour ses perspectives en termes d'emploi, ou encore sa réponse à un besoin logistique identifié.

Enfin, certains avis sont neutres, proposant des pistes de réflexion ou des avis mitigés.

Thématiques abordées

Les 57 avis déposés sur la plateforme sont complets et abordent de nombreuses thématiques. Parmi eux, les thématiques les plus abordées sont les enjeux de biodiversité (dans trois quarts des avis), notamment liés à la présence de la zone Natura 2000 face au projet, et les enjeux de cadre de vie et de nuisances induites par le projet pour son environnement humain (trafic, pollution atmosphérique et lumineuse, bruit etc...). Les dimensions et l'impact paysager de Green Dock sont interrogés dans plus de 50% des avis, de même que l'opportunité même du projet, de la logistique telle qu'elle fonctionne actuellement ou plus largement du modèle de société dans lequel le projet Green Dock s'inscrit. Enfin, les enjeux de report modal (recours au transport fluvial et ferroviaire) et d'emplois liés au projet apparaissent dans environ un tiers des contributions.

Thématiques abordées dans les contributions



Partie 2

Déroulement de la concertation associative
menée par Goodman
(pour la bonne information du conseil municipal de
Gennevilliers)

L'organisation de la concertation associative

La concertation associative a été organisée volontairement par Goodman, en dehors d'une obligation réglementaire, pour permettre un échange en phase de pré-projet avec les différents acteurs du territoire.

Les associations invitées à la concertation ont été choisies sur la base d'une étude de contexte et des recommandations d'HAROPA PORT, de la mairie d'Epina y et de la mairie de Gennevilliers au cours des différentes réunions de présentation du projet intervenues il y a un an à la suite de la désignation de Goodman en tant que lauréat de l'appel d'offres lancé par HAROPA PORT.

Les invitations ont été adressées par mails aux acteurs associatifs identifiés en amont de la concertation.

Les associations, acteurs économiques et élus ayant participé à la concertation sont les suivants :

Associations environnementales et riverains :

- Protection Berges de Seine
- Environnement 92
- Environnement 93
- France-Nature-Environnement Île-de-France
- L'Île Flottante
- L'Île Vivante
- Péniche à la Folie
- Ensemble pour une Île Vivante
- Halage
- La Fée du Bal
- Club de Kayak

Acteurs économiques :

- DHL
- Cemex
- Communauté Portuaire Seine Aval
- Engie
- Asten

Élus locaux :

- Epina y-sur-Seine

Par ailleurs, dans le cadre des ateliers thématiques, Goodman et HAROPA PORT ont également fait intervenir des partenaires pour présenter certains enjeux spécifiques :

- Voies Navigables de France pour les sujets liés au trafic fluvial
- Biotope pour les questions environnementales et liées à la biodiversité
- A26 Architectes pour les orientations architecturales du projet
- Pôle Emploi, l'EPT Boucle Nord de Seine et les services des villes de Gennevilliers et Argenteuil pour les sujets liés à l'emploi.

Les rencontres

Atelier de travail et visite de site : le 10 mai 2022

Cet atelier de travail d'ouverture, accompagné d'une visite de site, a réuni sur le port de Gennevilliers 18 représentants d'associations environnementales, d'acteurs économiques, d'élus et de riverains, pour une présentation du projet aussi bien par les représentants de Goodman que par les représentants d'HAROPA PORT. Cet atelier a permis d'ouvrir la concertation associative et de favoriser des premiers échanges sur le projet en général et l'organisation de la concertation, pour un total de 40 questions posées au maître d'ouvrage sur ces sujets.

Atelier évolution des flux : le 8 juin 2022

Cet atelier sur l'évolution de flux a réuni sur le port de Gennevilliers 24 représentants d'associations environnementales, d'acteurs économiques, d'élus et de riverains, pour une présentation de l'évolution des flux liée au projet aussi bien par les représentants de Goodman que par les représentants d'HAROPA PORT. Voie Navigable des France (VNF), établissement public en charge de la gestion de la navigation sur la Seine, était également représenté pour permettre de répondre aux questions spécifiques liés aux enjeux fluviaux du projet. Les échanges ont porté sur la part du trafic fluvial dans le projet, les impacts de ce trafic sur l'environnement, ainsi que l'évolution des flux de camions et la possibilité d'un recours au ferroviaire, pour un total de 53 questions.

Atelier biodiversité et environnement : le 21 juin 2022

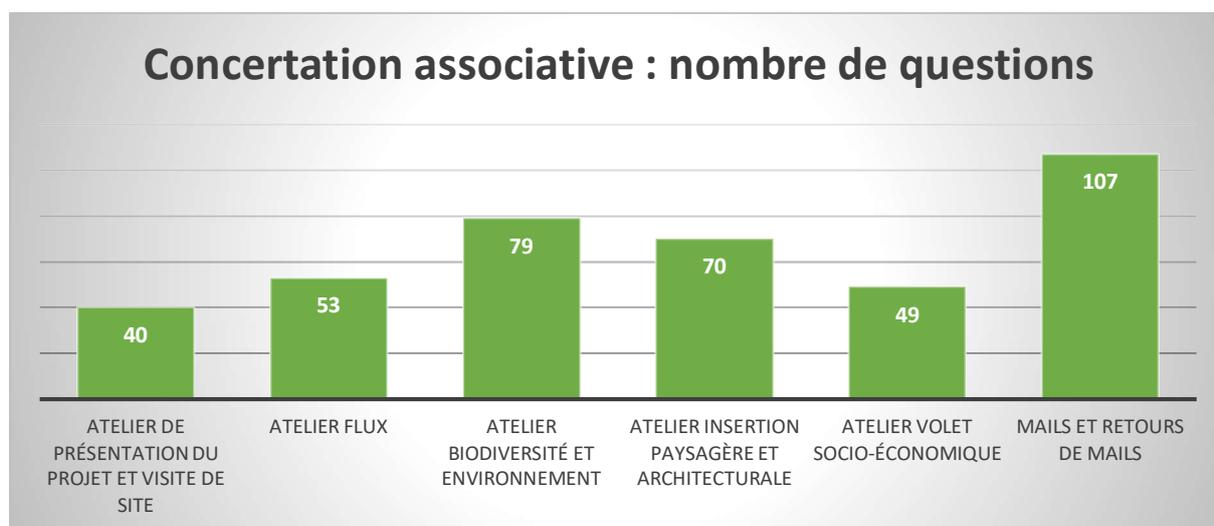
L'atelier sur la biodiversité et l'environnement a réuni 22 représentants d'associations environnementales, d'acteurs économiques, d'élus et de riverains, pour une présentation des enjeux de biodiversité par les représentants de Goodman et d'HAROPA PORT. Le bureau d'étude BIOTOPE, spécialisé en études environnementales et chargé de ces études pour le projet Green Dock, était également présent pour répondre aux questions spécifiques sur leurs pré études et sur les enjeux environnementaux du projet. Les échanges ont porté sur l'influence du projet sur la faune et la flore à proximité, notamment présentes sur la zone Natura 2000 située face au projet, et sur les autres impacts environnementaux liés au projet (bruit, pollution atmosphérique, lumière etc.). Au total, 79 questions ont été posées par les participants aux porteurs de projet présents.

Atelier insertion architecturale et paysagère : le 28 juin 2022

L'atelier sur l'insertion architecturale et paysagère du projet a réuni 16 représentants d'associations environnementales, d'acteurs économiques, d'élus et de riverains, pour une présentation de l'insertion paysagère du projet par les représentants de Goodman et d'HAROPA PORT. Le cabinet d'architectes A26, mandaté par Goodman pour la conception de Green Dock, était également présent pour présenter les choix architecturaux liés au projet et répondre aux questions spécifiques sur ceux-ci. Les échanges ont porté sur l'architecture du bâtiment, sur les choix programmatiques notamment liés au volume du bâtiment, et sur le choix de l'emplacement du projet et de l'emprise du bâtiment. Au total, 70 questions ont été posées par les participants aux porteurs de projet présents.

Atelier socio-économie : 5 juillet 2022

Ce dernier atelier portait sur les enjeux socio-économiques liés au projet. 18 représentants d'associations environnementales, d'acteurs économiques, d'élus et de riverains étaient présents pour une présentation de ces enjeux par les représentants de Goodman et d'HAROPA PORT. Plusieurs autres acteurs socio-économiques étaient également présents pour nourrir les échanges : Pôle Emploi et les collectivités territoriales concernées (l'EPT Boucle-Nord de Seine, la ville d'Argenteuil et la ville de Gennevilliers) Les échanges ont porté sur les enjeux socio-économiques sur projet, en particulier au niveau de l'emploi, du modèle économique de Green Dock, de l'organisation des travaux et du fonctionnement du site. Au total, 49 questions ont été posées par les participants aux porteurs de projet présents.



Partie 3

Synthèse thématique des avis exprimés lors de la concertation et des réponses apportées par le porteur de projet

La concertation a vu l'expression de participants par le biais des modalités précédemment décrites. Ces expressions, qui pouvaient être des questions ou des observations, font l'objet ci-après d'une synthèse présentée par thème, assortie des réponses de la maîtrise d'ouvrage.

La synthèse thématique des contributions intègre l'ensemble des avis déposés sur la plateforme en ligne et les contributions associatives et institutionnelles supplémentaires listées en annexes 8.1 à 8.3.

Des avis divergents sur l'opportunité du projet

L'opportunité du projet en question

Sur la pertinence même de la logistique

Pour certains participants, la pertinence même de la logistique et le modèle d'une société de surconsommation qui lui est associé sont contestés. Plusieurs avis exprimés sur le projet le qualifient de « projet [qui ne] s'inscrit pas dans notre époque », « à l'encontre des objectifs actuels et futurs », on encore « d'entrepôt de la surconsommation ».

- « *C'est extraordinaire que la ville de Gennevilliers qui est vendue comme la ville du circuit court héberge un temple de la surconsommation, avec des marchandises transportées sur milliers de milliers de kilomètres dont on n'a absolument pas besoin* » (réunion publique d'ouverture)
- « *Le projet Green Dock prône un bassin de consommation qui s'oppose complètement à un bassin de vie* » (réunion publique de synthèse)
- « *Les préoccupations des associations ne sont pas celle d'un voisin qui s'énerve parce que la palissade n'est pas jolie, mais que ce sont des préoccupations bien plus graves. Là où la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) impose des réductions, Goodman propose des créations de flux. Alors même que l'ONU affirme que nous sommes dans une situation de menace existentielle, Goodman semble proposer de continuer de fonctionner de la même façon* » (réunion publique de synthèse).

Réponse de Goodman :

Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20^{ème} siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, d'éviter l'artificialisation de terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA Port, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.

Sur la réalité du besoin en surfaces logistiques et sur la concurrence avec l'offre existante

Au cours des deux concertations, de nombreuses questions ont été posées concernant l'offre disponible en espaces logistiques sur le port et à proximité, et la façon dont le projet s'insère dans le système logistique existant : est-ce que le projet va augmenter les surfaces logistiques et donc les flux, ou bien remplacer d'autres sites, et dans ce deuxième cas pour quelle raison ne pas continuer à utiliser ces autres sites ? Le besoin de création de surface logistiques et la concurrence avec l'offre existante est donc remis en question par plusieurs contributeurs :

- « *Il va remplacer quoi ? Il répond à un besoin existant ou à besoin imaginé à venir ? Comment fonctionnera cet entrepôt et qu'est ce qui diminuera ailleurs ?* » (réunion publique d'ouverture)

- « *Quel est le nombre de m² à louer sur le port et est-ce qu'on a besoin de quelque chose d'aussi grand* » (réunion publique d'ouverture)
- Une participante « *demande ce qui justifie cet emplacement, d'autant qu'il y a 40 000 m² d'entrepôts vides à louer seulement sur la ville de Gennevilliers. Elle constate également qu'il n'est pas évoqué dans le projet de travail sur les anciens entrepôts* » (réunion publique de synthèse)

Réponse de HAROPA PORT :

Le Port reçoit plusieurs demandes dès qu'un bâtiment se libère et il n'existe pas de surfaces vacantes à date sur le port. Si des surfaces semblent libres, c'est parce que HAROPA PORT est tenu de relancer des appels à concurrence tous les 10 ans sur ses entrepôts. Le projet Green Dock vient donc répondre à une demande de développement d'activités logistiques sur le port de Gennevilliers, en cohérence avec les objectifs de densification sur foncier existant fixés par le Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers.

Réponse de Goodman :

Sur ce que remplace le projet : il participe aux objectifs de décarbonation qui ne sont pas directement ceux de Goodman, acteur immobilier, mais qui sont ceux des prestataires logistiques et des sociétés de transport futurs occupants du site. Le secteur du transport et de la logistique dispose encore de grandes marges de progression en matière de décarbonation. Une des manières de décarboner consiste précisément à bien positionner les plateformes de l'avant-dernier kilomètre pour pouvoir massifier les flux amont et en faire la distribution. Green Dock participe à cette démarche en apportant une solution qui n'existe pas aujourd'hui. En effet, il n'existe pas de plateforme logistique qui soit physiquement connectée à la Seine et qui permette de faire un transfert de marchandises sans rupture de charge directement depuis le bâtiment.

Sur la pertinence de la localisation d'activités logistiques en bord de fleuve

Au sein du port de Gennevilliers, la localisation du projet est remise en question par de nombreux participants, un discours s'appuyant sur la disponibilité supposée de surfaces au sein du port qui seraient potentiellement plus adéquates pour accueillir le projet. La justification de la présence de l'entrepôt sur les berges de la Seine plutôt que dans les darses du port par l'ambition fluviale du projet ne convainc pas ces contributeurs, l'ambition fluviale de 15% du trafic étant jugée trop minime pour justifier cet emplacement.

- « *Ces entrepôts doivent être construits sur les darses et pas sur le fleuve.* » (réunion publique d'ouverture)
- « *En amont [l'entrepôt] est 100% alimenté par la route. En aval, il est au mieux en trafic fluvial à 7 %. Ce qui fait que la plupart du trafic, c'est du routier. On peut se poser la question : pourquoi le mettre en bord de Seine ? Cet entrepôt serait beaucoup mieux à proximité de l'A86 plutôt que sur le fleuve.* » (réunion publique d'ouverture)
- « *Je reviens sur les 15 % de trafic fluvial, c'est beaucoup trop peu pour justifier un énorme entrepôt les pieds dans l'eau.* » (réunion publique d'ouverture)

- Francis Redon, président d'Environnement 93, « estime qu'il y a de nombreux espaces disponibles dans le port et que l'emplacement semble le moins adapté » (réunion publique de synthèse)
- Une participante « estime que le port est grand, qu'il y a des entrepôts vides ailleurs et des endroits plus proches de Paris disponibles » (réunion publique de synthèse)
- Pour un participant « le recours au fluvial semble trop faible pour justifier de la présence de Green Dock sur les berges de Seine plutôt qu'à l'intérieur du port, où il pourrait utiliser les rails. » (réunion publique de synthèse)

Réponse de Goodman :

Le projet est positionné en bord de Seine, à la demande d'HAROPA PORT. Cet emplacement permet de développer une solution de logistique fluviale du dernier kilomètre inexistante aujourd'hui.

Le projet Green Dock, construit sur un site logistique existant et entièrement artificialisé aura pour vocation de désimperméabiliser ces sols. La stratégie paysagère intègre par ailleurs la conservation des arbres existants en bord de voie d'eau ainsi qu'une renaturation de la berge existante.

En ce qui concerne l'adéquation du projet au Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers, Goodman a répondu à l'appel à projet logistique mené par HAROPA PORT en respectant les critères imposés. Le SODD impose l'implantation d'activités générant des nuisances importantes telles que les poussières à l'intérieur des darses. Ce n'est pas le cas des activités logistiques. Pour rappel, le projet Green Dock s'implantera en lieu et place d'entrepôts logistiques existants.

La reconnaissance de l'opportunité de la logistique en petite couronne

A l'inverse, plusieurs avis reconnaissent l'opportunité du projet par sa vocation à renforcer la logistique en petite couronne et à favoriser une logistique du dernier kilomètre efficace.

- « La métropole du grand Paris est une ville monde qui a besoin d'infrastructures à la hauteur de sa population et de son dynamisme économique. De plus, le port HAROPA a besoin de ce type d'entrepôt à l'intérieur des terres pour garantir son développement. [...] La logistique urbaine a besoin de ce type d'entrepôts nouvelle génération » (avis déposé en ligne)
- « Le port de Gennevilliers est un espace dédié à la logistique, où les projets ambitieux ont pleinement leur place » (avis déposé en ligne)
- « Le projet Green Dock va permettre de répondre et d'atteindre plusieurs objectifs. [...] assainir la logistique et le transport, favoriser la logistique du dernier km par voie fluviale dans Paris intramuros » (avis déposé en ligne).
- « Cette plateforme moderne en tous points sera nécessaire, le transport fluvial profitera à tous au titre de la décarbonation. Ce projet sera générateur de très nombreux emplois » (avis déposé en ligne).

Plusieurs avis reconnaissent d'ailleurs ce besoin logistique tout en contestant la réalisation du projet :

- Un participant « conclut en précisant qu'il ne conteste pas le besoin logistique sur lequel s'appuie de projet, mais l'emplacement choisi » (réunion publique de synthèse).
- Francis REDON, président d'Environnement 93, « rejoint l'argument de la densification sur du foncier existant dans un objectif de Zéro Artificialisation Nette ». Il note également que « Le

projet d'un entrepôt qui a toute sa place sur les 7 ha de friches industrielles aurait ainsi pu être une réponse à ces ambitions vertueuses [de multimodalité et de logistique du dernier kilomètre] » tout en réaffirmant son opposition au projet : « Le projet Green Dock n'est pas à la hauteur de ces ambitions » (réunion publique de synthèse et avis déposé en ligne)

- *« Bien évidemment il y a des besoins économiques dans la région et des besoins logistiques mais peut-on tendre à quelque chose de plus raisonnable ? » (réunion publique d'ouverture).*
- *« La région de l'Ile de France a besoin d'améliorer sa logistique, c'est indéniable. Le port de Gennevilliers a besoin de rénover ses bâtiments, de mettre ses infrastructures à jour, de se faire une place à la hauteur de son emplacement stratégique, c'est sûr. Le transport fluvial doit être encouragé, pourquoi pas » (avis déposé en ligne).*
- *« Le Port de Gennevilliers, zone économique avec des équipements aménagés en vue d'accueillir des activités logistiques, représente une opportunité pour l'implantation d'un entrepôt. A l'échelle de l'île de France, le besoin de rapatrier l'activité logistique en petite Couronne n'est plus à démontrer. En revanche, ce qui reste sans réponse, c'est le besoin de données concrètes qui justifierait le dimensionnement de Green Dock » (avis d'Environnement 92 déposé en ligne).*
- *« Chacun peut constater que la population en Ile de France augmente. [...] Or, une ville nécessite d'être approvisionnée, non seulement pour manger, mais aussi en biens d'équipement et de consommation divers. Comme on ne produit plus grand-chose directement dans les métropoles, en dehors de quelques artisanats, il faut faire venir ce dont on a besoin de plus loin, générant des déplacements de marchandises de plus en plus nombreux. [...] Alors oui, au MNLE, nous ne sommes pas pour le développement de ce type d'équipement, mais avons compris qu'il était indissociablement lié à notre système économique. Les populations ont besoin de produits, et donc de telles réalisations. » (avis déposé en ligne par le MNLE)*

Réponse de Goodman :

Ces remarques rejoignent l'analyse menée par HAROPA PORT sur la pertinence d'une densification des activités logistiques dans un port fluvial stratégique situé en petite couronne.

Des craintes exprimées

La concertation a aussi conduit à voir l'expression de craintes de la part des associations et de riverains d'Epinaux-sur-Seine, portant notamment sur la modification du cadre de vie qu'implique le projet et sur les impacts du projet sur la zone Natura 2000 à proximité et le cadre naturel des berges de Seine. Les différents temps d'échange ont été l'occasion pour Goodman d'apporter des réponses à ces craintes, soit en précisant certains éléments du projet, soit en prenant des engagements sur certaines questions. Ces engagements sont détaillés dans la partie suivante.

L'impact paysager, une crainte exprimée par les habitants de la rive droite

Une difficulté à objectiver et à converger collectivement sur la réalité de l'impact

Les perspectives architecturales présentées lors de la concertation, utilisées lors de la réponse à l'appel d'offre, ont fait l'objet de débats au cours de la concertation. Leur méthodologie a été contestée, et

plusieurs riverains habitant sur la rive droite craignent que l'impact paysager soit bien plus important que celui annoncé par ces perspectives :

- « *Les perspectives que vous nous avez présenté représentent la moitié de la hauteur réelle, c'est-à-dire d'à peu près 18 mètres alors que la hauteur est de 35 mètres. [...] Ce sont des perspectives qui sont faussées. [...] Le fait de montrer le bâtiment en plongée, ça minimise l'impact visuel. Il faut plusieurs vues* » (réunion publique d'ouverture)
- Un participant demande « *si les nouveaux visuels seront présentés aujourd'hui ou ultérieurement. Il souligne l'importance de connaître les détails techniques des prises de vue, en estimant que l'usage du grand angle fait paraître les bâtiments plus lointains et plus petits* » (réunion publique de synthèse).
- « *Mme PONTIER, adjointe au maire à Épinay-sur-Seine, rappelle que le port s'était engagé à faire des perspectives selon les points de vue donnés par les élus et les habitants d'Épinay. Ceux-ci ont pris le temps de choisir ces points de vue mais les perspectives ne leurs ont pas été présentées. Elle souhaite savoir quand ces perspectives seront disponibles* » (réunion publique de synthèse).

Réponse de Goodman :

Les perspectives présentées au cours de la concertation sont issues des premières études présentées dans le cadre de l'appel à projet ; elles sont donc par nature incomplètes. De nouvelles perspectives seront réalisées dans les prochains mois et permettront de préciser le projet en vue de l'enquête publique. Les échanges issus de la concertation ont permis d'affiner le projet, et de prendre des engagements sur l'insertion paysagère du projet.

Ces nouvelles perspectives seront présentées en amont de l'enquête publique.

La crainte d'une qualité de vie dégradée et d'une dévalorisation immobilière par ce changement paysager

L'arrivée du nouveau bâtiment Green Dock dans le paysage des bords de Seine soulève la crainte d'un paysage dégradé et d'un impact sur la qualité de vie des riverains, en particulier ceux situés en rive droite de la Seine, face au projet.

Par ailleurs, pour ces riverains, la valeur immobilière de leurs habitations situées sur le coteau de la rive nord reposerait sur la qualité paysagère du lieu, situé en hauteur, qui assure une vue sur Paris et la boucle de Seine. La construction du bâtiment Green Dock est donc perçue comme créant un écran visuel devant ce paysage, et donc une menace pour la valeur de ces logements.

- « *Y a-t-il une indemnisation prévue pour les propriétaires d'en face, dont la valeur foncière des biens va baisser ?* » (atelier insertion architecturale et paysagère)
- « *Ce projet Green Dock menace le projet de renouvellement urbain de la Commune d'Épinay-sur-Seine, notamment sur le quartier d'Orgemont et ses 13 000 habitants. L'objectif recherché est d'offrir à ces personnes une vue panoramique ouverte sur la Seine, en créant un grand parc public, conçu comme un belvédère sur l'ensemble de la boucle nord de la Seine et au-delà sur Paris. Avec l'entrepôt, tel qu'imaginé à cette date, cette perspective se retrouve remise en cause, en la fermant sur un "mur", et le bâtiment modifiera le paysage, donnant pour seul horizon un entrepôt logistique aux habitants du quartier d'Orgemont* », Courrier des maires d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis adressé au maire de Gennevilliers, 12 octobre 2022

- « *Je suis un jeune adulte, j'ai toujours grandi dans ce coin, la découverte des berges a été pour moi une manière de me sensibiliser à la biodiversité, au paysage. On parle d'attractivité en parlant de ce projet ? Mais où est l'attractivité quand nous, jeune adulte, nous fuyons ces coins où ils ne nous ai plus permis de flâner, de respirer.* » (avis déposé en ligne).
- « *Le chemin de halage entre Epinay et Argenteuil est encore un des rares endroits de promenade en milieu naturel.* » (avis déposé en ligne)

Réponse de Goodman :

Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial, afin de limiter l'impact du projet sur la qualité de vie des riverains. Le travail d'insertion paysagère, réalisé avec les architectes conseil des villes concernées, permettra de minimiser l'impact du bâtiment dans le paysage. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.

Dans tous les cas, pour la majeure partie des habitations existantes, la vue sur la skyline métropolitaine sera conservée.

Le projet aura enfin une ombre portée très faible dans le paysage, comme l'a montré la pré-étude luminosité, et ne cachera nullement le soleil des riverains, même dans les période de faible ensoleillement.

L'impact lumineux, sonore et la qualité de l'air liés aux trafics

Les différents impacts du projet sur l'environnement humain, au cours du chantier comme lors du fonctionnement du futur entrepôt, font également l'objet d'inquiétudes de la part des riverains.

L'impact lumineux et sonore

L'impact lumineux et sonore d'un entrepôt fonctionnant 24h/24 inquiète les habitants de la berge nord de la Seine. En particulier, les phares des camions dans les rampes la nuit et le fonctionnement du ponton situé directement sur les berges de Seine seraient susceptibles d'apporter des nuisances sonores et lumineuses directement sur les berges de Seine.

- « *Est-ce que vous prenez en compte la résonance de l'autoroute occasionnée par la hauteur du bâtiment ?* » (réunion publique d'ouverture)
- « *En plus, on a le Bourget à proximité avec tous les avions qui nous passent au-dessus, ça fait beaucoup pour un petit bout d'île* » (réunion d'ouverture)
- « *Les poids lourds monteront en haut du bâtiment (à plus de 20 mètre au-dessus du sol) et généreront des pollutions à tous les niveaux : visuel, auditif, qualité de l'air* » (avis déposé en ligne)
- « *Un membre de l'association Protection Berges de Seine demande si Goodman peut détailler les aménagements mis en place au niveau des rampes pour contenir le bruit des camions et la pollution lumineuse des phares* » (réunion publique de synthèse)
- Un participant estime que « *si le travail se fait de jour et de nuit, la nuisance des feux des camions et les nuisances sonores du déchargement des péniches seront importantes* » (réunion publique de synthèse)

Réponse de Goodman :

Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte les remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de pré-cadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.

Le projet sera adapté afin d'avoir le moins d'impact lumineux sur son environnement. Il respectera notamment les règles établies dans le cadre de l'Arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses. L'essentiel des sources lumineuses sera orienté côté port, n'impactant pas la trame noire de la Seine.

Le projet répondra à l'ensemble des réglementations de limitation des nuisances acoustiques en vigueur en France, notamment dans le cadre de la protection des zones résidentielles.

Le trafic et la qualité de l'air

La perspective du projet du trafic routier qu'il va engendrer entraînent des craintes de nuisances aussi bien sur la pollution atmosphérique que sur l'augmentation de la congestion des routes entraînant la dégradation des conditions de circulation pour les riverains.

- « Une habitante de Gennevilliers [est] inquiète de la circulation de véhicules que ce projet va engendrer, les autoroutes A15 et A86 étant déjà surchargées. » (réunion publique de synthèse)
- Une habitante est inquiète du « cumul du trafic induit par la coexistence de ces deux projets [Green Dock et l'usine de biométhanisation] » (réunion publique de synthèse)
- « La pollution générée par particules fines des poids lourds tout comme des véhicules légers ne semblent pas émouvoir les promoteurs » (avis déposé en ligne)
- « En outre, on peut légitimement redouter l'impact du projet Green Dock sur la circulation routière des infrastructures des villes avoisinantes par un afflux massif de poids lourds liés à l'activité logistique. Or, cette zone est déjà saturée et l'apport du projet à la pollution atmosphérique sera, dès lors, fort. » Courrier des maires d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis adressé au maire de Gennevilliers, 12 octobre 2022

Réponse de Goodman :

L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études spécialisé qui établit des modélisations répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine. Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude de trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local à l'intérieur du port mais également au niveau de ses accès.

Goodman prend par ailleurs un engagement d'imposer à ses utilisateurs une flotte de véhicules « zéro émission » pour la distribution au départ du site, à compter de 2030.

Cet engagement est détaillé dans la section suivante, « Les enseignements et engagements de la maîtrise d'ouvrage ».

Les impacts potentiels sur la biodiversité

La proximité d'une zone Natura 2000, abritant une biodiversité riche et en particulier de nombreuses espèces d'oiseaux protégées, suscite la crainte d'un impact du projet sur l'avifaune, et de manière plus

générale sur la biodiversité des berges de Seine. De nombreux participants, dont les maires d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis et plusieurs associations environnementales, ont pointé le risque de l'impact du projet sur cette zone protégée, en particulier par son impact sonore et lumineux qui affecterait la tranquillité des lieux, ou bien par sa hauteur et ses surfaces vitrées qui représenteraient une menace pour la trajectoire de vol des oiseaux.

- Une participante estime que « *la zone Natura 2000 en face est condamnée* » (réunion publique de synthèse).
- M. Gaudin, représentant le collectif de Protection des Berges de Seine, « *constate que des serres sont encore situées en toiture, alors qu'elles représentent un problème pour la trajectoire de vol des oiseaux. Il demande comment Goodman prend cela en compte et simplement si les serres sont compatibles avec la présence d'oiseaux* » (réunion publique de synthèse).
- « *L'implantation d'un bâtiment d'une telle taille, outre la destruction du paysage, va créer des nuisances à l'avifaune (dérangement en raison du bruit nuit et jour, pollution atmosphérique par les camions, lumières, franchissement d'une "muraille", impacts contre les vitrages...)* » (avis déposé en ligne)

Réponse de Goodman :

La présence de la zone Natura 2000 à proximité du site est bien entendu une caractéristique très importante à prendre en compte dans la réalisation du projet. Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 devront garantir la compatibilité du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet inclura de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.

Réponse de Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers :

Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers, a rappelé en réunion publique de synthèse que si le projet ne démontrait pas sa compatibilité avec la zone Natura 2000, il devrait être abandonné.

La compatibilité du projet avec les activités nautiques de loisirs questionnée

Les communes situées en bordure de Seine développent plusieurs projets de valorisation des berges de Seine, incluant en particulier le développement d'activités nautiques, notamment dans le cadre du programme héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Ainsi, le petit bras de la Seine devrait accueillir « un parc de loisirs nautiques, de préservation et de valorisation de la biodiversité de la Seine et de ses berges » sur L'Île-Saint-Denis, ainsi que deux zones de baignades, et les villes de Villeneuve-la-Garenne et de Gennevilliers portent également des projets de bases nautiques sur ce bras. Plusieurs contributeurs ont pointé le risque d'une incompatibilité de ces nouveaux usages de la Seine avec le trafic fluvial apporté par projet Green Dock.

- « *La commune de L'Île-Saint-Denis et Plaine Commune ont un projet de préservation et de valorisation de l'ensemble du petit bras de Seine, du Sud de L'Île-Saint-Denis à l'emprise du port de Gennevilliers destinée à accueillir le projet Green Dock. Ce bras de la Seine fait partie intégrante d'un projet de territoire comportant notamment le développement d'activité de tourisme et de loisir ainsi que la préservation de la biodiversité. [...] Les villes de Villeneuve-la-Garenne et Gennevilliers portent également des projets tournés vers la Seine et ses usages récréatifs et écologiques. L'ambition d'un petit bras de la Seine préservé a été partagé par les villes de L'Île Saint-Denis, d'Épinay-sur-Seine, de Villeneuve-la-Garenne et de Gennevilliers lors*

d'une réunion en mars 2022. [...] Le projet Green Dock mettrait, enfin, en danger des pratiques nautiques déjà existantes sur le petit bras de la Seine, à travers le Rowing club (aviron), les sections canoë-kayak de L'Île-Saint-Denis et de Gennevilliers, et divers autres usages professionnels et amateurs » Courrier des maires d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis adressé au maire de Gennevilliers, 12 octobre 2022

- *« Ce projet prévoyant une intensification de la circulation des péniches est-il compatible avec le grand plan « Qualité de l'eau et baignade », consistant à assainir la Seine pour la rendre baignable dans l'Île-de-France à partir des Jeux Olympiques de Paris ? Ce projet prévoit notamment 4 sites de baignade, un à Epinay-sur-Seine, deux sur L'Île-Saint-Denis et un à Saint-Denis » (Protection Berges de Seine, question adressée par mail).*

Réponse de Voies Navigables de France (lors de l'atelier sur l'évolution des flux) :

Le trafic fluvial de la Seine est aujourd'hui très loin d'être saturé. Ces projets sont compatibles avec la navigation commerciale et un travail de cohabitation des usages est possible et se fera à travers des mesures d'exploitation, des échanges avec les clubs présents, etc. A titre d'exemple c'est le cas à Sèvres où le Parc Nautique de l'Île De Monsieur cohabite parfaitement avec l'usage commercial du fleuve. Par ailleurs, la croissance du trafic fluvial liée aux trafics de Green Dock ne va pas beaucoup modifier la situation actuelle.

Des attentes ou des exigences formulées

Renforcer l'intermodalité de l'entrepôt

Faire preuve de plus d'ambition dans le recours au trafic fluvial

Les 15% de part de trafic fluvial, perçu comme la justification de la présence de Green Dock en bordure du fleuve semble, pour certains, trop peu ambitieux. Si l'emplacement du site devait se justifier par son aspect multimodal et l'usage du transport fluvial, plusieurs contributeurs demandent à Goodman de faire preuve d'une plus grande ambition dans le recours au trafic fluvial, en augmentant la part de marchandises transportées par voie fluviale, et en permettant une plus grande efficacité de ce trafic.

- *« Soit il n'existe pas de véritable ambition fluviale, soit il en existe une et on dépasse les 15%. Pourquoi ne pas s'engager sur une part importante qui justifierait ce projet ? » (réunion publique d'ouverture).*
- *« Cette urgence climatique nous pousse à plus d'effort [pour le trafic fluvial]. 15 % c'est peu. » (réunion publique d'ouverture).*
- *« Aujourd'hui le dimensionnement de Greenock ne permet pas, selon ce qui a été présenté, de dépasser les 15 % de fluvial : quel seraient les axes de travail au sein même de l'entrepôt si on voulait dépasser ce plafond ? Dans 20 ans, le projet pourrait-il s'adapter à une augmentation de la part du fluvial ? » (Environnement 92, question posée par mail)*

Réponse de Goodman :

La part de trafic fluvial estimée à ce jour à 15% est basée sur les premières estimations des futurs clients du site et concerne aussi bien le flux aval (distribution), au départ du projet, que le flux amont (approvisionnement), du port du Havre au terminal à containers du port de Gennevilliers. Pour l'amont il y aura effectivement une traction routière entre le terminal à containers et le bâtiment, empruntant le réseau viaire du port, sans impact sur le reste du réseau routier local. Le nombre de camions estimé pour ce tronçon est de 60 par jours. Cet approvisionnement fluvial amont permettra de capter et de

relocaliser des flux transitant aujourd'hui par la Belgique et les Pays-Bas et arrivant en France au sein de poids-lourds parcourant des milliers de kilomètres. A l'aval, le report modal est rendu possible grâce à la proximité immédiate du fleuve et la création d'un ponton de transbordement rendant le transport fluvial attractif (absence de rupture de charge permettant de faire émerger un modèle économique comparé au tout routier). Ces 15% sont préliminaires mais ambitieux dans le contexte actuel. Ils découlent d'une volonté de développer la logistique fluviale sur le projet. Les solutions pour le trafic fluvial sont en train de se mettre en place et l'attrait des clients est fort. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps.

Le doublement du ponton et son ouverture aux entreprises extérieures à Green Dock, évolutions du projet issue de la concertation, répond à cette ambition d'encourager le transport fluvial et d'adapter Green Dock à une possible évolution de ce trafic à long terme.

Cet engagement est détaillé dans la section suivante, « Les enseignements et engagement de la maîtrise d'ouvrage ».

Développer l'usage du chemin de fer en lien au projet

Plusieurs avis regrettent que le projet ne s'appuie pas sur le ferroviaire, dont les voies sont disponibles sur le port et présentes sur le site actuel. Les voies situées sur le site actuel seront retirées dans le cadre du projet, ce que plusieurs avis estiment regrettable. Le recours au transport ferroviaire permettrait, selon eux, de renforcer l'objectif de multimodalité de l'entrepôt et de contribuer à répondre aux enjeux de décarbonation des transports.

- « Il y a des rails dans le port, est-ce qu'il y a des personnes ici qui ont imaginé du transport ferroviaire ? » (atelier évolution des flux).
- Francis Redon « regrette que l'opportunité du rail ne soit pas plus exploitée » (réunion publique de synthèse).
- Un participant indique que « le projet détruira définitivement l'embranchement ferroviaire sur le site. Bien qu'HAROPA PORT affirme que la saturation du réseau au niveau du RER C est un obstacle au développement du fret ferroviaire sur le port, ce riverain indique que le faisceau ferroviaire de la gare Saint-Lazare n'est pas loin, et que ce faisceau possède 4 voies qui permettent de se connecter à la grande ceinture ferroviaire dédiée au fret au niveau d'Argenteuil. Il indique qu'une connexion du port à ce réseau existait anciennement, et qu'un nouvel embranchement pourrait être réalisé pour reconnecter le port à un réseau de fret ferroviaire » (réunion publique de synthèse).

Réponse de HAROPA PORT :

Il y a une stratégie nationale d'augmentation du ferroviaire notamment en Ile-de-France. Cependant l'accès au port de Gennevilliers passe par les voies du RER C déjà largement saturées, mais permet cependant au port d'accueillir en moyenne 5 trains de marchandises par jour. Il y a des travaux en perspective mais ils ne sont pas à horizon du projet. Par ailleurs, les voies ferrées longeant le site de Green Dock du côté route sont conservées.

Réponse de Goodman :

L'usage d'un embranchement fer privatif sur le site de Green Dock n'est en effet pas envisagé dans le cadre du fonctionnement du projet. Pour autant, les flux amont du site sont pour parti amenés à

transiter par les infrastructures existantes du port de Gennevilliers, qu'elles soient portuaires ou ferroviaires. La localisation du projet Green Dock sur le territoire du port de Gennevilliers permet précisément au site de bénéficier des installations existantes et opérationnelles.

Garantir la compatibilité du projet avec les activités nautiques

Plusieurs projets de valorisation des berges et de développement d'activités nautiques sont en cours sur les communes avoisinantes, en particulier sur le petit bras de Seine. Le projet de Green Dock doit donc être en mesure d'anticiper sa coexistence avec ces activités nautiques à venir et de garantir leur compatibilité.

- « *Plusieurs projets d'aménagement des berges de Seine ont été lancés antérieurement au projet "Green Dock". Est-ce que les projets de base nautique de L'Île-St-Denis et de Gennevilliers sont selon vous compatibles avec le fonctionnement d'un tel entrepôt, le passage incessant d'immenses péniches ? Vous pensez que les gens vont se baigner, pratiquer des activités de loisirs sur et au bord de l'eau au milieu d'une autoroute à péniches ?* » (Protection Berges de Seine, question adressée par mail).
- « *Sur le petit bras, il y a des remontées de barges, un ponton du club d'aviron, avec deux projets de base nautique, une pour Ile Saint Denis et une départementale vers le pont d'Epinay. Est-ce que vous avez des notions sur les équipements qu'acceptera VNF en termes de ponton et s'il y a des règles en termes de trafic fluvial ?* » (question posée en atelier évolution des flux)
- « *Est-ce que fermer le petit bras à la navigation paraît un jour envisageable ?* » (question posée en atelier évolution des flux)

Réponse de Goodman :

Afin de garantir la compatibilité du projet avec les activités nautiques situées sur le petit bras de la Seine, y compris dans le cas d'une augmentation du trafic fluvial, Goodman interdira la navigation sur le petit bras de Seine à l'ensemble de ses preneurs.

Cet engagement est détaillé dans la section suivante, « Les enseignements et engagement de la maîtrise d'ouvrage ».

Réduire l'impact du trafic lié au projet

Le trafic étant déjà à saturation aux heures de pointe sur les axes routiers du territoire, l'augmentation du trafic de camions liée au projet est perçue négativement par de nombreux participants à la concertation. Plusieurs contributions insistent sur la nécessité de réduire l'impact du trafic lié au projet.

- « *Leur analyse [celle des riverains] sur les augmentations de trafic est justifiée, car même si l'étude d'impact montre des proportions modestes, les mouvements s'ajoutent à ceux qui saturent déjà les voiries environnantes. Et attention à l'étalement de ces circulations hors des pointes : cela induit des utilisations nocturnes, qui sont les plus nuisantes.* » (avis déposé en ligne par le MNLE)

Réponse de HAROPA PORT :

La logistique a un fort impact sur la circulation au niveau du port, mais il s'agit d'un nœud logistique qui est particulièrement bien implanté vis-à-vis des voiries autoroutières. L'augmentation du trafic sur le port n'a pas d'impact direct sur les autres voiries de la commune Gennevilliers.

La congestion sur les autoroutes est une des raisons pour encourager l'utilisation de transport alternatifs à la route : aujourd'hui 5 trains par jour sur le port et un développement du transport fluvial.

Réponse de Goodman :

Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.

Afin d'améliorer la desserte du site pour les employés, un Plan de Mobilités, impliquant HAROPA PORT, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun, à vélo et de promouvoir les solutions de covoiturage.

Réduire l'impact visuel du bâtiment et améliorer son insertion dans son environnement

L'augmentation de la hauteur par rapport aux entrepôts logistiques existants est jugée par certains participants disproportionnée et fait écho à la crainte d'une modification du paysage pour les habitants de la rive droite.

- « *L'impact [du bâtiment] pour les paysages [pourrait être réduit] en le rabaissant, le scindant et en supprimant l'éclairage nocturne.* » (avis déposé en ligne)
- « *Au vu des documents présentés je ne peux qu'être contre ce projet qui par son gigantisme et son impact va fortement altérer la qualité [...] des paysages. Une alternative pourrait être proposée avec moins de hauteur, des césures dans le bâtiment* » (avis déposé en ligne)
- « *Les termes du PLU et du SODD qui indiquent clairement que les constructions en bord de Seine doivent veiller à leur insertion harmonieuse dans le paysage (ce qui ne saurait être le cas ici, à moins d'être de mauvaise foi).* » (avis déposé en ligne par l'association Protection Berges de Seine)

Réponse de Goodman :

Le travail d'insertion paysagère réalisé avec l'architecte du projet permettra de minimiser l'impact du bâtiment dans le paysage. La sobriété foncière du bâtiment, dont l'emprise est inférieure à celle des bâtiments existants, permettra la renaturation de plusieurs portions de la parcelle. La végétalisation des façades et le travail architectural réalisé sur les rampes permettront une intégration harmonieuse du bâtiment dans le paysage. La ferme urbaine sera déplacée à l'Est du projet pour permettre une réduction de la hauteur totale du bâtiment à l'Ouest et un moindre impact dans le paysage.

Un travail de définition des points de vue avec les architectes conseil des villes concernées permettra d'objectiver le sujet.

Garantir des continuités écologiques et la compatibilité du projet avec la zone Natura 2000

La présence de la zone Natura 2000 du parc de L'Île-Saint-Denis face au futur projet et le rôle de l'axe Seine dans les trames vertes, bleues et noires sont des éléments du territoire dont le projet doit tenir compte. À ce titre, plusieurs contributions demandent que la compatibilité du projet avec la zone Natura 2000 soit garantie, sur la base d'une étude, et que le bâtiment n'interrompe pas le rôle de continuité joué par la Seine.

- « *Le projet "Green Dock" est-il compatible avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique adopté en 2013, et notamment le respect des Trames vertes et bleues ?* » (question posée par mail)
- « *La préservation des milieux naturels de l'axe Seine fait pourtant partie des missions attribuées à l'établissement public Haropa Port, qui a commandité le projet, et qui se trouve donc, avec un "Green Dock" dont le gigantisme met en péril les trames verte, bleue et noire en Île-de-France, en contradiction manifeste avec les principes dont il se proclame par ailleurs le défenseur.* » (avis déposé en ligne par l'association Protection Berges de Seine)
- « *L'impact [du bâtiment] pour l'avifaune pourrait être réduit en se reculant par rapport aux berges, en supprimant les lumières la nuit et en le rabaissant.* » (avis déposé en ligne)

Réponse de Goodman :

Le projet Green Dock sera compatible avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) et respectera notamment les trames vertes et bleues associées. La stratégie de végétalisation et de prise en compte de la biodiversité dans la conception du projet permettra d'assurer cette cohérence.

Une étude d'incidence du projet sur la zone Natura 2000 sera effectuée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale pour identifier l'ensemble des impacts potentiels et les mesures à mettre en œuvre pour les limiter. L'état initial de cette étude est en cours et est réalisé sur quatre saisons pour prendre en compte l'ensemble des paramètres. Le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact sur cette zone, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.

Par ailleurs, Goodman s'engage à mettre en place des sites d'accueil de la biodiversité au droit du bâtiment et en toiture, pour favoriser les continuités écologiques au niveau du site.

Favoriser l'insertion et l'emploi local

Les créations d'emplois sont perçues comme un bénéfice important du projet pour le territoire, et de nombreux participants reconnaissent l'importance des créations d'emploi dans l'acceptabilité du projet Green Dock. Cependant, plusieurs contributeurs s'interrogent sur la proportion d'emplois créés sur le projet, par rapport à un déplacement d'emplois, sur les niveaux de qualification de ces emplois, et sur les emplois générés pour les habitants du territoire. La question des clauses d'insertion est également posée.

- « *Au niveau de l'emploi, M. Redon souhaite que soit identifiée la part de transfert d'emplois et la part de création dans les 700 emplois à venir de Green Dock, afin d'identifier le bénéfice réel en termes d'emploi* » (réunion publique de synthèse).
- Une participante « *note que les perspectives des entreprises [implantées dans le projet] sont dans le développement du e-commerce et de l'automatisation, et qu'elles vont donc très vite cesser d'embaucher, pour remplacer par la robotisation. Elle se demande donc si c'est un secteur qui va véritablement développer de l'emploi.* » (réunion publique de synthèse)

- « Si ce projet crée des emplois, on sera tous d'accord pour dire que c'est bien. J'ai cru comprendre que vous ne serez pas les personnes qui créeront des emplois de façon pérenne. J'ai l'impression que vous ne savez pas combien d'emploi il y a exactement sur le port aujourd'hui. Comment on travaille sur les vraies perspectives d'emplois ? La promesse de créer des emplois me paraît hypothétique alors que j'ai l'impression que cet argument-là sera pivot pour appuyer ce projet. » (réunion publique d'ouverture)
- « Avez-vous déjà intégré la question de la RSE pour l'intégration de personnes en situation de handicap dans les 700 emplois qui vont être créés. Est-ce que vous avez déjà des processus pour intégrer des structures comme les ESAT ? Il y a cinq ESAT à Gennevilliers, nous par exemple on a 100 salariés. Est-ce qu'il y a déjà une liste métier sur laquelle on peut se pencher pour envisager les formations à proposer ? » (réunion publique d'ouverture)
- « Combien d'emplois réellement pérennes et respectueux du code du travail ? » (avis déposé en ligne)
- « Un des arguments-pivot est la création d'emploi, mais pour l'instant Goodman ne peut se prononcer que sur ceux créés par le bâtiment lui-même (gardiennage, entretien) car il n'est aucunement décisionnaire. Les emplois et décisions appartiennent à ses "locataires" logisticiens. Il n'a que des hypothèses à nous donner sur ces créations / transferts d'emploi et sur la qualité de ces emplois (travail de nuit, pénibilité, salaires bas) » (avis déposé en ligne).

Réponse de Goodman :

Les 700 emplois estimés à ce jour, dans le cadre des pré-études, correspondent à des emplois sur site. Il est impossible à ce stade d'indiquer quelle sera la part de création d'emplois : cela dépend des entreprises qui seront installées dans Green Dock. En tout état de cause, les utilisateurs associés au projet pendant la phase concours développent une nouvelle activité au sein de Green Dock (arrivée sur le port pour 2 d'entre elles, développement du transport fluvial pour Schenker), et créeront des emplois pour développer cette nouvelle activité.

En termes d'insertion, des clauses seront mises en place pour la phase chantier. Pour la phase d'exploitation, il est encore trop tôt pour mettre en œuvre des actions spécifiques mais nous travaillons déjà sur ces sujets avec les futurs locataires de Green Dock.

L'automatisation se développe sur certaines activités du secteur de la logistique, mais à ce jour, on ne constate pas de conséquence sur l'emploi. A contrario, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.

Partie 4

Enseignements de la concertation et engagements du porteur de projet

Les enseignements de la concertation pour le porteur de projet

Une concertation nécessaire

Le premier enseignement de cette double concertation pour les porteurs de projet est sans nul doute la reconnaissance de sa nécessité.

Le nombre de questions posées, la mobilisation constante des parties prenantes associatives aux différents rendez-vous de la concertation, la durée des échanges lors des ateliers thématiques en attestent.

Pourtant, rien dans les critères fixés par le code de l'environnement n'invitait Goodman à mener la concertation associative menée au printemps, le projet Green Dock ne relevant ni des seuils de saisine de la Commission nationale du débat public mentionnés à l'article R.121-2 du code de l'environnement, ni des critères définis à l'article L.121-17-1 du même code.

La ville de Gennevilliers a en revanche souhaité que le projet fasse l'objet d'une concertation au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, comme rappelé ci-avant.

Cette seconde concertation, réglementaire cette fois, a connu une mobilisation plus faible, tant lors des réunions publiques que dans les contributions et questions en ligne.

Une incompréhension sur le type d'études présenté et celui attendu par certains publics

La particularité des concertations, qu'elles soient volontaires ou réglementaires, réside dans le fait qu'elles ne relèvent que d'un niveau de « faisabilité », les études complètes, dites « préalables » étant menées dans le cadre des demandes d'autorisation et étant mises à la disposition du public à l'occasion de l'enquête publique.

Pour la double concertation menée en 2022, Goodman disposait des pré-études réalisées dans le cadre de la réponse à l'appel à projet logistique lancé par HAROPA PORT.

Au cours de la concertation, des questionnements précis des participants ont conduit l'équipe de Goodman à présenter certains extraits de ces pré-études (études d'insertion, études d'ensoleillement, étude de trafic, etc.). Les participants ont alors pu relever certaines erreurs ou limites des données présentées, que le porteur de projet a parfaitement reconnu, et a d'ailleurs rappelé lors de la réunion de synthèse du 12 octobre 2022.

A la clôture même de la concertation, certaines parties prenantes demandaient encore l'exhaustivité d'études dont les limites avaient pourtant été pointées. D'autres demandaient que les bureaux d'études mobilisés lors de la phase du concours ne soient pas reconduits pour la suite des études.

La concertation vise prioritairement à pouvoir débattre de l'opportunité d'un projet, de ses caractéristiques principales, en donnant un premier aperçu de ses effets potentiels. Sans doute Goodman aurait dû circonscrire les débats à ces questionnements sans diffuser des éléments partiels de ses pré-études. Si cet effort de transparence a pu susciter l'incompréhension de certains participants, d'autres ont reconnu les difficultés d'un tel exercice sur la base de pré-études non abouties.

La réunion publique de synthèse du 12 octobre a sans doute permis de préciser la nature des éléments de pré-études qui avaient été présentés lors des deux séquences de concertation, et la nature des études qui allaient désormais devoir être conduites dans la perspective des demandes d'autorisation.

Une concertation qui n'a pas permis de dépasser la question de l'opportunité pour certains participants

Comme rappelé ci-avant, la question de l'opportunité du projet a été largement questionnée lors de la concertation. Au fur et à mesure de la concertation, il s'est avéré que c'était moins la nature, le modèle économique ou les caractéristiques du projet qui fondaient chez certaines parties prenantes la remise en cause de l'opportunité du projet, que son emplacement en bord à voie d'eau plutôt que le long d'une darse.

Sur ce sujet spécifique, Goodman ne peut que rappeler que le choix d'un projet logistique à cet emplacement relève d'un choix d'HAROPA PORT, qui s'inscrit d'ailleurs dans sa stratégie de développement et de densification du port de Gennevilliers. Une densification portuaire au bénéfice d'activités logistiques utilisant la voie fluviale que Goodman cautionne totalement sans en être pour autant à l'origine et que d'autres acteurs du territoire soutiennent résolument.

Face aux positions tranchées sur la pertinence des activités logistiques sur le site de Gennevilliers retenu par HAROPA PORT et face à l'impossibilité de réconcilier ces différents points de vue, Goodman ne peut que renvoyer l'ensemble des parties prenantes à la séquence de l'enquête publique. A cette occasion, la question de l'opportunité sera de nouveau publiquement abordée, avant une décision définitive relevant du préfet des Hauts-de-Seine.

Les pistes d'amélioration du projet

Les enseignements que tire Goodman de cette double séquence de concertation l'amène à envisager des évolutions dans le projet Green Dock afin de répondre, dans le respect des critères de l'appel à projet d'HAROPA PORT, aux attentes exprimées par les participants à cette double concertation.

Les évolutions projetées ci-après ont été présentées à l'occasion de la réunion de synthèse du 12 octobre 2022. Elles nécessitent bien évidemment d'être confirmées par les études ultérieures.

Ces évolutions visent tout particulièrement à améliorer l'insertion du projet dans son environnement urbain et naturel, ainsi qu'à offrir des garanties structurelles sur le recours à la voie d'eau.

Une recherche d'amélioration de l'insertion du projet

Sur la conception même du projet, plusieurs adaptations sont envisagées :

- **Un regroupement des serres de la ferme urbaine en un seul bloc, à l'est du projet** : le regroupement des serres et leur positionnement à l'est permettra de diminuer l'impact paysager du projet pour les habitants d'Épinay-sur-Seine, en augmentant de quelques degrés la perspective sur la skyline métropolitaine ;
- **La création de zones d'accueil de la biodiversité en toiture et en façade nord** : il est envisagé, dans le cadre d'un travail avec des bureaux d'études spécialisés et des associations agréées pour la protection de l'environnement, de concevoir une toiture en une façade nord comportant des zones d'accueil et des structures propices à l'avifaune ;
- **Une adaptation des rampes pour contenir le bruit des camions** : Goodman entend repenser les rampes d'accès aux étages du bâtiment pour tenir compte des craintes formulées concernant le bruit des véhicules qui les emprunteront. Les études à venir devront identifier quelle solution technique est la plus à même de limiter la diffusion du bruit.

Une recherche d'amélioration de l'insertion architecturale et paysagère

Au-delà de la hauteur même du bâtiment, la concertation a mis en lumière la nécessité de choix architecturaux et paysagers susceptibles de contribuer à une bonne intégration du projet dans l'environnement des bords de Seine et des espaces naturels de la pointe de L'Île-Saint-Denis.

Goodman envisage donc, pour la suite du projet, les évolutions suivantes :

- Une **végétalisation de la façade** ;
- La **création d'un rythme à travers le traitement architectural**, permettant de diminuer la perception d'un bâtiment unique ;
- **L'insertion de zones d'accueil de la biodiversité en façade**, corollaire de la végétalisation.

Les évolutions architecturales envisagées s'accompagnent d'un engagement de Goodman, susceptible de lever les ambiguïtés rencontrées lors de la double séquence de concertation à propos des vues architecturales présentées : en sus des perspectives généralement attendues dans un dossier de permis de construire, Goodman s'engage à **solliciter les mairies des communes proches pour définir, avec leurs architectes conseils, les différents points de vue à retenir pour les perspectives de la future notice architecturale et paysagère du dossier de demande de permis de construire.**

Un doublement vers l'ouest de la taille du ponton

Comme il a été rappelé dans la partie précédente de ce bilan, de nombreuses critiques se sont exprimées sur la perception d'une augmentation importante des trafics routiers liée au projet, la part du transport fluvial étant jugée trop faible. Dans le même temps, des craintes se sont également exprimées sur l'impact du projet sur le petit bras de Seine, compris entre L'Île-Saint-Denis et les villes de Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne, notamment au regard de la présence de la zone Natura 2000 et au regard des perspectives de création d'une base nautique.

Pour tenir compte de ces observations et de ces craintes, Goodman envisage donc désormais :

- **Un décalage vers l'ouest du ponton fluvial**, afin d'éloigner les mouvements de bateaux du petit bras de Seine et de la zone Natura 2000 ;
- **Un doublement du ponton**, permettant la réception simultanée de deux bateaux.

A ce stade, ce doublement ne peut se traduire par un engagement chiffré sur la part de trafic fluvial en résultant. En revanche, ce doublement rend possible une augmentation du trafic fluvial par les futurs utilisateurs de Green Dock.

Ces deux évolutions constructives s'accompagnent d'engagements additionnels :

- **L'engagement d'une ouverture du ponton aux usagers du port** : si le doublement du ponton doit bénéficier prioritairement aux usagers de Green Dock, rien n'indique à ce stade que ces futurs locataires satureront les capacités de ce double ponton. Aussi, Goodman s'engage à ce que ce ponton puisse aussi bénéficier aux autres usagers du port de Gennevilliers, afin de contribuer à l'augmentation du trafic fluvial global du port ;
- **L'engagement d'interdiction de navigation sur le petit bras de Seine pour les utilisateurs de Green Dock** : Goodman prend l'engagement d'inscrire dans les clauses le liant avec ses preneurs et utilisateurs du ponton une interdiction totale de navigation sur le petit bras de Seine. Cette clause contribuera donc notamment à garantir la poursuite et le développement des activités nautiques de loisirs, voire la perspective d'une base nautique, sur le petit bras de Seine.
- **L'engagement d'une publication annuelle des volumes de marchandises transitant par le ponton** : la réalité du taux de part modale passant par le fleuve ayant été questionnée durant la concertation, Goodman s'engage à publier annuellement les tonnages de marchandises qui transiteront par son ponton.

Les autres engagements pris à l'issue de la concertation

En sus des pistes d'amélioration évoquées ci-avant, et afin de tenir compte des craintes et des attentes exprimées lors de la double séquence de concertation, Goodman prend dans le présent bilan les engagements suivants :

Des engagements sur la mobilité

Afin de répondre aux attentes exprimées concernant l'impact du projet Green Dock sur les voiries locales, et incidemment l'impact de ce trafic sur la qualité de l'air ambiant, Goodman apporte pour la suite du projet les engagements suivants :

- **L'engagement d'imposer aux utilisateurs de Green Dock une flotte de véhicules de distribution urbaine zéro-émissions dès 2030** : cet impératif permettra de garantir, pour les trafics avalés liés à la distribution, un impact nul sur la qualité de l'air des territoires traversés ;
- **L'engagement d'augmenter la taille de la centrale photovoltaïque afin de répondre aux besoins des véhicules électriques** : cette évolution dans le projet contribuera à la faisabilité et au respect de l'engagement précédent ;
- **L'engagement de mettre en place d'un Plan de Mobilité avec les utilisateurs du site** : cet engagement permettra d'envisager des transports collectifs pour les salariés des utilisateurs du site, ou de convenir d'horaires susceptibles de ne pas charger les axes routiers en période de pointe.

Les engagements pour la conduite des études à venir

En réponse aux critiques relatives à la qualité des pré-études présentées lors de la concertation, Goodman prend les engagements suivants, dans le cadre des études à venir :

- **L'engagement de travailler avec le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et les associations agréées pour la protection de l'environnement sur les mesures de biodiversité** : ce travail collaboratif devra permettre de garantir une méthodologie adaptée et un état initial de qualité pour les études faune-flore, le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis étant gestionnaire de la portion de zone Natura 2000 située sur la pointe de L'Île-Saint-Denis ;
- **L'engagement de demander un cadrage préalable à l'Autorité environnementale** : la démarche de cadrage préalable, prévue à l'article R.122-9 du code de l'environnement, conduit l'autorité environnementale compétente (dans le cas présent la Mission Régionale d'Autorité environnementale d'Île-de-France), à préciser « *les éléments permettant d'ajuster le contenu du rapport sur les incidences environnementales à la sensibilité des milieux et aux impacts potentiels du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine* ». Ce cadrage devrait donc permettre de rassurer les parties prenantes en quête de garanties sur la qualité des études environnementales à venir et la bonne prise en compte des enjeux environnementaux en présence.

Par ailleurs, en vue de l'enquête publique, Goodman s'engage à **mettre les études à la disposition du public un mois avant le début de l'enquête publique**, afin de laisser un temps conséquent aux parties prenantes et au grand public pour prendre connaissance de l'intégralité des études composant le dossier d'enquête publique.

Les engagements pendant le chantier

Même si la question de la phase des travaux n'a pas été soulevée de nombreuses fois, cette période porte en elle d'importants enjeux qui rejoignent des préoccupations exprimées.

Ainsi, pour cette phase chantier, Goodman prend ici les engagements suivants :

- **L'engagement d'organiser un phasage du chantier adapté aux enjeux locaux de biodiversité** : en fonction des enjeux qui seront identifiés dans l'étude faune-flore et dans l'étude d'incidences Natura 2000, Goodman adaptera l'organisation du chantier afin de limiter l'impact sur les espèces présentes, notamment dans les périodes les plus critiques pour leur reproduction ou leur développement ;
- **L'engagement de mettre en place des indicateurs et de mesures de maîtrise des nuisances dans une charte « chantier propre »** : l'élaboration de cette charte s'imposera à l'ensemble des entreprises intervenants sur le chantier. Elle permettra d'objectiver les principaux facteurs de nuisances (bruit, poussières, etc.) et de mettre en œuvre, en temps réel, les mesures adaptées pour les limiter ;
- **L'engagement de maximiser l'approvisionnement du chantier par voie fluviale et de maximiser la construction hors-site (préfabrication)** : la situation privilégiée du site, en bord à voie d'eau, sera mise à profit pour l'approvisionnement du chantier par voie fluviale, afin de limiter le trafic de matériaux par la route. Par ailleurs, afin de minimiser les nuisances à proximité du site lors de la construction, Goodman privilégiera le recours à des éléments préfabriqués construits ou usinés hors site. Ces éléments pourront, eux aussi, être acheminés par le fleuve.

En conclusion

Goodman tient à remercier l'ensemble des parties prenantes et des habitants qui se sont mobilisés lors de ces deux séquences de concertation et qui ont permis aux débats d'être nourris et approfondis. Bien que devant respecter le cadre et l'épure de sa réponse à l'appel à projet logistique fixé par HAROPA PORT, Goodman entend faire la démonstration, au travers de ce bilan, des évolutions envisagées et des engagements pris, de ses efforts d'écoute et d'adaptation, visant à faire du projet Green Dock un projet partagé par le plus grand nombre, respectueux de l'environnement et répondant aux attentes légitimes des publics.

Au-delà des évolutions et des engagements précités, c'est bien le projet final, tel qu'il sera présenté lors de l'enquête publique relative à la demande de permis de construire et à la demande d'autorisation environnementale, qui devra être évalué.

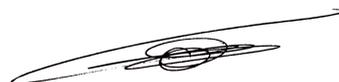
C'est à l'aune de ce projet définitif que chacun pourra apprécier la qualité et l'importance donnée à cette concertation.

GREEN DOCK PLATEFORME MULTIMODALE A ETAGES

Port Autonome de Gennevilliers - 28 route du Bassin N°6 92230 GENNEVILLIERS



DEMANDEUR :



GOODMAN FRANCE SARL / 24, Rue de Prony 75017 - PARIS / T: 01 55 35 08 50

ARCHITECTE :



A26 GL
165 bis, RUE DE VAUGIRARD
75015 - PARIS T: 09 70 75 52 80

BE ICPE :



ANTEAGROUP
2-6, PLACE DU GENERAL DE GAULLE
92160 - ANTONY T: 01 57 63 14 00

BE VRD, ENERGIE ET FLUIDES:



EGIS
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 17 72

BE FACADES ET ENVIRONNEMENT :



ELIOTH
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 13 10

PREVENTIONNISTE :



GE-CO
92 Bis, RUE GRANDE RUE
78630 - MORAINVILLIERS T: 06 43 56 29 41

BUREAU DE CONTROLE :



QUALICONSULT
368, AVENUE DES FUSILLES
59450 - SIN LE NOBLE T: 03 27 90 71 61

BE PAYSAGISME et CERTIFICATIONS:



PAYET
19, RUE VIGNON
75008 - PARIS T: 01 40 74 00 50

ARCHITECTE NAVAL :



SHIP-ST
6, RUE BABONNEAU
44100 - NANTES T: 02 97 50 38 05

PC 92036 24 E0001 - PIECES COMPLEMENTAIRES ET SUBSTITUEES

BILAN CONCETATION PUBLIQUE

Ville de Gennevilliers - Direction du Droit des Sols

ECHELLE :

DATE :

JANVIER 2025

FORMAT :

A4

1674

PC

A26GL

ARC

ENT

TXT

NA

0

N° Affaire

Phase

Emetteur

Lot

Bâtiment

Nature

Niveau

Indice

PC16-4-b

N°Chrono



Direction du Droit des Sols

**Bilan de la concertation publique liée au
projet de construction d'une plateforme
multimodale de logistique urbaine sur un
terrain sis 28 route du bassin n°6**

Décembre 2022

Sommaire

Pages

1 -L'objet et le déroulement de la concertation dans le cadre de la délibération du conseil municipal du 25 mai 2022 qui en définit l'objet et les modalités	3-4
2 -les remarques déposées sur le registre en ligne et les réponses du porteur de projet	5-82
3 -Les comptes-rendus des réunions publiques	83-117
4 -La synthèse et le bilan	118-119
5 -Les annexes	120

1-L'objet et le déroulement de la concertation dans le cadre de la délibération du conseil municipal du 25 mai 2022 qui en définit l'objet et les modalités

Par courrier du 13 mai 2022, la société Goodman informe Monsieur le Maire de Gennevilliers qu'elle est lauréate d'un appel de projet organisé par Haropa/Port de Paris afin de revaloriser un terrain de 63 000m² situé en bordure de la voie d'eau.

Le projet dénommé Grenndock envisage la construction d'un entrepôt logistique de nouvelle génération sur 4 niveaux et la réalisation d'un ponton flottant permettant d'apporter une solution fluviale pour la logistique du dernier kilomètre vers le cœur de la Métropole.

La société Goodman indique que ce projet permet d'organiser des flux plus vertueux et d'approcher les objectifs d'une logistique décarbonée tout en tenant compte des enjeux d'intégration paysagère et de biodiversité notamment via une renaturation de la berge au droit du futur bâtiment. En toiture une centrale photovoltaïque et une ferme urbaine sont prévues.

Après avoir indiqué que l'objet de la concertation vise la réalisation d'une plateforme multimodale de logistique urbaine d'environ 90 000 m² ainsi que d'une ferme urbaine et d'une centrale photovoltaïque en toiture sur un terrain sis 28 route du bassin n°6 par la société Goodman, la délibération du conseil municipal du 25 mai 2022 définit les modalités de la concertation de la façon suivante :

- Réunions publiques (présentiel et/ou distanciel)
- Mise à disposition d'un registre en ligne et en Mairie de Gennevilliers destiné à recueillir les observations du public
- Informations dans la presse, sur le site internet de la Ville de Gennevilliers

Il est également précisé que la concertation durera au minimum un mois.

La concertation s'est déroulée sans interruption du 13 juin au 14 octobre 2022 à destination de toutes personnes intéressées par le projet.

Elle a été annoncée par voie de presse et par une information continue sur le site de la ville dans la rubrique des actualités.

Pendant la période de concertation, cette page a fait l'objet de 459 visites.

Si aucune observation ne figure sur le registre papier déposé en Mairie de Gennevilliers, le registre électronique mis à disposition fait apparaître 58 contributions apportant avis, commentaires et questions.

Deux réunions publiques ont été organisées salle du conseil municipal, le 14 septembre 2022 et le 12 octobre 2022 sous la présidence de Monsieur le Maire de Gennevilliers et en présence du porteur de projet.

Annoncées par voie de presse ainsi que par le biais du site de la ville, elles ont rassemblé de nombreuses personnes intéressées par le projet, une trentaine de personnes pour la première, 73 pour la deuxième.

Si la réunion du 14 septembre 2022 a eu pour objectif à la fois la présentation du projet mais aussi l'expression des oppositions, celle du 12 octobre a visé l'échange avec le public à partir de l'exposé des évolutions du projet.

Cette dernière a constitué également le point d'aboutissement de la concertation organisée par le porteur de projet à destination des associations agréées de protection de l'environnement et qui s'est déroulée sous forme de réunions à partir du mois de mai 2022.

2-les remarques déposées sur le registre en ligne et les réponses du porteur de projet :

#	Date	Question	Réponse Goodman
1	12/07/2022	<p>Bonjour,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il est assez surprenant qu'un tel projet 600 mètres de long et 35 mètres de haut, sans aucune mesure avec l'existant, vienne s'installer en bordure d'une zone Natura 2000 avec des espèces protégées et la mette en péril. - L'activité portuaire est sortie de son contexte, car bien loin des anses réservées à cet effet pour l'embarcadère prévu. - L'emplacement ne permettra que 15% de livraison du dernier kilomètre par la Seine alors c'est a priori la raison du choix de cet endroit... - Pour les marchandises arrivant au port via Le Havre par la Seine, l'entrepôt Greendock étant situé à l'opposé du débarcadère des containers, le transit sera effectué en camion sur plusieurs km... - Le Havre n'étant pas un port leader en Europe, toutes les importations arriveront des Pays Bas et de la Belgique en camion jusqu'à ce nouvel entrepôt géant à Gennevilliers. - L'acheminement des marchandises et le trafic des livraisons par la route vont générer sur Gennevilliers et toutes les communes avoisinantes un énorme surcroit de trafic sur des structures déjà complètement saturés. - Sans oublier qu'il n'existe pas de transports en communs adaptés pour permettre aux employés de Greendock de venir travailler sur cet emplacement reculé du port. <p>Le port est en train de se transformer en zone logistique et industrielle, mais non portuaire, sans prendre en compte l'éco système dans lequel il est placé.</p>	<p>La part de trafic fluvial estimée à ce jour à 15% est basée sur les premières estimations de nos futurs clients et concerne aussi bien le flux aval, au départ du projet, que le flux amont, du port du Havre au terminal à containers du port de Gennevilliers. Pour l'amont il y aura effectivement une traction routière entre le terminal à containers et le bâtiment, empruntant le réseau viaire du port, sans impact sur le reste du réseau routier local. Le nombre de camions estimé pour ce tronçon est de 60 par jours. Cet approvisionnement fluvial amont permettra de capter et de relocaliser des flux transitant aujourd'hui par la Belgique et les Pays-Bas et arrivant en France au sein de poids-lourds parcourant des milliers de kilomètres. A l'aval, le report modal est rendu possible grâce à la proximité immédiate du fleuve et la création d'un ponton de transbordement rendant le transport fluvial attractif (absence de rupture de charge permettant de faire émerger un modèle économique comparé au tout routier). L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps.</p>

			<p>Par ailleurs, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Afin d'améliorer la desserte du site pour les employés, un Plan de Mobilités, impliquant Haropa Port, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun et en vélo.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. Elles pourront envisager de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet.</p>
--	--	--	--

2	31/07/2022	<p>Bonjour Madame, Monsieur,</p> <p>Je tiens à dire que je suis très favorable au projet Green Docks.</p> <p>La métropole du grand Paris est une ville monde qui a besoin d'infrastructures à la hauteur de sa population et de son dynamisme économique. De plus, le port HAROPA a besoin de ce type d'entrepôt à l'intérieur des terres pour garantir son développement.</p> <p>D'un point de vue esthétique et d'insertion urbaine ce projet est beaucoup plus beau que les bâtiments existants qu'il est temps de supprimer.</p> <p>La logistique urbaine a besoin de ce type d'entrepôt nouvelle génération. Vous remerciant par avance pour la prise en compte de cet avis.</p> <p>Bien cordialement.</p>	<p>Votre observation rejoint l'analyse menée par HAROPA Port sur la pertinence d'une densification des activités logistiques dans un port fluvial de petite couronne.</p> <p>Concernant la dimension esthétique, le cahier des charges établi par HAROPA dans son appel à projet logistique fixait des objectifs d'intégration architecturale et paysagère forts que Goodman a cherché à satisfaire.</p>
---	------------	---	--

3	16/08/2022	<p>Le projet Green Dock s'inscrit dans une logique d'hypermétropolisation que les habitants de la métropole et du secteur ne veulent plus. Habitant du coin, l'urbanisation plus fragmentée qu'ailleurs contraint nos espaces de vies. Nous avons ici à prendre la voiture car les alternatives en transport en commun sont peu fiables et peu densément constituées. Nous faisons cela dans un espace automobile hyper saturé. Combien d'agressions, de bagarres et de violences commises entre automobilistes suffiront à rendre compte le désarroi des usagers de la route ? Alors non, il ne faut pas que le plus entrepôt européen de logistique voit le jour ici, comme ça, avec 85% des livraisons qui se feront par camion. Des bénéfiques pour l'emploi ? Des jobs précaires, en CDD pour la plupart, occupés par des jeunes aliénés au son d'une voix robotique leur ordonnant de se rendre dans une allée pour atteindre un énième objet souvent inutile, souvent en plastique, souvent produit dans des conditions dramatiques à des milliers de kilomètres.</p> <p>Les berges de Seine, magnifiées par Cézanne, Monet et tant d'autres sont des espaces de quiétudes, de repos pour les habitants (humains et non humains) des environs. Les espaces de nature disponibles à Gennevilliers, Epinay, Argenteuil, ou encore à l'île Saint-Denis sont contraints, atrophiés. Ils ne résument qu'à des parcs urbains mornes. Les berges de Seine sont une respiration pour les humains et les animaux des berges, en témoigne le plus grand site de nidification de Cormoran du Grand Paris, à moins de 50m du projet Green Dock.</p> <p>Je suis un jeune adulte, j'ai toujours grandi dans ce coin, la découverte des berges a été pour moi une manière de me sensibiliser à la biodiversité, au paysage. On parle d'attractivité en parlant de ce projet ? Mais où est l'attractivité quand nous, jeune adulte, nous fuyons ces coins où ils ne nous ont plus permis de flâner, de respirer. Comment concevoir d'avoir un enfant ici ?</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20^{ème} siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA Port, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu. Pour répondre à votre crainte relative au trafic routier, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>De plus, un Plan de Mobilités, impliquant Haropa Port, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun et en vélo.</p> <p>Concernant l'emploi, la logistique est en effet un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p>
---	------------	---	---

	<p>Avant cet enfant aurait pu observer et reconnaître le sifflement discret du martin-pêcheur d'Europe, maintenant il observera et écoutera un camion grimper 25m de haut dans un vacarme assourdissant.</p> <p>Il en va en de l'avenir de ces villes. Un choix entre pseudo développement économique, ou véritable développement à long terme, à savoir l'envie de vivre au sein de ces villes.</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>
--	--	---

4	02/09/2022	<p>Habitant à l'Île Saint Denis je suis inquiet des conséquences de la construction de cet entrepôt surdimensionné</p> <p>Les territoires Boucle Nord de Seine et Plaine Commune sont particulièrement touchés par des nuisances sonores avec un cumul des bruits (trafic routier ferroviaire et aérien) voir carto.bruitparif.fr</p> <p>L'exploitation de cet entrepôt va nécessairement augmenter ces nuisances pour les habitants avec des impacts sur la santé (perte de mois d'espérance de vie)</p> <p>Sans parler des conséquences sur la faune protégée de la zone Natura 2000 située sur l'île en face du projet qui va subir le bruit et l'éclairage</p> <p>Ce projet me paraît en contradiction avec le SODD du Port de Gennevilliers</p> <p>Objectif 2 Améliorer l'insertion urbaine paysagère et ENVIRONNEMENTALE page 17</p> <p>Moyen 4a : réduction des impacts et risques environnementaux des activités sur les usagers du port et de la population riveraine, préservation de la biodiversité</p> <p>Action 6 page 26 proscrire implantation d'entreprise générant des nuisances importantes (bruit poussières)</p> <p>Exemple illustré par une photo prise depuis les rives d'Épinay</p> <p>Par ailleurs est-il prudent d'implanter cette entreprise avec ses deux niveaux de sous-sols dans une zone particulièrement inondable</p> <p>Avec les modifications climatiques à venir les risques de crues centennales Source majeure ne sont pas négligeables</p> <p>Institut Paris Région Territoires inondables carte interactive</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrement administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>La résilience du projet à des épisodes de crue fera l'objet d'études détaillées qui permettront de garantir son adéquation avec son environnement, notamment hydrogéologique.</p> <p>En ce qui concerne l'adéquation du projet au Schéma d'Orientations et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers, Goodman a répondu l'appel à projet mené par HAROPA Port en respectant les critères imposés. Comme vous le rappelez, le SODD favorise l'implantation d'activités générant des nuisances importantes telles que les poussières à l'intérieur des darses. Ce n'est pas le cas des activités logistiques. Pour rappel, le projet Green Dock s'implantera en lieu et place d'entrepôts logistiques existents.</p>
---	------------	---	---

5	02/09/2022	<p>Le projet de Green Dock est bien trop grand et va faire un barrage dans le paysage, il va empêcher les oiseaux de passer, il va déranger le jour et la nuit : un endroit aussi rempli de cormorans c'est rare. Pourquoi vouloir le détruire ? Un énorme bâtiment comme ça ne doit pas non plus être aussi proche des habitations : cela va gêner la vie des habitants, cela va être laid devant chez eux, cela va faire de l'ombre, cela va être bruyant, trop lumineux la nuit, déjà que ça l'est beaucoup et qu'on n'a jamais le noir à cause des usines en face : ils vont être obligés de déménager, et Epinay sur Seine à nouveau sera habitée par des pauvres parce que les prix des maisons vont baisser à cause de ça. On voit bien que c'est un bâtiment qui ne s'inscrit pas dans le paysage...</p> <p>Sinon, cela va rajouter beaucoup d'embouteillages dans un endroit qui est déjà très chargé, et qui va se rajouter à la future usine de méthane si elle est construite sous l'A15 : vous ne trouvez pas que cela fait beaucoup de choses très polluantes au même endroit ? S'il vous plaît, réfléchissez, trouvez d'autres solutions, notre vie est déjà difficile, on n'a pas besoin de ça en plus ! Surtout qu'une ville où tout le monde se fait livrer et où personne ne sort plus acheter ce dont il a besoin dans les magasins, c'est trop triste, n'est-ce pas ? Vous les élus, les gens du Port, les gens de la société Goodman, vous êtes des êtres humains : et si vous vous mettiez un peu à notre place ? Il n'y a pas que l'argent dans la vie, vous le savez bien dans votre vie personnelle.</p> <p>Parce que l'argument écologique ne tient pas : cet entrepôt ne sera pas fluvial mais routier et là, on ne voit pas du tout ce que ça a d'écologique...</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Le projet aura une ombre portée très faible dans le paysage, comme l'a montré la pré-étude luminosité.</p> <p>Le projet sera adapté afin d'avoir le moins d'impact lumineux sur son environnement. Il respectera notamment les règles établies dans le cadre de l'Arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses.</p>
---	------------	--	---

			<p>Le projet répondra à l'ensemble des réglementations de limitation des nuisances acoustiques en vigueur en France, notamment dans le cadre de la protection des zones résidentielles.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Le projet sera routier et fluvial, a minima à hauteur de 15% du trafic amont et aval.</p>
--	--	--	---

6	05/09/2022	<p>C'est dommage et bien triste de construire ce bâtiment paquebot dans une zone qui pourrait être habilitée à aider les animaux de cette zone naturelle, ainsi que la flore.</p> <p>Cela va engendrer beaucoup de nuisance et de pollution, il n'y aura plus cette tranquillité que l'on trouve quand on se promène sur le bord de Seine coté Epinay sur seine, et en naviguant en canoé et aviron (et paddle) au niveau du petit bras de l'île Saint-Denis pour déboucher au bout de l'île entre les 2 bras, une zone sauvage et naturelle à 2 pas de Paris.</p> <p>On n'entendra plus les gazouillis des oiseaux, les cormorans, hérons et martins pêcheurs disparaîtront. Ils vivent là depuis longtemps dans cette zone, on n'a pas le droit d'éradiquer leur habitat.</p> <p>Je ne comprends vraiment pas, demain il y aura les Jo, la prédominance pour ces Jo 2024 c'est d'allier sport et nature, dans des conditions écologiques.</p> <p>Et cette construction est tout le contraire de ce pari.</p> <p>Il y a forcément une autre zone pour construire cette plateforme, une zone moins sensible et plus adéquate.</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local D'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p>
---	------------	---	---

7	05/09/2022	<p>Bonjour</p> <p>Je suis très choquée de la conception du projet qui ne respecte ni l'environnement, ni les riverains et qui socialement repose sur un modèle qui porte atteinte aux droits des salariés.</p> <p>Sacager autant de choses pour créer quoi de durable en matière d'infrastructures ? pour quels bénéficiaires ? combien d'emplois Réellement pérennes et respectueux du code du travail ? Etc.</p> <p>Alors que je me prépare à passer un hiver à 19 degrés pour contribuer à atténuer de manière infime les conséquences du réchauffement climatique, je suis en colère contre les élus qui nous condamnent à subir plus de pollutions et catastrophes climatiques pour les décennies à venir.</p> <p>J'espère que ce projet sera complètement revu et qu'il prendra en compte tous les aspects évoqués par chacun d'entre nous.</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>En ce qui concerne l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>
---	------------	---	---

8	06/09/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Ayant eu connaissance du projet Greendock par la presse spécialisée (transport et logistique), je suis très étonnée de la communication uniforme et laconique autour de ce projet d'envergure.</p> <p>La région de l'Île de France a besoin d'améliorer sa logistique, c'est indéniable. Le port de Gennevilliers a besoin de rénover ses bâtiments, de mettre ses infrastructures à jour, de se faire une place à la hauteur de son emplacement stratégique, c'est sûr.</p> <p>Le transport fluvial doit être encouragé, pourquoi pas. Mais il est important de prendre en compte le contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de nombreux bâtiments sont sous-utilisés, même à vocation logistique - des plateformes plus proches de Paris servent à améliorer la logistique du dernier km (chapelle internationale par exemple), et ne fonctionnent pas à plein régime (aucun trafic massifié ferroviaire) - le contexte énergétique et environnemental est des plus alarmants : avec moins de pétroles pour vos camions et avec un prix de l'électricité qui grimpe, vos prévisions justifiant 9 hectares d'entrepôt sont-elles les mêmes ? - le transport fluvial est intéressant, car moins polluant, s'il a vocation à remplacer le transport routier. Or, il semble que la part du fluvial dans votre projet soit assez faible (15% max), et que les flux soient de la création et non du report : quelle est la logique ? <p>Dans un contexte de transition, où l'on s'aperçoit que les conditions ont largement changé (on pouvait les prévoir mais bon), où l'impératif de repenser les habitudes s'impose, il serait bon de revoir le projet, de ne pas s'entêter "parce qu'on a gagné l'appel d'offre et qu'on a toujours fait comme ça" :</p> <ul style="list-style-type: none"> - moins grand - plus orienté vers le fluvial et, si possible, le ferré - permettant d'accéder directement aux moyens de transport du dernier km 	<p>Le projet présenté en concertation était encore en phase de pré-étude et de préparation des dossiers de demandes d'autorisations administratives.</p> <p>La communication et la concertation mises en place reflètent une volonté de transparence autour du projet.</p> <p>En ce qui concerne la taille du projet et la présence de bâtiments vacants ou sous exploités dans les environs, notre lecture n'est pas la même. Le directeur du Port de Gennevilliers a d'ailleurs évoqué lors la première réunion publique de concertation que le Port recevait plusieurs demandes dès qu'un bâtiment se libérait et qu'il n'existait pas de surfaces vacantes à date sur le Port.</p> <p>En ce qui concerne la multimodalité, il est vrai que le ferroviaire a du mal à se développer. La saturation des usages du réseau ferroviaire en Île-de-France, et notamment le partage des sillons entre trains de voyageurs et trains de fret en est une des raisons ; Nous n'avons pas fait le choix du ferroviaire pour Green Dock, car il pourrait être opéré depuis le terminal à containers qui a beaucoup plus d'espace pour la manutention des marchandises.</p> <p>La part de report modal fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. De nouvelles études sont en cours, qui pourront déboucher sur de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet... Goodman envisage d'ailleurs de d'imposer ses</p>
---	------------	--	---

		<p>(et non de l'avant dernier km) : cyclo, triporteur, scooter électrique...</p> <p>- et pourquoi pas, pour desservir le bassin parisien alentours, c'est-à-dire le 92 et le 93.</p> <p>Merci pour la prise en compte de ces observations et des réponses apportées.</p>	<p>Futurs preneurs le recours à une flotte de distribution 100% « zéro émission » à l'horizon 2030.</p>
--	--	--	---

9		<p>Grands Projets Inutiles Greendock et usine de méthanisation A-t-on besoin d'un dépôt de ce gabarit en berges de Seine ?</p> <p>D'une usine aux particules fines susceptible de provoquer des marées noires ? Quel avenir pour la faune, la flore, les riverains, la Seine, les habitants d'autres lieux en goguette, les salariés esclaves de boulots inutiles...</p> <p>Pourquoi entretenir des projets polluants alors qu'il y a des arbres à planter, de l'eau à préserver, des espaces à régénérer, des balades à conserver ?</p> <p>Traffic routier 7 jours/7 et toits végétalisés ? Stop !!!</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA Port, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.</p>
10	09/09/2022	<p>Ce projet insensé sur Gennevilliers fait écho à celui d'Argenteuil (toutes deux membres de l'EPT Boucle Nord de Seine) : utiliser la Seine comme voie royale pour les marchands du temple. D'un côté un entrepôt de la surconsommation ("green dock"), de l'autre un blockhaus du loisir industriel (projet Héloïse).</p> <p>Avec comme points communs la bétonisation sur des hauteurs de 30 à 40 m, l'artificialisation des sols sur zones inondables, l'abattage des arbres, l'augmentation du trafic routier, et bien sûr la gestion de A à Z par le secteur privé sans prise en compte des expertises et besoins des habitants.</p> <p>Ce n'est pas un hasard ; dans deux ans, les jeux du cirque vont accélérer la pollution permanente (mentale et environnementale) que nous subissons quotidiennement. Engluées dans le piège du Grand-Paris, les municipalités se leurrent : les "retours sur investissements" ne seront profitables qu'aux investisseurs privés et les dégâts seront considérables. (Robert Valbon)</p>	<p>Le projet Green Dock, construit sur un site logistique existant et entièrement artificialisé aura pour vocation de désimperméabiliser ces sols. La stratégie paysagère intègre par ailleurs la conservation des arbres existants en bord à voie d'eau ainsi qu'une renaturation de la berge existante.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>

11	09/09/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Le chemin de halage entre Epinay et Argenteuil est encore un des rares endroits de promenade en milieu naturel. Il permet notamment d'observer les oiseaux sur le site Natura 2000 à la pointe de l'Île Saint Denis : nombreux grands cormorans hivernants, pigeons ramiers, et avec de la chance, martins- pêcheurs.</p> <p>Or, l'implantation d'un bâtiment d'une telle taille, outre la destruction du paysage, va créer des nuisances à l'avifaune (dérangement en raison du bruit nuit et jour, pollution atmosphérique par les camions, lumières, franchissement d'une "muraille", impacts contre les vitrages...)</p> <p>D'autre part, puisqu'il va s'agir, en fait, d'un entrepôt majoritairement routier, la circulation aux alentours (Gennevilliers, Asnières, Colombes, Argenteuil, Epinay, L'Île Saint Denis, Villeneuve la Garenne, voire plus loin) va être impactée par un rajout de poids lourds, surtout aux heures de pointe, malgré les études lénifiantes de "Green" Dock. A cela s'ajoutera aussi les déplacements des créations potentielles d'emplois dans une zone nullement desservie par les transports en commun !</p> <p>En raison de ces arguments, les nuisances créent par ce projet au seul bénéfice d'une multinationale (qui ne paie peut-être même pas ses impôts en France) sont disproportionnées pour les populations environnantes et je ne peux que m'y opposer.</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues).</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>
----	------------	--	--

			<p>Concernant l'emploi, la logistique est en effet un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers. Des solutions seront étudiées pour permettre aux employés de se rendre sur le site tels que la mise en place de covoiturage. Par ailleurs, des pistes de réflexion sont en cours avec les autorités autour de services tels que des navettes.</p>
--	--	--	--

12	12/09/2022	<p>Bonjour, je m'interroge sur un nombre de points concernant ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trafic routier et sa très probable explosion: est-ce qu'une entité véritablement indépendante a analysé l'impact, à partir des données brutes? - création d'emplois: de combien parlons-nous? en création nette bien sûr, et quelles genres de qualifications? - zone Natura 2000: cette zone n'est pas prise en compte dans l'étude d'impact, or elle se situe à 50 mètres du futur site! comment est-ce possible de ne pas l'inclure? - trafic fluvial: aucun engagement n'est pris para la promoteur ou l'exploitant pour développer le trafic fluvial, à peine de "bonnes intentions" pour atteindre 15% du volume traité sur le site, et on ne sait pas quand. Pour autant, le site se situe en bord de Seine, et le promoteur bénéficie de subventions pour cette initiative soi-disant écologique alors qu'il n'existe aucun engagement de volume de trafic fluvial. Pouvez-vous demander un calendrier pluriannuel de montée en puissance du trafic fluvial au détriment du trafic routier sur lequel l'exploitant s'engagerait de façon ferme ? <p>Je suis personnellement très contre ce projet dans sa mouture actuelle car elle a toutes les facettes d'un pur greenwashing alors que c'est tout son contraire qui sera mis en œuvre.</p> <p>Cordialement</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic. La pré-étude de trafic présentée a été réalisée par un bureau d'études spécialisé.</p> <p>L'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente (la Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p> <p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>Concernant l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers. La part de report modal fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. De nouvelles études sont en cours, qui pourront déboucher sur de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet.</p>
----	------------	--	---

13	20/09/2022	<p>Je trouve très bien qu'un projet d'une telle ampleur puisse voir le jour. Il sera bénéfique en termes d'emploi. La logistique est la nouvelle industrie et permet la formation et l'insertion de jeunes en difficultés. J'espère que ce projet sera l'occasion de mettre en place une véritable stratégie de formation adressée aux populations des alentours pour en faire bénéficier l'emploi local.</p>	<p>La logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers.</p>
----	------------	---	--

14	24/09/2022	<p>Projet de contribution à l'enquête publique sur le projet Green Dock</p> <p>J'ai assisté à la réunion publique du 14 septembre dernier, à la Mairie de Gennevilliers.</p> <p>Entre autres informations, on nous a parlé de 4 études d'impact sur l'environnement, dont une sur la zone « Natura 2000 » sur la pointe nord de L'Île-Saint-Denis.</p> <p>Et là, surprise ! Il n'y aurait pas d'impact sur la faune... « seulement » sur la flore.</p> <p>En tant que présidente de l'association Halage, je tiens à apporter quelques éléments.</p> <p>Halage est depuis plus de 25 ans une association d'insertion par les métiers de l'environnement. Elle gère, sur la pointe nord de L'Île-Saint-Denis, le projet l'Îlô. Avec une délégation du Conseil Départemental 93 qui en est propriétaire. La mission d'Halage est de préparer le futur agrandissement du Parc Départemental de L'Île-Saint-Denis sur cette zone qui jusqu'ici accueillait les déchets d'entreprises de Travaux Publics qui y ont généré une pollution importante des sols. Nous développons un travail d'insertion de personnes éloignées de l'emploi, en développant de nouveaux métiers urbains (une ferme horticole qui produit des fleurs, des travaux de rénovation des sols pollués en liaison avec des laboratoires scientifiques, etc...)</p> <p>Or, qu'avons-nous appris le 14 septembre ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que le projet Green Dock aura un impact sur la flore (merci pour les dizaines d'apprentis horticultures) - ... mais pas sur la faune. <p>Or cela est très étonnant. Rappelons que nous sommes sur une zone natura 2 000 avec des oiseaux rares et protégés. Il nous a semblé que les recherches menées cet été ont eu lieu à un moment où les cormorans, par exemple, n'étaient pas sur le site. Ils commencent seulement maintenant à y revenir</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Il n'y aura qu'une seule étude d'impact du projet, qui inclura un volet faune-flore ainsi qu'une étude d'incidence Natura 2000. Ces études permettront de quantifier l'impact du projet sur la faune et la flore environnante.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser. Des passages supplémentaires d'écologues en période d'hivernage permettront de constater la présence du cormoran sur place, qui est de toute façon déjà considérée dans l'étude du projet car documentée dans le cadre des études bibliographiques liées à la biodiversité.</p> <p>Nous nous engageons à travailler avec le CD 93, les municipalités et l'ensemble des associations locales agréées pour la protection de l'environnement afin de travailler l'étude impact du projet.</p>
----	------------	--	---

		<p>pour passer l'hiver... Halage n'a pas du tout été associée à ces études d'impact. Quel mépris pour son travail, reconnu par le Conseil Départemental 93, mais aussi Plaine Commune, l'Île-Saint-Denis, Epinay ou Gennevilliers, où nos équipes travaillent depuis des années...</p> <p>Elisabeth Masse Bourgain Présidente de l'association Halage</p>	<p>Par ailleurs, l'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente (la Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p> <p>Concernant l'emploi, nous favoriserons la création d'emplois faisant appel à l'insertion dans le cadre du projet, tant pendant la phase de construction que pendant la phase d'exploitation du bâtiment et sommes disposés à travailler avec votre association dans ce cadre également.</p>
--	--	---	--

15	28/09/2022	<p>J'ai assisté aux réunions de concertation et il s'avère que beaucoup d'informations fournies sont erronées. Le projet est dangereux sur de nombreux points et pour le résumé, c'est un non-sens complet n'apportant que des nuisances sans aucun bénéfice. Quelques exemples d'informations erronées et problématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le trafic routier est grandement minimisé à plusieurs titres. Ainsi, les 2418 rotations supplémentaires de véhicules par jour sont qualifiées de négligeable par le porteur de projet. Or chacun pourra constater que la circulation est déjà très dense actuellement et ajouter 2418 trajets sera tout sauf négligeable. Par ailleurs, la multinationale australienne veut nous faire croire que les camions de livraison du "dernier kilomètre" partiraient à plein ce qui est évidemment faux. Cela induit en réalité une augmentation importante du trafic par rapport aux 2418 rotations officiellement prévu - la pollution générée par particules fines des poids lourds tout comme des véhicules légers ne semblent pas émouvoir les promoteurs - les impacts sur la zone natura 2000 n'ont pas été pris en compte et les présentations se gardent bien de mettre la lumière sur ce point. D'ailleurs, les informations fournies sur la perte d'ensoleillement est fausse aussi. La faune et la flore pour la zone natura 2000 et les habitants d'Epinay sur seine en face ne verront plus le soleil pendant l'hiver mais seulement l'ombre du bâtiment - Les poids lourds monteront en haut du bâtiment (à plus de 20 mètres au-dessus du sol) et généreront des pollutions à tous les niveaux : visuel, auditif, qualité de l'air - Le bâtiment sera allumé et fonctionnel 24h sur 24h et 7 jours sur 7 ; ceci sera nuisible à la faune comme aux humains vivant dans la zone. 	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études indépendant, qui établit des études répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine. Rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p>
----	------------	--	---

		<p>- L'insertion paysagère est fautive. On passe de bâtiments actuels qui font au plus haut sur une petite portion 15 mètres à un bâtiment qui culmine à 35 mètres sur une large part sans que cela transparaisse sur les visuels.</p> <p>- L'entrepôt se retrouve en bord de seine uniquement par effet d'aubaine (de l'aveu même des promoteurs) et en contradiction complète avec le schéma directeur même du port. La logique financière supplantant toutes choses</p>	<p>Le projet aura une ombre portée très faible dans le paysage, comme l'a montré la pré-étude luminosité, et ne cachera nullement le soleil des riverains.</p> <p>En ce qui concerne la pollution des véhicules nous avons pris l'engagement d'imposer à nos clients des véhicules propres au départ du site d'ici 2030.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Le projet est positionné en bord de Seine car cela permet de développer une solution de logistique fluviale du dernier kilomètre inexistante aujourd'hui.</p>
--	--	--	---

16	29/09/2022	<p>Je suis habitante de l'Île Saint Denis, et fière de l'être.</p> <p>J'ai assisté à la quasi-totalité des "ateliers" Green Dock que je qualifierai de campagne de publicité pour promoteurs. Dans la salle de réunion, un magnifique phot aérien du port de Gennevilliers est affiché au mur. Y figurent l'ensemble des communes l'Île Saint Denis, Villeneuve la Garenne, Epinay et Gennevilliers, nous prenons conscience de l'existence d'une trame bleue, la Seine, une trame vert, les parcs des Chantraines (92), la zone pointe Nord de l'Île Saint Denis (zone désignée Natura 2000 par l'Europe) et le parc départemental de l'Île Saint Denis (93)</p> <p>Ce qui est une chance pour notre bien-être d'habitants de ce territoire souvent déjà très urbanisé, et cela va sans dire, pour la biodiversité sans laquelle aucune vie sur Terre n'est possible.</p> <p>De plus, un projet de " trame noire " est d'ailleurs à l'étude par Plaine Commune, afin de réduire la pollution lumineuse nocturne qui nuit aux végétaux, aux animaux, et aussi à nous, humain diurnes.</p> <p>Afin de valoriser ce patrimoine naturel, un projet de "parc de loisirs nautiques " est porté par les communes désignées, dont celle de Gennevilliers. Ce projet est bien antérieur à la création de Green Dock.</p> <p>Il semble donc totalement incongru et honteux pour le respect de tous de présenter un projet ultra polluant d'une telle ampleur, en bord de Seine, comme un défi à la nature !</p> <p>CE projet est "inédit " comme le dit le directeur du port. Cet inédit - là est dangereux !</p> <p>Le dérèglement climatique découle directement de ce type de propositions spéculative où on nous fait miroiter des créations d'emplois : peu qualifiés, pénibles, horaires flexibles (réception de colis)</p> <p>il est temps de changer de paradigme : des créations d'emplois sont possibles autour d'un développement du site tourné vers la biodiversité terrestre et aquatique. C'est l'affaire de tous !</p> <p>Création et intelligence collective au profit d'un mieux-être au travail, c'est par là que doivent se tourner les décideurs ! Et non vers un modèle obsolète Non au projet Green Dock!</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle. Densifier la logistique sur le port contribue à éviter l'étalement industriel. Rapprocher la logistique des bassins d'habitations permet d'augmenter la part de véhicules propres pour les livraisons.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>
----	------------	---	--

17	01/10/2022	<p>Riveraine à Epinay je suis contre ce projet, non seulement à cause des nuisances qu'il va engendrer directement pour les habitants d'en face, d'ordre acoustique, visuelle, mais pour celles qui vont concerner les oiseaux vivant sur la pointe de l'Ile-st-Denis dans la zone "Natura 2000", le bâtiment ,immense, devant être allumé nuit et jour. Ainsi qu'une aggravation de la pollution de l'air dû à l'arrivée massive de camions qui vont acheminer les marchandises, en grande proportion : 85% pour 15% par péniches (, ou même seulement 7,5% si l'on compte seulement les départs.)</p> <p>Un autre emplacement sur le port devrait possible afin de préserver la population, humaine et animale vivant aux abords de la Seine.</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>
----	------------	---	---

18	02/10/2022	<p>J'ai assisté à trois réunions avec les porteurs du projet, deux « ateliers » avec Goodman et une réunion d'information à la mairie de Gennevilliers. Voici mon opinion après les exposés et les échanges qui auxquels j'ai assisté et participé. La taille du projet est démesurée Ce bâtiment sera gigantesque, presque aussi haut que l'A15, sur 600 mètres de long, il est hors d'échelle dans son contexte. Les nuisances qu'il va générer sont à la proportion de son gigantisme pour la ville de Gennevilliers et celles alentours : paysage défiguré, pollution, embouteillages.</p> <p>Son impact est nuisible sur de nombreux points Le trafic des camions va exploser, les camions circuleront 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ! c'est une catastrophe pour les habitants des villes alentours, en termes de bruit, de pollution, de qualité de vie.</p> <p>Le bâtiment va polluer et cacher le soleil à la réserve naturelle de l'Ile-Saint- Denis (et jusqu'aux berges d'Epinay en face). C'est une catastrophe pour cette zone Natura 2000. Nous attendons d'ailleurs toujours les études originales d'impact sérieuses et sourcées. Il dénature le paysage et prive les habitants des bords de Seine</p> <p>Les villes adjacentes comme L'Ile Saint-Denis, Epinay-sur-Seine ou Argenteuil mènent des politiques de réappropriation / réaménagement des Berges de Seine, qui sont un trésor, un bien commun pour tous les citoyens.</p> <p>J'en profite pour dire que cette construction va à l'encontre du Plan Local d'Urbanisme comme du Schéma d'Orientation de Développement Durable du port de Gennevilliers, qui précisent que les bords de Seine doivent être préservés. Et non, ce n'est pas une « interprétation » de ces textes, c'est factuel. (J'ai assisté à l'atelier insertion paysagère)</p> <p>Les prévisions de création d'emplois restent hypothétiques</p> <p>Un des arguments-pivot est la création d'emploi, mais pour l'instant Goodman ne peut se prononcer que sur ceux créés par le bâtiment lui-même (gardiennage, entretien) car il n'est aucunement décisionnaire. Les emplois et décisions appartiennent à ses "locataires" logisticiens. Il n'a que des hypothèses à nous donner sur ces créations / transferts d'emploi et sur la qualité de ces emplois (travail de nuit,</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p> <p>Le projet aura une ombre portée très faible dans le paysage, comme l'a montré la pré-étude luminosité, et ne cachera nullement le soleil des riverains.</p> <p>L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études indépendant qui établit des études répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine. Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Concernant l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne du succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit,</p>
----	------------	---	--

	<p>pénibilité, salaires bas). (J'ai assisté à l'atelier dédié à l'emploi)</p> <p>L'argument du fluvial est abusif et opportuniste. Présenté sous l'argument du développement du trafic fluvial, ce projet prévoit, en réalité, un gigantesque entrepôt routier. Il est installé sur les berges de Seine uniquement parce que c'est la seule parcelle du port qui s'est libérée ! C'est M. le directeur du port de Gennevilliers qui l'a dit. L'argument d'une ferme urbaine sur le toit dans cette ambiance ultra-polluée m'être de la provocation. J'appelle cela du greenwashing.</p> <p>Ce projet ne s'inscrit pas dans notre époque C'est l'heure aujourd'hui du changement de paradigme de nos sociétés qui, du fait des urgences climatiques, doivent impérativement freiner les projets pharaoniques encourageant la consommation tels que celui-ci. Je compare ce projet à la construction d'une 4 voies le long de la Seine entre Bezons et Argenteuil : une erreur historique.</p> <p>Greendock ne propose aucun projet de société Rien dans la gestion ou la gouvernance qui en fasse un projet autre que commercial : aucune vision sociétale. Des contrats de bonnes pratiques avec les clients logisticiens ? Des contrats ou accord avec les associations alentours (emplois solidaires, avec les écoles, avec les citoyens ?) Aucune idée de ce genre. Je qualifie ce manque d'imagination de ringard. La ferme sur le toit est la cerise sur ce gâteau.</p> <p>Les élus de Gennevilliers devraient être beaucoup plus exigeants en termes d'initiatives, d'inventivité et de bénéfices pour les habitants de Gennevilliers et des villes alentours. Ils ne devraient pas se contenter des créations d'emplois supposés, ni céder aux arguments d'une « dynamique économique ». Les élus ont une responsabilité cruciale.</p>	<p>et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Enfin, le projet est la réponse à un appel à projet porté par HAROPA Port. Cet appel à projet déterminait, dans son cahier des charges, la localisation des parcelles et la vocation des bâtiments.</p>
--	---	--

Haropa a la responsabilité d'un Etablissement Public Haropa, qui est le commanditaire de cet entrepôt, est devenu un Etablissement Public depuis peu. Cette instance nationale a une mission d'intérêt générale, qui compte un volet écologique et de développement durable. Le projet Greendock ne rentre pas dans le cadre des politiques publiques menées actuellement. Il est temps de le conformer aux politiques publiques contemporaines de son ministère, celui de la transition écologique.

Je demande pour ce projet :

- Un étage de moins, et moitié moins de trafic et de pollution
- Le placer ailleurs que sur les bords de Seine, le port de Gennevilliers compte des darses, d'autres terrains, il faut trouver le moyen de ne pas le placer en bord de Seine.
- La conformité de cette commande d'Haropa avec son statut d'établissement public dépendant du ministère de la transition écologique.
- Par conséquent aller au-delà des intérêts commerciaux et prendre en compte l'intérêt général : proposer des bénéfices pour les citoyens des villes et de la région alentours, et pour les futurs salariés.
- Des exigences vis à vis des clients logisticiens, par exemple pour plus de transport fluvial si c'est l'argument, pour de bonnes pratiques en termes de développement durable, d'écologie, d'emploi, mixité, égalité, handicap etc.
- Des engagements auprès des associations de citoyens, en termes de (réflexion à approfondir) locaux, emplois, activités, financement, formation (ouvrir un centre de formation des métiers de la logistique ou du fluvial ?)
- Pourquoi pas une gouvernance plus moderne, une entreprise "libérée" (gouvernance collégiale) ?

Conclusion :

Je comprends la modernisation légitime du Port de Gennevilliers. Je souhaite que cette modernisation propose une vision contemporaine, respectueuse des citoyens et de l'environnement ; je souhaite que Haropa et la ville de Gennevilliers encouragent et portent un projet pour une société qui dépasse les schémas commerciaux (j'allais dire capitalistes !) et propose un bénéfice à tous.

Anne MATTLER

19	02/10/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Ce projet semble issu d'un autre temps : gigantisme, développement du routier, croissance à tout prix... Même le gouvernement, qui pourtant est le dernier à réagir par essence (puisqu'il suit les évolutions de l'opinion publique), demande de faire des économies, annonce la "fin de l'abondance" et a même osé le mot sobriété !</p> <p>SOBRIETE ? Est-ce de la sobriété de faire un entrepôt de 90 000 m², générant 684 rotations de véhicules par jour, soit 1 368 trajets supplémentaires autour du port PAR JOUR ? Auquel il faut ajouter les 1 000 trajets des employés, ce qui fait environ 100 passages de véhicule par heure, soit entre 1 et 2 véhicules par minute à l'entrée du port, en plus du flux actuel.</p> <p>ECONOMIES D'ENERGIE ? Les économies d'énergie (donc de pétrole, de gaz, d'électricité) ne vous concernent pas ? On est censé moins se déplacer, moins se chauffer toute la journée dans nos bureaux et nos maisons pour que vous puissiez faire tourner vos camions, vos cellules de stockage, construire, construire, construire ? Les panneaux solaires que vous promettez vont-ils remplacer une autre source d'énergie ? Ou juste s'ajouter (et au passage, venir de l'autre bout du monde donc "consommer du transport et de la matière") ?</p> <p>RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ? Alors même que l'urgence climatique s'impose et que les conséquences sont déjà chez nous (feux, pollutions, baisse des rendements agricoles, et j'en passe, car tout est lié mais vous ne le voyez peut-être pas), vous semblez encore raisonner avec un logiciel des années 1980 "croissance croissance croissance" !</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Le projet Green Dock permettra de développer une solution de logistique fluviale du dernier kilomètre, aujourd'hui inexistante, permettant de décarboner une part des chaînes logistiques des utilisateurs du bâtiment.</p> <p>Nous sommes directement concernés par les économies d'énergie. Le projet Green Dock sera exemplaire en la matière, avec tout d'abord une réduction drastique des besoins énergétiques des bâtiments (isolation, équipements efficaces, abaissement des températures de consigne de chauffage...). Ensuite, le projet fera appel à de la géothermie et une installation photovoltaïque, couplées à des pompes à chaleur. Ces dispositifs permettront d'atteindre un mix énergétique bâtiment 100% ENR, 0% énergie fossile. Le projet Green Dock se veut un projet pionnier dans le domaine énergétique et veut constituer un exemple du futur énergétique des bâtiments logistiques.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>
----	------------	--	---

		<p>Il serait temps de cesser le greenwashing et de prendre le sujet à bras le corps car tout le monde est concerné !</p> <p>Je rappelle les mots de l'ONU : "nous sommes en situation de menace existentielle directe".</p> <p>Donc, je vous enjoins, au nom de votre humanité et de vos valeurs (tant la mairie que les sociétés Haropa ou Goodman) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à écouter vraiment les citoyens (les contributions de ce site sont tout de même assez fouillées et pertinentes, vous en conviendrez), - à réviser vos hypothèses, - à réaliser de vraies études environnementales (la zone Natura 2000, elle a le code postal 93 et non 92, mais elle est quand même située à 50 mètres) - à participer à l'effort de tous pour décarboner, réduire votre impact, économiser l'énergie => cela demande du temps, je vous conseille la lecture des réflexions du Shift projet : https://ilnousfautunplan.fr/ - à repenser le projet pour le diminuer, l'ajuster à la conjoncture, l'insérer vraiment dans le temps et l'environnement. <p>Merci.</p>	
20	05/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>A la lecture du compte rendu de l'enquête publique se tenant le 14 septembre à la Mairie de Gennevilliers, concernant le projet dit : « Green » Dock, je me permets une première remarque :</p> <p>A la question : quel est le nombre de m² à louer sur le port et est-ce qu'on a besoin de quelque chose d'aussi grand ? M. Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour Haropa Port a répondu : « Le nombre de m² à louer sur le port est nul. On a deux entrepôts aujourd'hui qui sont vides parce qu'on est</p>	<p>Le directeur du port de Gennevilliers a explicité ses propos concernant les surfaces disponibles sur le port lors de la réunion du 12 octobre.</p> <p>Concernant le projet, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>

	<p>en train de les réhabiliter. Aujourd’hui, lorsque vous avez un client qui quitte le port, on a 10 candidatures.</p> <p>Un peu à l’image du nombre de bâtiments vides de bureaux vides à La Défense ou d’habitations à Paris, il faudrait il me semble d’abord rénover, rentabiliser l’existant, avant bétonner encore plus.</p> <p>En effet, j’ai recensé dans un premier temps, les surfaces à louer d’une part sur le port de Gennevilliers, puis simplement sur la ville (car des camions et entrepôts il y en a beaucoup et je conçois que nous avons besoin d’une activité économique dans la région) :</p> <p>Pour des surfaces supérieures à 500 m² jusqu’à 10 000 et plus => que sur l’agence spécialisée (CRBE Port de Gennevilliers) un total de 75 000 m²</p> <p>Sans doubler les différentes annonces, sur le Port actuellement 42 0000 m² (dont 2 de plus de 8000 et 1 de plus de 10 000m².) Sur le reste de la ville (exemple rue Louis Roche.) environ 34 000 M². Et on passe sur ce qui se construit Zac des Louvresses.</p> <p>Il me semble donc qu’il faudrait rationaliser toutes ces surfaces. Cependant, si la construction se faisait de façon démesurée, cela n’indique en rien que les anciennes surfaces seraient alors transformées en « jardin potager ». Donc les nuisances seront à cumuler, bruit, CO², particules de gomme poids lourds, lumière...</p> <p>Ce recensement, que sur la commune de Gennevilliers, serait à compléter par toutes les annonces disponibles aux alentours, et il y en a des entrepôts vides, à louer, sur Villeneuve, Ile Saint Denis...</p> <p>La réponse de M. Jean Plateau était tellement ferme et sans équivoque,</p>	
--	--	--

		<p>qu'elle m'inquiète sur les autres réponses des porteurs du projet.</p> <p>La crise du Covid (et déjà à l'époque je n'y croyais pas) devait changer nos comportements. Tout le monde s'extasiait sur le fait que les oiseaux revenaient... mais elle a eu aussi pour conséquence de mettre un coup d'accélérateur sur les commandes faites en ligne, que le commerce de proximité n'a pas pu se maintenir.</p> <p>Non militante dans l'âme, mais citoyenne avant tout, je refuse cette nouvelle société où des personnes font venir leur garde-robe chez eux... un camion l'allée avec pleins de cartons, des retours conséquents qui partent pour un tri dans les pays de l'Est, et un autre voyage pour arriver dans une solderie aux Chanteraines.</p> <p>La pollution, sonore, lumineuse, de CO² et autres gaz, l'augmentation du trafic routier n'est pas néfaste que parce qu'en face de la Zone Natura 2000, elle est pour tous les humains qui essaient de vivre autour et vont devoir rapidement vivre autrement. Maintenant qu'on nous demande encore un effort de sobriété, ce projet n'est-il pas tout simplement dépassé ?</p> <p>Aude CASTRO</p>	
21	07/10/2022	<p>PROJET COMPLETEMENT ABBERANT ET DANGEREUX POUR LA SANTE DES HABITANTS DE TOUTES LES VILLES AVOISINANTES</p> <p>je m'appelle Mme Poulet et J'habite à Epinay sur seine et je suis juste en face du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un projet pharaonique et hors-sol, héritage d'une ère du gigantisme industriel devenue obsolète. - De nombreux risques et externalités négatives pour la région (trafic, pollution, santé) pour des bénéfices très hypothétiques. 	<p>Bon nombre d'éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne respecte pas les impacts tolérés vis-à-vis de la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>

		<p>- Un impact considérable sur les paysages naturels de la boucle Nord-de- Seine, patrimoine naturel des habitants des départements 92, 93, 95.</p> <p>- Une menace directe pour la première zone naturelle non-anthropique en aval de Paris, classée Natura 2000 et réserve ornithologique d'intérêt majeur</p> <p>- les conséquences du fonctionnement de « Green Dock » seront lourdes pour le trafic sur les routes environnantes (A15 et A86)) et dans les communes adjacentes (Gennevilliers, Colombes, St-Ouen, Villeneuve-la-Garenne, St- Denis, Epinay-sur-Seine, Argenteuil, Herblay, Enghien, etc.)</p> <p>Nos routes sont déjà complètement saturées à ce jour sans ces entrepôts gigantesques</p> <p>-De plus, ces entrepôts fonctionneront jours et nuits, donc la pollution sonore sera à son comble pour tous les riverains coté Epinay sur seine et Argenteuil et la pollution lumineuse que cela va engendrer va à l'encontre des demandes actuelles du gouvernement pour les économies d'Energie et cela va nuire gravement à la faune sauvage qui est très intense le long du fleuve et de l'ile st Denis classé en site natura 2000 pour la protection des espèces protégées</p> <p>En espérant que le projet sera revu à la baisse voir annulé, car un projet plus respectueux des êtres humains et de la faune sauvage serait la moindre des choses</p>	
22	08/10/2022	<p>Je suis consternée par l'absurdité du projet, non seulement parce qu'il est à mes yeux dénué de sens et va complètement à l'encontre de la volonté des riverains, mais aussi par le non-sens écologique qu'il évoque. De plus je me demande comment ferons nos patients pour accéder aux soins lorsqu'ils viennent de loin, sachant que le secteur est déjà hyper saturé. Nous sommes déjà dans un désert médical mais là ce sera le pompon !</p>	<p>Concernant l'impact écologique du projet, il fera l'objet d'études qui seront versées aux dossiers d'autorisations administratives.</p> <p>Il en est de même pour le trafic puisqu'une étude de trafic détaillée fera partie de ces mêmes dossiers.</p>

23	09/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>Je souhaite apporter mon soutien au projet car il est porteur de nombreux emplois, plus de 700 à la clé. Il faut continuer à donner de l'emplois aux jeunes comme le montre la très grande mobilisation constatée au forum de l'emploi</p>	<p>Nous pensons aussi que ce projet sera bénéfique en termes d'emploi local, en relocalisant des emplois logistiques en petite couronne.</p>
24	09/10/2022	<p>Je tiens à exprimer mon étonnement vis-à-vis du nombre d'observations contre le projet. Le port de Gennevilliers est un espace dédié à la logistique, où les projets ambitieux ont pleinement leur place. Il est dommageable de voir cette mobilisation à l'encontre du projet, où la principale motivation des opposants est de conserver la valeur de leur patrimoine immobilier, alors même qu'ils ont toujours vécu en face du port... Notre société doit permettre la redynamisation des espaces économiques et industriels et non la résumer à une querelle de voisinage.</p>	<p>Notre conviction est qu'il est en effet préférable de cantonner les projets logistiques aux zones logistiques. La densification proposée par Green Dock fait partie de la démarche de Zéro Artificialisation Nette et permettra à terme l'évitement de l'étalement logistique et industriel.</p>
25	09/10/2022	<p>Je peine à comprendre les commentaires négatifs sur un projet qui n'artificialise aucune terre agricole et permet du trafic fluvial. On est quand même dans un port. Si j'ai bien compris en plus il vient remplacer des entrepôts complètement vétustes.</p> <p>Ceux qui soudainement se retrouve défenseurs de l'environnement, laissez faire les spécialistes et les associations labélisées, ils sont bien plus compétents que vous pour critiquer le projet. Les arguments sont toujours les mêmes pour le reste.</p> <p>J'habite Argenteuil, le port était là avant moi et je comprends que son développement est bon pour la région. Ceux qui veulent que le port devienne un parc n'ont rien compris. Tout ceci est un problème de voisinage, rien de plus. Au lieu de toujours tout critiquer il faudrait savoir proposer, mais à ce jeu-là en général il n'y a plus personne.</p>	<p>Nous sommes d'accord avec votre analyse et pensons en effet qu'il est préférable de cantonner les projets logistiques aux zone logistiques. La densification proposée par Green Dock fait partie de la démarche de Zéro Artificialisation Nette et permettra à terme l'évitement de l'étalement logistique et industriel.</p>

26	09/10/2022	<p>"Green dock" n'a de green que son nom... Un projet écologiquement vertueux sous prétexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'utilisation de transport fluvial ? Avec 85% du transport de marchandises fait par la route sur des axes environnants qui sont déjà saturés de véhicules qui va générer encore plus de pollution ! - de maraichage bio sur les toits ? ça va être super bio avec toute la pollution atmosphérique autour !! - de quelques végétaux plantés dans la zone et de quelques nichoirs à oiseaux ? Bien maigre compensation !! <p>Comment imaginer que l'activité incessante de cet entrepôt géant (du bruit et de la lumière 24/24 et 7/7 ne viendra pas grandement perturber la vie animale et végétale tout autour, en particulier celle des espèces protégées d'oiseaux dans la zone Natura 2000 juste en face ??</p> <p>Depuis quelques temps le concept de sobriété est très à la mode (et c'est tant mieux), on nous demande des efforts (et c'est tant mieux aussi) et en même temps on encouragerait ce genre de projet délirant ? C'est ça le genre d'exemple de "sobriété" qu'on nous propose... Vraiment ??</p> <p>En plus de représenter un gigantisme industriel complètement obsolète, ce projet va défigurer un peu plus le paysage, il est inutile (il y a déjà plein d'entrepôts vides à louer partout, y compris sur le port de Gennevilliers) et le concept de "dernier kilomètre" est ici complètement perverti.</p> <p>Quant aux emplois prétendument créés, ce seront surtout des emplois déplacés et quels emplois en plus ? Précaires, mal payés, aux cadences infernales... Combien d'emplois dans les petits commerces (fragilisés par les conséquences de ce genre de projets) seront eux supprimés ??... Tout cela sent le greenwashing à des kilomètres. Et on en arrive à espérer que de vraies pénuries arrivent au plus vite et que l'effondrement soit là demain pour rendre impossibles tous ces projets insensés...</p> <p>Une citoyenne en colère, habitante du fleuve à Villeneuve la Garenne</p>	<p>Beaucoup de mesures allant dans le sens de vos remarques ont été proposées lors de la réunion du 12 octobre afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Concernant les emplois la logistique a bien évolué et les conditions que vous décrivez sont loin d'être généralisées même si des efforts restent à faire comme dans beaucoup d'autres secteurs.</p>
----	------------	--	--

27	10/10/2022	<p>GREEN DOCK</p> <p>Plate-forme multimodale Green Dock, Les écologistes de Saint-Ouen disent non.</p> <p>Dans un contexte de mobilisations toujours plus grandes en faveur de l'écologie et de la protection de l'environnement, l'implantation d'un entrepôt hors norme à Gennevilliers est inacceptable.</p> <p>Avec ses 600 mètres de long et ses 35 mètres de haut, la plate-forme multimodale Green Dock est un entrepôt démesuré dont la vocation est d'accueillir et de distribuer chaque année des tonnages de marchandises astronomiques.</p> <p>Dans une société où l'idée de décroissance fait son chemin, le promoteur Goodman et le propriétaire du terrain Haropa Port nous proposent un projet titanesque qui favorise la surconsommation et l'importation de produits manufacturés.</p> <p>En tant qu'écologistes nous sommes bien entendu favorables au transport fluvial nous en faisons même la promotion.</p> <p>Dans le cas du projet Green Dock, les effets négatifs et indésirables nous apparaissent bien plus importants que les prétendus avantages que cet énorme entrepôt pourrait apporter à la commune de Gennevilliers et aux villes avoisinantes.</p>	<p>Comme nous l'avons évoqué lors de la réunion du 12 octobre nous sommes à la disposition des associations environnementales et des groupes écologistes pour travailler sur des points d'amélioration précis du projet.</p> <p>Un certain nombre de proposition ont également été faites lors de cette réunion pour améliorer le projet.</p> <p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20^{ème} siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA PORT, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.</p> <p>Concernant les impacts environnementaux, le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>
----	------------	---	--

	<p>La plate-forme s'étendra sur plus de 90 000 mètres carrés et recevra une partie des 90 millions de tonnes de marchandises qui transitent par le port du Havre.</p> <p>Nous vous laissons le soin d'imaginer le nombre de camions qui chaque jour traverseront les villes de Gennevilliers, d'Epina y, de Saint-Denis, de l'Île-Saint-Denis et de Saint-Ouen pour retirer des marchandises dans cet entrepôt XXL.</p> <p>Nous vous laissons le soin d'imaginer la pollution atmosphérique mais aussi sonore et lumineuse qu'un tel site va engendrer. Sans parler des congestions que les va et vient que les camions vont occasionner sur les artères déjà bondées de nos villes. De plus, l'installation de ce projet en face d'une réserve ornithologique (400 mètres, de surcroît espace natura 2000, avec un impact possible pesant sur les grands cormorans.</p> <p>Nous ne nous opposons pas au projet Green Dock en tant que tel nous pensons même que de bonnes choses sont proposées :</p> <p>Transport fluvial Création d'une ferme urbaine Création d'une centrale photovoltaïque Installation géothermique...</p> <p>Seulement, compte tenu de la taille du projet nous percevons ces mesures comme une tentative de greenwashing, des goodies offerts aux publics pour faire accepter l'inacceptable.</p> <p>Les écologistes plaident pour un projet moins démesuré, un projet à taille humaine, un projet concerté qui s'insère véritablement dans le territoire.</p> <p>En l'état, les écologistes de Saint-Ouen, en lien avec leurs homologues spinassiens et îlots dyonisiens disent non au projet Green Dock.</p>	<p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact sur cette réserve, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p> <p>Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p> <p>Enfin, concernant le transport routier, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>
--	--	---

28	10/10/2022	<p data-bbox="359 203 868 271">Vous trouverez ci-joint nos observations sur le projet d'entrepôt Green Dock</p> <p data-bbox="359 309 671 376">Francis Redon Président Environment 93</p>	<p data-bbox="890 203 1509 376">Nous avons pris bonne note de vos observations et vous remercions pour la qualité des échanges que nous avons eu lors de la réunion du 12 octobre. Nous sommes disposés à travailler avec vous pour améliorer encore ce projet.</p> <p data-bbox="890 389 1533 954">Vos remarques introductives rejoignent l'analyse menée par HAROPA PORT quant à l'opportunité de la localisation d'activités logistique en bord de fleuve, sur un terrain déjà artificialisé, dans un objectif de recours au trafic fluvial, de lutte contre l'artificialisation des terres et de relocalisation des activités logistiques à proximité des zones denses. Nous rappelons également que le projet présenté en concertation était encore en phase de pré-étude (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte les remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrement administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p data-bbox="890 1010 1533 1503">Concernant les flux routiers, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic. Le trafic entre le terminal container et l'entrepôt Green Dock, correspondant à la dernière étape de transport fluvial amont de l'entrepôt, est estimé à 60 PL transitant exclusivement par le port, sans impact sur les voiries extérieures.</p>
----	------------	---	---

			<p>En ce qui concerne la voie fluviale, la part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. L'ajout d'un second ponton au sein du projet permet d'anticiper cette évolution et de permettre à terme l'accueil de plus de 9 bateaux par jour. La gestion et les arbitrages sur l'utilisation du ponton seront assurés par Goodman, propriétaire et gestionnaire du site.</p> <p>Au niveau du ferroviaire, il est vrai que celui-ci a du mal à se développer. La saturation des usages du réseau ferroviaire en Ile-de-France, et notamment le partage des sillons entre trains de voyageurs et trains de fret en est une des raisons. Nous n'avons pas fait le choix du ferroviaire pour Green Dock, car il pourrait être opéré depuis le terminal à containers qui a beaucoup plus d'espace pour la manutention des marchandises.</p>
--	--	--	--

			<p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Nous sommes directement concernés par les économies d'énergie. Le projet Green Dock sera exemplaire en la matière, avec tout d'abord une réduction drastique des besoins énergétiques des bâtiments (isolation, équipements efficaces, abaissement des températures de consigne de chauffage...). Ensuite, le projet fera appel à de la géothermie et une installation photovoltaïque, couplées à des pompes à chaleur. Ces dispositifs permettront d'atteindre un mix énergétique bâtiment 100% énergies renouvelables et 0% énergie fossile. Le projet Green Dock se veut un projet pionnier dans le domaine énergétique et veut constituer un exemple du futur énergétique des bâtiments logistiques.</p>
--	--	--	--

			<p>Conformément à nos engagements pris lors de la réunion publique du 12 octobre, l'insertion paysagère du projet sera travaillée en relation avec les architectes-conseil des villes proches pour assurer une insertion harmonieuse du bâtiment dans le paysage et des définir les points de vue des perspectives architecturales de la future notice architecturale et paysagère du dossier de demande de permis de construire.</p> <p>Enfin, concernant l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p>
29	10/10/2022	<p>Si l'objet de l'enquête est bien l'implantation de ce gigantesque entrepôt dans cette zone, je ne vais pas argumenter en faveur d'une économie locale et contre le transport incessant de marchandises qui est un autre problème.</p> <p>Ce qui pose un problème sur ce projet c'est essentiellement son gigantisme, hauteur, longueur, trafic généré, bruit.</p> <p>C'est vrai que ce projet est globalement conforme à la destination de la zone portuaire.</p> <p>Son impact pour l'avifaune pourrait être réduit en se reculant par rapport aux berges, en supprimant les lumières la nuit et en le rabaissant.</p> <p>Son impact pour les paysages en le rabaissant, le scindant et en supprimant l'éclairage nocturne.</p> <p>un urbaniste habitant proche,</p>	<p>Un certain nombre de propositions allant dans le sens de vos remarques a été présenté lors de la réunion du 12 octobre. Ces points d'amélioration seront repris dans les dossiers d'autorisation du projet.</p>

30	10/10/2022	<p>Le projet green dock, dans le contexte de crise écologique planétaire qui est le nôtre, paraît tout à fait anachronique. Ce projet ne se substituera à aucun autre flux de transport de marchandises, il en rajoutera que ce soit par voie fluviale (un peu) ou routière (beaucoup). Les emplois promis seront ceux détruits par ailleurs - on retrouve le même schéma que pour Europacity (depuis abandonné) des Grands Projets Inutiles et Imposés. Les quelques potagers installés sur le toit, ces quelques miettes que les promoteurs (capitalistes) daignent accordés aux riverain.es, humains et non-humains, ne rachèteront rien, et surtout pas l'avidité des quelques un.es qui veulent amasser toujours plus au détriment de la qualité de vie du plus grand nombre. Nous n'avons pas besoin de croissance, toujours, coûte que coûte, mais peut-être plutôt de nous recentrer vers ce qui compte vraiment : vivre dignement en lien avec le vivant.</p> <p>« Le contraste entre le calme avec lequel nous continuons à vivre tranquillement et ce qui nous arrive est vertigineux. » Bruno Latour</p>	<p>Le projet Green Dock répond principalement à une volonté de densification afin d'éviter l'étalement industriel et logistique. Il répond également à un besoin de logistique grandissant et contribuera à son échelle à sa décarbonation.</p>
----	------------	--	---

31	11/10/2022	<p>Je rejoins les autres commentaires et souhaite m'opposer à ce projet, qui ne semble pas du tout pertinent d'un point de vue écologique.</p>	<p>Nous prenons note de votre position.</p> <p>Le projet Green Dock répond au souhait d'HAROPA Port de densifier les activités logistiques sur le Port de Gennevilliers, afin de limiter la consommation foncière de terres agricoles et permettre d'atteindre l'objectif de Zéro Artificialisation Nette.</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p>
32	12/10/2022	<p>Contre le projet Green Dock</p> <ul style="list-style-type: none"> - menaces sur la zone naturelle protégée Natura 2000 - augmentations conséquente de la pollution et nuisances liées au développement du trafic routier notamment - impact négatif sur l'ensemble des projets de réappropriations des berges de Seine porté par les villes à proximité- du site <p>Projet incompatible avec une société en harmonie avec la nature et les humains dans un contexte de crise écologique et sociale</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de pré cadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p> <p>L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études indépendant, CDVIA, qui établit des études répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>

			<p>la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p> <p>L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études indépendant, CDVIA, qui établit des études répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>
--	--	--	---

33	12/10/2022	<p>Les communes d'EPINAY-SUR-SEINE et de L'ÎLE-SAINT-DENIS souhaitent déposer, sous forme de courrier, une observation autour de ce projet. Vous trouverez joint ce courrier, cosigné des deux Maires.</p>	<p>Nous avons pris bonne note de votre courrier. Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA PORT, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact sur cette réserve, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale. Par ailleurs, Voie Navigables de France a indiqué lors de l'atelier du 10 mai que le batillage est principalement généré par les bateaux qui se déplacent à grande vitesse et que le type de barges utilisées par les clients de Green Dock naviguera à faible vitesse (6 nœuds) et ne génèrera quasiment pas de batillage.</p> <p>Concernant l'incompatibilité de Green Dock avec les activités nautiques en cours de développement sur le petit bras de la Seine, nous nous sommes engagés lors de la réunion du 12 octobre à interdire aux utilisateurs de Green Dock la navigation sur celui-ci. Cette mesure permet d'éviter que le projet engendre une augmentation du trafic fluvial sur ce bras, et qu'il porte préjudice aux projets de valorisation écologique et de développement d'activités fluviales que vous présentez.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.). La résilience du projet à des épisodes de crue fera l'objet d'études détaillées qui permettront de garantir son adéquation avec son environnement, notamment hydrogéologique.</p> <p>En ce qui concerne l'adéquation du projet au Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers, Goodman a répondu l'appel à projet mené par HAROPA Port en respectant les critères imposés. Le SODD favorise</p>
----	------------	--	---

			<p>l'implantation d'activités générant des nuisances importantes telles que les poussières à l'intérieur des darses ; ce n'est pas le cas des activités logistiques. Pour rappel, le projet Green Dock s'implantera en lieu et place d'entrepôts logistiques existants.</p> <p>Enfin, concernant le trafic, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>
--	--	--	---

34	12/10/2022	<p>Le projet Greendock va permettre de répondre et d'atteindre plusieurs objectifs.</p> <p>Assainir un secteur bord de Seine laissé à l'abandon, permettre l'émergence d'une architecture valorisant les bords de Seine et le port, favoriser et créer de l'emploi, assainir la logistique et le transport, favoriser la logistique du dernier km par voie fluviale dans Paris intra-muros.</p> <p>De plus ce projet intègre pleinement les enjeux environnementaux et écologiques en ayant pris en compte à la fois les enjeux frayère et la zone N2000 à proximité.</p> <p>Enfin, vu la fiabilité et les exigences de l'administration lors de l'instruction de ces dossiers ICPE soumis à autorisation et les contrôles qui en découlent, cela est une preuve de sérieux et de nécessité de ce projet. Le fait qu'il est pu être mis en consultation en est une première preuve.</p> <p>Enfin HAROPA n'aurait pas choisi un opérateur n'apportant toutes les garanties ad hoc pour développer un tel projet avec de tels enjeux sociaux, environnementaux et économique majeurs pour le port et l'IdF et l'axe Seine.</p> <p>Bon courage à Goodman et espérant bientôt le début des travaux puis la mise en exploitation.</p>	<p>Nous prenons note de votre contribution et rappelons, en effet, que le projet vise à relocaliser en zone dense les activités logistiques et limiter ainsi l'impact environnemental de ce secteur d'activité. Sa connexion au fleuve permettra le recours au transport fluvial.</p>
35	13/10/2022	<p>À la suite de la lecture de l'analyse des associations et structures locales concernant l'implantation de green dock, je désapprouve fermement ce projet d'aménagement.</p>	<p>Nous prenons bonne note de votre position.</p>
36	13/10/2022	<p>Ce projet est complètement à CONTRE-COURANT du TOURNANT SALUTAIRE à prendre si on veut espérer SURVIVRE dans les meilleures conditions possibles et en PROFOND DÉCALAGE par rapport aux souhaits de la POPULATION dans sa grande majorité :</p> <p>* RESPECT des ENGAGEMENTS PRIS d'AMÉNAGER les bords de Seine de façon RESPONSABLE et ÉCOLOGIQUE pour LE BIEN-ÊTRE de TOUS par les MUNICIPALITÉS de GENNEVILLIERS et autres villes voisines et limitrophes,</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>

		<p>AYANT EN COMMUN CE PATRIMOINE UNIQUE à PRÉSERVER à TOUS PRIX : LA SEINE, ses RIVES, la zone NATURA 2000 et les PAYSAGES URBAINS alentour</p> <p>* AIR plus SAIN à RESPIRER</p> <p>* ENVIRONNEMENT MOINS BRUYANT</p> <p>* MOINS d'ÉCLAIRAGE la NUIT pour l'ÉCONOMIE d'ÉNERGIE et pour DIMINUER l' IMPACT sur les ESPÈCES PROTÉGÉES</p> <p>* MEILLEURE UTILISATION ou RÉHABILITATION des ESPACES et LOCAUX DISPONIBLES dans ce secteur du Port</p> <p>* ABANDON du GIGANTISME pour une ACTIVITÉ en LIEN avec le fait de "CONSOMMER TOUJOURS PLUS" ... CE QUI NOUS MÈNE DANS LE MUR !</p> <p>MERCI de TENIR COMPTE de TOUTES NOS REMARQUES PARFAITEMENT FONDÉES - une habitante œuvrant depuis 50 ANS pour plus D'ÉCOLOGIE !!!</p> <p>IL EST GRAND TEMPS D'AGIR EN COHÉRENCE avec les DÉCLARATIONS VERTUEUSES PROCLAMÉES PAR NOS RESPONSABLES NATIONAUX, RÉGIONAUX etc... SANS CÉDER AUX SIRÈNES DU PROFIT à COURT-TERME et du DÉVELOPPEMENT au détriment des TERRITOIRES</p> <p>ML Vinel</p>	
37	13/10/2022	<p>Je suis absolument contre ce projet "HORS NORMES" qui sera également Hors Normes en termes de pollution environnementale, dégradation des berges de seine, augmentation de la circulation, effet catastrophique sur la réserve ornithologique...nombreux sont les effets dévastateurs d'un tel projet !</p>	<p>Une grande partie des éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne respecte pas les impacts tolérés vis-à-vis de la zone Natura 2000.</p>

		Il n'a de vert que le nom que ses partisans ont bien voulu lui donner !! Isabelle TRAMONI spinassienne	Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.
38	14/10/2022	Bonjour, je suis pour le développement de l'activité économique du port mais ne comprends pas le gigantisme absurde de ce projet surtout en bord de seine et face à une zone Natura 2000. Beaucoup de contradiction et d'arguments qui ressemblent à du "green washing"	Le fait de densifier sur le port permettra notamment d'éviter l'étalement industriel sur d'autres zones plus éloignées du bassin de consommation que représente l'île de France.
39	14/10/2022	Bonjour, J'avoue être choquée et même très peinée à la vue de ce projet. Chaque matin, quand j'allume la radio ou lis un journal, on parle de l'urgence climatique et écologique, de la nécessité de changer nos habitudes et modes de vie. Et là, Gennevilliers nous propose un projet dont le gigantisme et le mode de fonctionnement sont en contradiction totale avec cette urgence. Quelle tristesse d'imaginer les conséquences d'un tel projet, sans parler de la défiguration des berges de seine que cela va représenter... Franchement, les bras m'en tombent... Et quand j'apprends que le maire de Gennevilliers est communiste, je n'y comprends plus rien... Drôle de monde	Nous sommes d'accord avec votre analyse et pensons en effet qu'il est préférable de cantonner les projets logistiques aux zones logistiques. La densification proposée par Green Dock fait partie de la démarche de Zéro Artificialisation Nette et permettra à terme l'évitement de l'étalement logistique et industriel.
40	14/10/2022	Après l'été que nous venons de passer avec ses canicules à répétition, sa forte sécheresse, l'heure n'est peut-être plus au gigantisme en matière de logistique, de commerce virtuel et de transports. La fin de l'abondance, nous dit-on en haut lieu, l'heure de la sobriété répétée sur toutes les ondes et dans tous les journaux.	Un certain nombre de points que vous cités font partie des améliorations que nous avons proposées pour le projet le 12 octobre (Hauteur, luminosité, trafic). Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.

		<p>Ce projet a tout du contre-sens historique, venu d'une époque révolue pour tenter de se poser tel un mastodonte sur les berges de la Seine en face pour une partie d'une zone Natura 2000 essentielle à la biodiversité. 600 m de long, 35 m de haut au droit de la Seine comment oser qualifier de "green", cad écologique, un tel monstre urbain.</p> <p>Comment ne pas être effrayé par les conséquences néfastes qu'il engendrerait en terme d'ensoleillement, de nuisances sonores avec le trafic routier engendré malgré les 15 % de fluvial annoncé, de nuisances lumineuses car éclairé 24h/24, sur les humains et non humains aux alentours.</p> <p>Ce gigantisme, cette volonté de greenwashing me font irrésistiblement penser à un autre projet, heureusement abandonné, le mega centre commercial et touristique Europacity.</p> <p>Je suis totalement contre un tel aménagement.</p>	
41	14/10/2022	<p>Monsieur le maire, merci d'ouvrir ce site à observations.</p> <p>Toutefois, vous vous honoreriez à RENONCER À CE PROJET DÉMENT, qui va à l'encontre de tout ce que les plus fins observateurs des changements brutaux que nous subissons nous conseillent jour après jour. Comment pouvez-vous laissez mourir une zone Natura 2000 en face de chez vous, juste en face ?</p> <p>La peinture verte qu'on nous a proposé à chaque réunion ne suffit pas à couvrir l'absurdité de ce CAMIONNAGE PERMANENT POLLUANT : avec le bruit et l'odeur (sic), avec la luminosité ininterrompue, les embouteillages induits... Autoriser un entrepôt pareil qui ose tout, c'est faire fi de votre engagement "écologique".</p>	<p>Nous vous remercions pour votre commentaire. Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>
42	14/10/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Ce projet est une aberration systémique et une imposture tant économique,</p>	<p>Nous prenons note de votre position.</p>

		<p>que politique et logistique.</p> <p>L'anachronisme de ce chantier ne prend pas en compte l'état des lieux écologique et sociétal, et leurs évolutions depuis au moins 30 ans.</p> <p>Le développement économique n'est pas prioritaire, ni moteur. Il découle d'un ensemble de conditions en adéquation avec son temps. Il ne se satisfait pas des centralisations et monopoles qui font massivement rimer mythe de la croissance et destructions de la planète, et des cadres de vie.</p> <p>Cordialement Laurent Carlier</p>	
43	14/10/2022	<p>Quelle aberration que ce projet ! Un projet aussi immense n'a pas de sens ni par son gigantisme ni par sa contre production écologique ! Surtout à l'endroit où vous souhaitez le construire ! Juste en face de milliers d'oiseaux qui niche tout l'hiver dans cette zone ! Quel manque de respect ! Et quelles grosses ficelles avec votre ferme sur le toit, on dirait une mauvaise caricature, quelle honte ! Il y a si peu d'endroits naturels en IDF ! SVP RESPECTEZ LES ! L.Mercou - Epinay sur seine</p>	<p>Comme indiqué lors de la réunion du 12 octobre, concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>
44	14/10/2022	<p>PROJET DE « GREEN DOCK » AU PORT DE GENNEVILLIERS CONSULTATION PUBLIQUE AVIS DU MNLE</p>	<p>Nous avons pris bonne note de vos observations et vous remercions pour la qualité de votre analyse. Comme indiqué le 12 octobre nous sommes disposés à travailler avec les associations environnementales telle que MNLE pour améliorer encore ce projet.</p>

	<p>REMARQUE PRELIMINAIRE : Comme tous les projets, qu'ils soient soumis à enquête, à consultation, ou simplement présentés à ses clients ou au public, le projet de « GREEN DOCK » est présenté sous son meilleur jour. C'est en l'étudiant dans le détail que l'on peut retirer le vernis.</p> <p>ANALYSE DE CE PROJET : 1. LE POURQUOI Chacun peut constater que la population en Ile de France augmente. Plus par déplacements de populations que par l'accroissement naturel : des régions entières sont sinistrées du point de vue de l'emploi, ce qui amène nombre de nos concitoyens à rejoindre les métropoles, soi-disant attractives, provoquant une grande crise du logement. Or, une ville nécessite d'être approvisionnée, non seulement pour manger, mais aussi en biens d'équipement et de consommation divers. Comme on ne produit plus grand-chose directement dans les métropoles, en dehors de quelques artisanats, il faut faire venir ce dont on a besoin de plus loin, générant des déplacements de marchandises de plus en plus nombreux. Et ces déplacements s'ajoutent à ceux des personnes, du fait des distances toujours plus grandes entre lieu de travail et d'habitations, impactés par une spéculation foncière écartant toujours plus les personnes modestes – les plus nombreuses – des centres de vie. Ainsi, les entreprises de « logistique » disposent d'un champ d'action de plus en plus grand, nécessitant des investissements dans des entrepôts et des véhicules. Travailler à réduire les nuisances liées à ces déplacements suppose en fait de s'attaquer à l'organisation de la société, pour reprendre en main la maîtrise du foncier et l'aménagement du territoire. Il faut être conscient que tant que l'on restera dans notre système économique, le bonheur humain sera relégué derrière les intérêts des groupes économiques qui ont le pouvoir.</p>	<p>Vos remarques sures « le pourquoi » rejoignent l'analyse menée par HAROPA PORT quant à l'opportunité de la localisation d'activités logistique en bord de fleuve, sur un terrain déjà artificialisé, dans un objectif de recours au trafic fluvial, de lutte contre l'artificialisation des terres et de relocalisation des activités logistiques à proximité des zones denses. Nous rappelons également que le projet présenté en concertation était encore en phase de pré- étude (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte les remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>En ce qui concerne la voie fluviale, la part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. Au niveau du ferroviaire, il est vrai que celui-ci a du mal à se développer. La saturation des usages du réseau ferroviaire en Ile-de-France, et notamment le partage des sillons entre trains de voyageurs et trains de fret en est une des raisons. Nous n'avons pas fait le choix du ferroviaire pour Green Dock, car il pourrait être opéré depuis le terminal à containers qui a beaucoup plus d'espace pour la manutention des marchandises.</p>
--	---	---

	<p>Alors oui, au MNLE, nous ne sommes pas pour le développement de ce type d'équipement, mais avons compris qu'il était indissociablement lié à notre système économique. Les populations ont besoin de produits, et donc de telles réalisations.</p> <p>2. AUTRES OPTIONS DE DISTRIBUTION Ce projet est destiné à plusieurs entreprises spécialisées dans le transport et la distribution, privilégiant jusque-là la route. L'utilisation du fleuve est sans conteste un progrès, bien que très limité, s'apparentant plus ici que comme du « greenwashing ». Le port de Gennevilliers dispose d'embranchements de voies ferrées, ce qui pourrait être aussi un moyen de limiter l'usage de la route. Mais là encore, il semble que les investisseurs ne puissent grandement utiliser ce moyen de transport le plus écologique.</p> <p>Domage. De toute façon, ces moyens de transports de masse ne peuvent s'envisager que pour l'arrivée des produits en gros, l'entrepôt servant ensuite à la distribution plus ou moins locale en plus petites quantités. D'où l'inquiétude des riverains – qui ne sont d'ailleurs pas si riverains que cela. Leur analyse sur les augmentations de trafic est justifiée, car même si l'étude d'impact montre des proportions modestes, les mouvements s'ajoutent à ceux qui saturent déjà les voiries environnantes.</p> <p>Et attention à l'étalement de ces circulations hors des pointes : cela induit des utilisations nocturnes, qui sont les plus nuisantes.</p> <p>Mais cela nous amène à une remarque : le mode de distribution choisi par ce type d'entreprises génère un innombrable va-et-vient de petits véhicules de livraisons. Redonner à la Poste le monopole de ces livraisons assurerait une réelle optimisation de ces moyens, en intégrant les livraisons dans des tournées régulières, et limiterait ainsi le nombre de véhicules. Cela aiderait en outre la Poste à conserver ses moyens d'action (centres de tri, véhicules, personnels) et lui éviterait de fermer ses bureaux qui assureraient une réelle proximité avec la population.</p>	<p>Concernant l'emploi, nous pensons que la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p> <p>Enfin, conformément à nos engagements pris lors de la réunion publique du 12 octobre, l'insertion paysagère du projet sera travaillée en relation avec les architectes-conseil des villes proches pour assurer une insertion harmonieuse du bâtiment dans le paysage et des définir les points de vue des perspectives architecturales de la future notice architecturale et paysagère du dossier de demande de permis de construire.</p>
--	--	--

3. LES EMPLOIS

Dans les arguments avancés lors de la création de mètres carrés construits, il est souvent annoncé les créations d'emplois induits. Par expérience, en matière de logistique, il est avéré que ce nombre d'emplois par mètre carré est particulièrement faible, et qu'il s'agit d'emplois généralement à faible qualifications. Il ne faut donc pas se fier à ce qui est promis dans ce domaine. Il est clair qu'il serait préférable, sur ce site de recréer des activités industrielles visant à la fabrication de biens utiles aux franciliens plutôt que de réaliser un entrepôt (surtout, comme vu plus haut, si la Poste redevenait le distributeur attitré). Mais là encore, que peuvent les collectivités dans ce domaine ? Les expériences de ZAC créant des zones d'activités, restant des années en friches pour finalement se transformer en bureaux – il faut bien assurer l'équilibre financier de la ZAC – montrent là encore que ce soit de type de société qu'il faut changer.

4. LE PROJET LUI-MÊME

Conscient que tant que nous ne sortirons pas de ce système économique, de tels projets verront le jour, et sûrs que si nous interdisons ce site industriel à ce bâtiment, il ira s'installer ailleurs où son impact sur l'environnement ne pourra qu'être pire, nous en admettons à regret l'existence. Examinons donc le projet tel que présenté.

Si certains se plaignent de son esthétique, qui, en effet est loin d'être une Réussite, rappelons tout de même qu'il prend place sur un site industriel en déshérence. Un bloc de si grande longueur et d'une telle hauteur devrait faire l'objet de nombreuses améliorations. En particulier, puisqu'il s'agit d'un site devant accueillir plusieurs entreprises, trouver des coupures permettant un passage plus aisé vers la Seine et les belvédères envisagés. Et un traitement de façade un peu plus animé.

	<p>Certes, les habitants de l'autre côté de la Seine, présents et futurs préféreraient voir une forêt en face de chez eux. Le prix au M2 s'en trouverait d'ailleurs plus élevé, alimentant la spéculation et ne correspondant en rien aux possibilités de se loger de la plupart des demandeurs de logements. Mais rappelons que le site est déjà un site industriel, et qu'il y en a besoin en agglomération.</p> <p>Outre l'aspect esthétique évoqué plus haut, la création d'une ferme « hors sol » au faite de cet immeuble semble carrément, comme les capteurs solaires envisagés, du pur greenwashing. Loin de la plupart des habitants de la ville, et des écoles, l'intérêt « lien social » de cette ferme semble limité.</p> <p>Ne vaut-il pas mieux que les productions agricoles soient réalisées sur les vrais sols de pleine terre ? La mode de l'agriculture urbaine, qui restera toujours très loin de pouvoir nourrir les franciliens, vaut essentiellement pour son rôle social. Espérons que les produits – si la qualité est au rendez-vous, ce qui n'est pas évident sur un sol rapporté nécessairement de faible épaisseur – puissent alimenter les marchés locaux.</p> <p>Il conviendrait aussi de rechercher une plus grande complémentarité avec le transport sur rail, y compris pour la distribution. Le réseau de tramways en pleine extension en Ile de France devrait pouvoir être utilisé en heures creuses pour certaines livraisons, en particulier des points relais. Si l'information donnée par une association de défense des berges est avérée, c'est-à-dire la suppression des voies ferrées du site, ce serait une grave erreur.</p>	
--	--	--

		<p>Voici donc très brièvement donné l'avis du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement – Réseau Humanité&Nature, espérant que les citoyens, à l'occasion des futures élections nationales, envoient des représentants tournant le dos à ce système économique qui exploite les humains comme la nature, aggravant sans cesse nos conditions de vie. Et le faire aussi pour les élections régionales (le Schéma Directeur de la Région Ile de France est en cours de révision, occasion de faire évoluer son contenu pour limiter les effets négatifs de la métropolisation).</p> <p>Pour le MNLE Christian CHASSEAU Secrétaire National</p>	
45	14/10/2022	<p>JUSTE ABERRANT! SCANDALEUX ! INAPPROPRIE ! Comment peut-on encore dans le contexte actuel penser à élaborer de tels projets, aussi énormissimes qu'insensés. Une plateforme aux dimensions démesurées, qui pourrait sûrement être établie ailleurs et trouver sa place dans des locaux inexploités au niveau du port. Avec un nom vert pour nous tromper : "GREEN DOCK", qu'est-ce qu'il y a de Green là-dedans, rien ! histoire de se donner bonne conscience et y placer une soi-disante "ferme urbaine", avec des cultures polluées par les incessants va et vient des camions, qui voudrait se nourrir comme ça ?! Et encore augmenter les émissions de CO2, la pollution visuelle, aérienne et olfactive, qui aura des conséquences sur le trafic et par conséquent sur notre santé, sur notre qualité de vie, est-ce cela dont on a vraiment besoin aujourd'hui pour notre population locale ?! De plus, placé devant une zone classée NATURA 2000, sans études convenables, et qui aura un impact direct sur la faune et la flore, quand on connaît déjà les dégâts catastrophiques sur la biodiversité à cause de l'urbanisation et que cette zone</p>	<p>Une grande partie des éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne démontre pas sa compatibilité réglementaire avec la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>

		<p>protégée est une des rares dans notre secteur ! L'une des autres conséquences est social, effectivement on propose des créations d'emplois mais des emplois précaires, d'exploitations et de manutentions, de pressions professionnelles, rien de durable dans ce projet. Enfin, tout ça pour nous proposer des services de livraisons, toujours plus, pour nous pousser une hyperconsommation toujours plus inutile, le "tout pour pas cher pour tout de suite", ce mode de consommation n'est pas vivable aux temps où l'on doit ralentir notre consommation et mieux consommer, et surtout plus local. Bref, encore un projet lucratif inutile aux impacts destructeurs et irréversibles sur la biodiversité et les habitants, au lieu d'aller dans un sens de développement plus durable, et de préservation du vivant.</p> <p>On se promène souvent avec nos enfants sur les berges, ce qui nous permet de profiter et d'observer la nature, on se doit de la protéger pour nous, pour eux, pour tous et pour longtemps.</p>	
46	14/10/2022	C'est un projet aux enjeux environnementaux ambitieux et nécessaires !	Nous partageons votre point de vue.
47	14/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>Au vu des documents présentés je ne peux qu'être contre ce projet qui par son gigantisme et son impact va fortement altérer la qualité de la biodiversité, des espaces récréatifs des habitants locaux et des paysages. Une alternative pourrait être proposée avec moins de hauteur, des césures dans le bâtiment, un déport du bâtiment à l'intérieur de la zone et un arrêt des activités acoustiques et éclairées la nuit.</p> <p>Merci de votre prise en compte</p>	Bon nombre d'éléments que vous évoquez font partie des améliorations que nous avons proposées lors de la réunion du 12 octobre. Concernant la hauteur du bâtiment, elle répond à une logique de densification sur le port de Gennevilliers afin d'éviter l'étalement industriel à des endroits plus éloignés du bassin de consommation.
48	14/10/2022	Cette observation sur le projet d'entrepôt géant en bordure de Seine "Green Dock" est déposée par l'association Protection Berges de Seine.	Nous prenons bonne note de vos remarques. Nous avons tenté de répondre à vos interrogations lors des échanges qui ont eu lieu pendant les différents ateliers que nous

	<p>Après examen minutieux des pièces fournies et échanges avec les promoteurs appartenant à la multinationale australienne Goodman, voici les principaux problèmes que pose ce projet.</p> <p>Les dimensions du bâtiment sont totalement démesurées : 35 mètres de haut (soit la hauteur d'un immeuble d'habitation de 12 étages), 600 mètres de long (soit l'équivalent de deux Stade de France posés côte à côte).</p> <p>Tout cela en plein devant des zones d'habitation et de promenade/loisirs, devant lesquelles on propose donc d'édifier une Grande Muraille de Chine industrielle cassant complètement le paysage.</p> <p>Tout cela en contradiction avec les termes du PLU et du SODD qui indiquent clairement que les constructions en bord de Seine doivent veiller à leur insertion harmonieuse dans le paysage (ce qui ne saurait être le cas ici, à moins d'être de mauvaise foi).</p> <p>Tout cela longeant sur 400 mètres la zone ornithologique protégée de l'aval de L'Île-St-Denis, classée Natura 2000, avec ses espèces protégées (Martin-Pêcheur, Grand Cormoran, etc.) qui seront en grand danger si jamais l'entrepôt est édifié et fonctionne 24h/24 7j/7 comme annoncé (trajectoires de vol interrompues, perturbations sonores incompatibles avec la non- perturbation exigée par la directive Oiseaux de l'Union Européenne, pollution lumineuse nocturne inadmissible pour leurs dortoirs et nichoirs, etc.).</p> <p>Si l'on peut tout à fait admettre le remplacement des entrepôts existants à cet endroit et le développement de l'activité du port, le caractère pharaonique du projet, qui propose de tripler la hauteur de l'existant est inacceptable, et les promoteurs ont totalement échoué à le justifier.</p>	<p>vous avons proposés autour du projet, et dont la réunion du 12 octobre apportait une synthèse conclusive, conjointement à la concertation lancée par la Mairie de Gennevilliers.</p> <p>Nous rappelons que le projet présenté en concertation était encore en phase de pré-étude (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte les remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de pré cadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. Nous avons proposé au cours de la concertation un certain nombre de pistes D'amélioration au projet, qui feront partie des dossiers de demande d'autorisations qui seront déposés.</p> <p>Conformément à nos engagements pris lors de la réunion publique du 12 octobre, l'insertion paysagère du projet sera travaillée en relation avec les architectes-conseil des villes proches pour assurer une insertion harmonieuse du bâtiment dans le paysage et des définir les points de vue des perspectives architecturales de la future notice architecturale et paysagère du dossier de demande de permis de construire.</p> <p>Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>
--	--	--

	<p>Car en effet, l'entrepôt "Green Dock" ne sera "fluvial-vertueux" (pour reprendre le mantra des promoteurs et de leurs supporters) qu'à la marge. Dans le meilleur des cas, c'est 15% du volume total des marchandises qui pourront transiter par le fleuve. 85% des marchandises au moins vont transiter par camions...</p> <p>"Green Dock" est donc le nom d'un gigantesque entrepôt ROUTIER, que rien ne justifie de placer en bord de Seine, dans une zone urbaine où les axes routiers sont déjà surchargés en trafic, et qui ne pourra qu'avec de très sérieux dommages pour la santé de ses habitants (pollution atmosphérique, stress lié aux embouteillages, etc.) absorber les milliers de véhicules supplémentaires par jour que l'activité de "Green Dock" concentrera.</p> <p>Poids lourds venus de toute l'Europe, véhicules utilitaires repartant sur des dizaines de kilomètres dans toute la région parisienne, véhicules des centaines d'employés d'un site que les transports en commun desservent mal, etc. Est-ce vraiment cela, le modèle de développement que l'on souhaite pour la région ?</p> <p>Dans cette perspective, ce ne sont pas les quelques petites touches de greenwashing (une ferme urbaine sur le toit d'un entrepôt géant, vraiment... !?) qui peuvent rendre acceptable un tel projet, ni du point de vue de l'écologie, ni du point de vue de l'ergonomie des services et des flux dans notre région.</p> <p>Sur le processus de soi-disant "concertation" auquel nous avons pris part : nous avons dû insister longtemps pour obtenir cet échange avec les promoteurs, et il n'a pas donné satisfaction. Les promoteurs ont joué la carte de la présentation flatteuse de leur projet, sans nous donner accès aux études qu'ils ont menée afin que nous puissions en vérifier la méthodologie.</p>	<p>En ce qui concerne la voie fluviale, la part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps.</p> <p>Enfin, en ce qui concerne le trafic routier, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Afin d'améliorer la desserte du site pour les employés, un Plan de Mobilités, impliquant HAROPA PORT, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun, à vélo et de promouvoir les solutions de covoiturage.</p> <p>Goodman s'engage d'ailleurs à imposer à ses futurs preneurs le recours à une flotte de distribution 100% « zéro émission » à horizon 2030.</p>
--	---	--

Or, les résultats de ces études sont, sur mains aspects, plus que douteux :

- le nombre de camions annoncés part du principe qu'ils circuleront avec un chargement quasi-plein, ce qui n'est jamais le cas dans les entrepôts dits du "dernier kilomètre" (même s'il s'agit ici plutôt d'un entrepôt des "40 derniers kilomètres", puisque l'on reste très loin du récepteur final de la marchandise) ;

- l'étude d'impact environnemental ne prend pas en compte la zone protégée Natura 2000 et a été réalisée en dehors de la période d'hivernage des Grands Cormorans ;

- les vues architecturales du futur entrepôt en euphémisent de façon malhonnête la future trace dans le paysage ;

- l'étude perte de luminosité l'hiver pour la zone Natura 2000 n'est pas exacte (inclinaison du soleil douteuse) ;

- l'étude pollution lumineuse nocturne oublie de prendre en compte les phares des camions et conclut à une augmentation faible de la luminosité en omettant de préciser que la parcelle voisine du futur entrepôt émet une lumière très puissante et très problématique que les associations dénoncent depuis des années, et qui doit changer (rendant donc l'étude pré-citée caduque) ;

- les "créations" d'emplois ne sont en fait que des "relocalisations", et rien ne garantit que ces emplois aux conditions peu enviables résisteront à la grande vague d'automatisation des entrepôts logistiques que l'on nous promet pour les prochaines années ;

Et tout est à l'avenant dans un processus d'une grande opacité, au cours duquel nos questions ont rarement fait l'objet de véritables réponses, et où les études dont on nous a fourni les résultats (en nous interdisant l'accès aux études elles-mêmes qui nous auraient permis de les vérifier) ont été récemment qualifiées par le directeur de Goodman lui-même, de "pré-études, imparfaites et inexactes".

	<p>Tout indique que l'impact de "Green Dock" sur son environnement humain, naturel, urbain, sera majeur, et largement négatif.</p> <p>La préservation des milieux naturels de l'axe Seine fait pourtant partie des missions attribuées à l'établissement public Haropa Port, qui a commandité le projet, et qui se trouve donc, avec un "Green Dock" dont le gigantisme met en péril les trames verte, bleue et noire en Île-de-France, en contradiction manifeste avec les principes dont il se proclame par ailleurs le défenseur.</p> <p>Nous ne sommes pas opposés à un développement industriel raisonné et raisonnable, en harmonie avec les configurations du territoire, mais nous sommes contraints de réagir face à ce projet d'imposition à marche forcée d'une structure logistique démesurée et totalement hors-sol.</p> <p>Or, toutes les propositions potentiellement plus vertueuses que nous avons amenées aux promoteurs et au commanditaire (entrepôt à taille plus raisonnable pour mieux s'intégrer dans l'environnement, moins polluer et correspondre VRAIMENT à la part de report fluvial annoncée ; occupation des dizaines de milliers de m2 d'entrepôts vides sur Gennevilliers et les alentours ; développer de petits entrepôts tout le long de l'axe Seine pour être VRAIMENT proches des consommateurs et faire VRAIMENT de la livraison verte; etc.) ont été balayées d'un revers de main.</p> <p>Est-ce l'intérêt général qui est poursuivi par le projet "Green Dock" ? Il est permis d'en douter. Nous le jugeons en l'état inadapté et dangereux, aussi bien pour "l'environnement" au niveau de la région que pour le cadre de vie des communes voisines (Gennevilliers, Argenteuil, Villeneuve-la-Garenne, Colombes, Epinay-sur-Seine, L'Île-St-Denis, etc.). Il doit aujourd'hui être repensé en profondeur, avec un VERITABLE dialogue (et non la concertation factice qui a eu lieu jusqu'ici) avec les collectivités et les associations.</p> <p>L'association Protection Berges de Seine</p>	
--	---	--

49	14/10/2022	Aberrant en ces temps, inutile, polluant, propre à favoriser les emplois ubérisés. je n'ai pas envie de faire un long discours car je pourrai écrire des pages. mais c'est NON, NON, NON	Nous vous remercions pour votre point de vue.
50	14/10/2022	<p>Je travaille à Gennevilliers, à proximité du port, et je suis scandalisé par le caractère anti-écologique de ce projet.</p> <p>Je m'étonne que la mairie de Gennevilliers soutienne la création d'un entrepôt démesuré, approvisionné en majorité par des camions, juste à côté d'une réserve écologique. Je me suis rendu à la réunion d'information des porteurs du projet portant sur les flux engagés par le projet, et les études lacunaires et biaisées de l'impact du trafic de poids lourds sur la circulation environnante, déjà saturée, ne m'ont pas du tout convaincu. Je me rends tous les jours sur mon lieu de travail à Gennevilliers aux horaires de bureau, et je ne doute pas que les camions qui vont arriver et repartir de l'entrepôt vont grandement impacter la circulation, déjà congestionnée quotidiennement.</p> <p>En outre, l'idée même de construire un bâtiment de 35 mètres jouxtant une réserve naturelle ornithologique me semble aberrante et éco-cide. L'enquête environnementale proposée par les porteurs du projet s'apparente plus à une farce qu'à une approche scientifique rigoureuse : aucune observation des cormorans pendant la période d'hivernage (alors que plusieurs milliers de spécimens séjournent sur le site, nichent dans les entrepôts existants, pendant plusieurs mois chaque hiver). La seule mesure avancée pour aider à la sauvegarde des Martin-Pêcheurs (une espèce menacée régulièrement observée sur le site) semble être de placer des cabanes à oiseaux pendant les travaux...de qui les promoteurs du projet se moquent-ils ? En tant que scientifique, je ne peux que dénoncer ces "études" fallacieuses qui semblent conçues uniquement pour permettre un développement express de ce projet monumental.</p> <p>Enfin, je ne comprends pas que le marché ait été attribué à une entreprise Australienne, quand il aurait pu permettre de développer des compétences locales. Le port de Gennevilliers doit abandonner ce projet et confier un développement durable et écologique du port aux collectivités et associations locales.</p>	<p>Notre projet a été sélectionné par HAROPA Port, à l'issue de son appel à projet logistique, fixant la volonté du port de développer l'activité logistique connectée au fleuve sur cette parcelle.</p> <p>Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>

51	14/10/2022	<p>Non à Green Dock Gennevilliers...contre nature ! Oui à un développement respectueux de la vie humaine et animale !</p> <p>Un entrepôt devrait sortir de terre d'ici deux ans sur une berge de la Seine : 30 000 m² au sol, 600 m de long et plus de 30 m de haut, l'équivalent d'un immeuble de 12 étages sur une surface de deux stades de France ! Gigantesque !</p> <p>Plusieurs associations de sauvegarde de l'environnement s'y opposent. Avec des arguments si convaincants qu'ils ont amené les promoteurs à modifier quelques aspects mineurs de leur projet sans pour autant l'abandonner. Ces associations mettent en cause la construction de ce bâtiment démesuré, l'impact inévitable sur le paysage, le trafic incessant de nombreux camions qui vont aggraver la circulation routière, la pollution de notre région, la menace pour la zone Natura 2000 très proche et les oiseaux préservés qui y vivent...</p>	<p>Comme vous le rappelez, le projet a fait l'objet d'une concertation volontaire, rassemblant les parties prenantes du territoire, et d'une concertation réglementaire au titre du code de l'urbanisme organisée par la ville de Gennevilliers.</p> <p>Les pré-études disponibles à date ont été présentées pendant cette séquence, avec toutes les limites inhérentes à cet exercice.</p> <p>Il s'agit désormais d'engager les études préalables aux demandes d'autorisation.</p> <p>L'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente</p>
----	------------	--	---

	<p>Sans doute cet entrepôt répondra-t-il aux intérêts économiques et financiers de sociétés logistiques multinationales qui l'ont commandé et au profit des promoteurs qui le construisent. Leurs intérêts vont à l'encontre des préoccupations des habitants des villes environnantes et de la préservation des berges de Seine.</p> <p>Après une première phase dite de concertation volontaire, va débiter l'enquête publique officielle sur la base de nouvelles études d'impact environnementales, obtenues par les associations. Seront-elles plus fiables que les précédentes dont les promoteurs reconnaissent eux-mêmes les erreurs et les oublis ?</p> <p>Notre groupe « Gennevilliers Insoumise » agit pour une transition écologique qui offrirait aux habitants un cadre de vie plus agréable, avec notamment la mise en place de mesures accroissant la végétalisation urbaine afin de lutter contre le réchauffement climatique...</p> <p>Le projet GREEN DOCK - même reverdi - présenté par les promoteurs, avec l'aval du maire de Gennevilliers et de sa première adjointe ne va-t-il pas, de toute évidence, à l'encontre de cet objectif ?</p> <p>Il y a urgence. Il est temps de rendre aux berges de la Seine, à la nature ce que la révolution industrielle, pour ne pas dire la course aux profits leur ont confisqué depuis maintenant plus d'un siècle ?</p> <p>Rejetons ce projet industriel démesuré qui s'inscrit dans un cycle de surproduction et de surconsommation, aujourd'hui insoutenable pour la planète et ses habitants. Défendons un autre projet de développement et de société, tourné vers les besoins humains, le respect de l'écosystème et de la biodiversité. Avec les associations qui se battent contre un tel projet, agissons !</p>	<p>(La Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p> <p>Le public pourra de nouveau s'exprimer à l'occasion de l'enquête publique, sur la base du dossier d'enquête que nous nous engageons à rendre public un mois avant le démarrage de l'enquête publique.</p>
--	--	---

		<p>Gennevilliers Insoumise (LFI-NUPES) 14 oct 2022 Contacts :</p> <p>Claire Fiquet 06 64 73 07 62 fi.fiquet.claire@gmail.com</p> <p>Louis Aloisio 06 63 59 63 18 louis.aloisio92@gmail.com</p>	
52	14/10/2022	<p>Madame, Monsieur, la, le Commissaire Enquêteur,</p> <p>A l'heure où nous avons vécu l'une des périodes les plus chaudes jamais enregistrées depuis l'existence des relevés météorologiques, et sans doute les plus froides des prochaines années à venir, actuellement, nous avons dépassés 6 des 9 *limites planétaires. A l'heure où la sobriété énergétique s'impose à toutes et tous ainsi qu'aux personnes morales, comment une plateforme intermodale appelée Green Dock puisse voir le jour ?</p> <p>Située sur une zone d'affluence, d'habitation, de biodiversité interdépartemental (Val d'Oise, des Hauts de Seine et de la Seine-Saint-Denis), ce concept souhaite y être mis. Aujourd'hui et sans cet entrepôt, ce n'est pas moins de 7900 décès prématurés dû à la qualité de l'air en Ile de France. Comment pouvons-nous imaginer rajouter au Port de Gennevilliers, un entrepôt de 2 fois le Stade de France soit 600m de long sur 35 m de hauteur soit un bâtiment de 12 étages ?</p> <p>De plus, il y fait promotion du transport fluvial alors qu'il y serait à la marge puisque 15% du trafic sera sur ce mode et tout le restant en véhicule thermique et ou électrique. Ornementé de panneaux solaires sur toit et production maraichère sur le site etc etc. Un bel effet de greenwashing. Puisque nous savons que c'est là encore de l'extraction de ressources</p>	<p>Bon nombre d'éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet devra démontrer sa compatibilité réglementaire vis-à-vis de la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Notre conviction est que le projet Green Dock peut précisément contribuer à l'atteinte des objectifs des politiques ZAN, ZIN et ZEN,:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bâtir sur des friches industrielles (ZAN) et densifier - Désimperméabiliser les sols à l'échelle des parcelles sur lesquels ces projets s'implantent (ZIN) - Encourager le développement de mobilités durables, fluviales et routières (ZEN)

	<p>naturelles dont les limites planétaires sont ou en voie d'être dépassées. Alors pourquoi ce projet Green Dock aurait le droit d'émettre davantage d'émission carbone alors que les entreprises et collectivités sont appelés à procéder au principe de la ZEN** de ZAN*** et de ZIN****.</p> <p>Comment, là encore, pouvons-nous accorder un tel site alors que nous vivons l'effondrement de la biodiversité ? En effet il est localisé face à la ZNIEFF de L'Île-Saint-Denis (ref: 110030009), où se trouve le nichoir d'un millier Grand Cormoran, de Martin Pêcheur d'Europe, de Faucon crécelle et de bien d'autres espèces encore soit une richesse inestimable de faunes et flores.</p> <p>Un bâtiment d'une telle hauteur concourra forcément à leurs extinctions. Actuellement nous vivons l'écroulement de la faune ornithologique rurale et urbaine. Urbaines, oui, sous l'effet des grandes parois vitrées de bâtiments de bureaux (La Défense) cela trompant la vigilance de ces espèces en s'encastant dessus et retombant bien souvent morts.</p> <p>Également, il faut compter le rythme h24 de l'entrepôt. Par conséquent s'ajoutera à la pollution aérienne et visuelle, la pollution lumineuse et sonore nocturne ! Par ailleurs l'étude d'impact du projet exclu cette ZNIEFF. De plus l'étude a été faite sur une période de 3 mois et non 12 mois.</p> <p>Après les jardins ouvriers d'Aubervilliers sacrifiés, l'abattage d'une lignée d'arbres à Montreuil, le projet immobilier Héloïse d'Argenteuil contre des centaines d'arbres de près de 70ans et plus, voici une biodiversité encore une fois menacée pour un projet démesuré, écocide et consumériste qui participe à la poursuite boulimique de cette société de consommation destructrice. En effet Timothée Parrique dans son livre Ralentir ou Périr dit : "Amazon fait des profits "en ligne" mais les camions qui livrent ces produits et les emballages qui les protègent sont bien réels". il fait mention de la pollution matérielle s'ajoutant à la pollution numérique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimiser la consommation d'énergie, en implantant des énergies renouvelables dans ces projets à l'échelle locale (ZEN)
--	--	---

Cela traduit du problème malgré la dématérialisation le problème reste entier : Devons-nous toujours avoir le magasin chez soi ? Avons-nous toujours nécessité d'avoir plus compte tenu de l'aspect sociale dont la manière sont issus et confectionné ces biens à travers le monde tout en désertifiant nos villes et villages.

Le Prix Nobel 2018 Dr Denis MUKWEGE, lors de son discours à Oslo :

"La réalité troublante est que l'abondance de nos ressources naturelles [RdC] alimente la guerre, source de violence extrême et de la pauvreté abjecte, ... Nous aimons tous les belles voitures, les bijoux et les gadgets ... J'ai moi-même un smartphone. Ces objets contiennent des minéraux que l'on trouve chez nous souvent extraits dans des conditions inhumaines par de jeunes enfants victimes d'intimidations et de violences sexuelles... Réfléchissez un instant au coût humain de la fabrication de ces objets. Fermez les yeux devant ce drame, c'est être complice !"

<https://www.france24.com/fr/20181210-remise-nobel-paix-denis-mukwege-guerre-rdc-indifférence-violences-sexuelles-discours>

Un tel projet rend complice et entretient ces pratiques !

Ce projet est préhistorique et déphasé ! L'enjeu que nous vivons n'est plus de savoir comment nous pourrions livrer tel et tel produit ! Mais plutôt aurions des personnes en capacités de le faire si celles-ci ne peuvent plus s'alimenter correctement, respirer aisément, vivre quotidiennement ; à la vue de la destruction du Vivant face aux projets systémiques que l'on nous propose, qui aujourd'hui n'est plus de l'intérêt général et économique de toutes et tous. C'est un refus catégorique à une telle infrastructure.

Je vous remercie.

Maël DIEYE

		<p>* Les limites planétaires sont les limites acceptables par le système de la Terre, au-delà de sa capacité à se régénérer. Les dépasser revient à rendre le système de la Terre bien instable et moins résilient. Les 9 limites sont :</p> <p>LE changement climatique - L'érosion de la biodiversité - Le changement d'utilisation des sols - L'introduction d'entités nouvelles dans la biosphère - La perturbation du cycle du phosphore et de l'azote - L'acidification des océans - L'augmentation des aérosols dans l'atmosphère - l'appauvrissement de l'ozone stratosphérique - le cycle d'eau douce bleu et verte</p> <p>** Zéro Emission Nette ***Zéro Artificialisation Nette ****Zéro Imperméabilisation Nette</p>	
53	14/10/2022	<p>Comment justifier un tel projet ? Démesuré, à l'encontre des objectifs écologiques futurs et actuels, contre nature. Je suis abasourdie par les arguments tenus qui ne reflètent pas la réalité du projet envisagé, avec tous les désagréments qui vont en découler. Non seulement pour la faune et flore alentour, mais également pour les populations dont les habitants de Gennevilliers !! Car la multitude de camions qui vont sortir de cet entrepôt viendront amplifier le trafic routier actuel qui est déjà saturé. Alors NON à Green dock, NON à tous ces projets qui vont faire de notre vie quotidienne un enfer.</p>	<p>Bon nombre d'éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne respecte pas les impacts tolérés vis-à-vis de la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Au niveau du trafic, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>

54	14/10/2022	Je ne comprends pas qu'un tel projet ne puisse pas s'inscrire en retrait des zones protégées des berges de Seine afin de minimiser son impact sur des lieux qui ont été protégés jusqu'à ce jour par la municipalité d'Epina y sur seine. Comment peut-on décider sans aucun dialogue avec les communes avoisinantes d'un projet de telle ampleur, comment ne pas tenir compte de tous ceux qui profitent (pour l'instant) de ces lieux dédiés aux promeneurs, aux cyclistes. il doit exister des alternatives plus consensuelles	Le projet viendra en remplacement d'entrepôt existant et va contribuer à déminéraliser la berge. Il constituera donc un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle.
----	------------	---	---

55	14/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>Professionnel en activité présent sur le Port Autonome de Gennevilliers j'affirme que le Projet construction plateforme multimodale de logistique urbaine sur la Parcelle sise 28 route du bassin N° 5 est un projet moderne avec intérêt économique pour tous les riverains des communes environnantes</p> <p>Cette plateforme moderne en tous points sera nécessaire, le transport fluvial profitera à tous au titre de la décarbonation</p> <p>Ce projet sera générateur de très nombreux emplois.</p> <p>Pour avoir été présent à la Réunion Publique Mercredi 12 OCT 2022 de 18 heures à 21 heures, le projet de construction en ses pré-études et études en cours présenté par les responsables Projet BET GOODMAN et par le Représentant Agence HAROPA PORT s'est trouvé cohérent avec l'environnement en son ensemble .</p>	<p>Votre observation rejoint l'analyse menée par HAROPA Port sur la pertinence d'une densification des activités logistiques dans un port fluvial de petite couronne.</p> <p>La logistique est en effet un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p>
----	------------	---	--

		<p>J'approuve le Projet qui sera utile à tous ses utilisateurs sur la durée Je suis certain que le Projet prendra en compte certaines observations proposées et entendues par les Représentants de l'opinion publique</p>	
56	14/10/2022	<p>-- OBSERVATIONS D'ENVIRONNEMENT 92-- Le Port de Gennevilliers, zone économique avec des équipements aménagés en vue d'accueillir des activités logistiques, représente une opportunité pour l'implantation d'un entrepôt. A l'échelle de l'île de France, le besoin de rapatrier l'activité logistique en petite Couronne n'est plus à démontrer. En revanche, ce qui reste sans réponse, c'est le besoin de données concrètes qui justifierait le dimensionnement de GreenDock (90 000 m2 dédié à la logistique) : à ce jour, autant la justification de rapprocher l'activité logistique des consommateurs est parfaitement claire et acceptable, autant le gigantisme de l'entrepôt ne semble pas évident à comprendre. De plus, la prise en compte de la zone Natura 2000 n'a pas été assez développée dans cette concertation. En premier lieu, les documents fournis ne mentionnent pas d'études d'incidences envisagées pour la zone Natura 2000, ce qui est pour le moins incompréhensible. Or ce point évoqué par toutes les associations et collectivités, n'a pas reçu en réponse des éléments concrets de réflexion. On peut comprendre, que le recensement des espèces soit difficile du fait des migrations de certaines, de la rentrée en hibernations d'autres comme les chiroptères : pour autant, un plan méthodologique sur la faisabilité de cette étude avec ses contraintes aurait dû être présenté.</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser. Des passages supplémentaires d'écologues en période d'hivernage permettront de finaliser des études complètes dans le cadre du dépôt de demande d'autorisation. L'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente (la Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p>

	<p>Dans les études relatives à la pollution lumineuse ou acoustique, le promoteur a lui-même identifié des nuisances pour la zone Natura 2000. Leur réduction a été peu évoquée en réunion du 12 octobre alors que ces points sont de première importance.</p> <p>Pour rester sur le thème de la biodiversité, la pré-étude (incomplète) sur cette thématique, montre des efforts d'évitement ou de compensation des nuisances qui vont dans le bon sens mais sont insuffisantes. Ces mesures doivent figurer comme ligne directrice dans toutes les phases de modifications du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renaturation de la berge Nord du projet - Choix d'une palette végétale locale, plantée en pleine terre, - Végétalisation plus importante de la façade du projet - Intégration de nichoirs destinés à l'avifaune et gîtes à chiroptères en phase travaux et d'exploitation <p>Par ailleurs, les panneaux solaires exigés par la loi Climat et Résilience tendent vers une utilisation intelligente du nouveau bâtiment même s'il n'est pas encore connu s'ils sont suffisamment dimensionnés pour alimenter tous les besoins en énergie. Ceci serait un objectif à atteindre compte tenu de la vigilance que nous devons tous apporter à notre consommation énergétique : les mégas constructions, comme les autres, doivent ponctionner un minimum dans la production électrique générale.</p> <p>La part de trafic fluvial annoncée de la part du promoteur (15%) doit être un palier, non une finalité. Comme Goodman s'en réclame, être vertueux aujourd'hui, n'est plus seulement renaturer une parcelle ou construire une ferme urbaine, c'est aussi identifier les axes de progression d'une partie de ses activités pour aller dans le sens des exigences de la transition climatique et proposer des solutions.</p>	<p>La part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et est basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. De nouvelles études sont en cours, qui pourront déboucher sur de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet. L'ajout d'un second ponton au sein du projet permet d'envisager d'ores et déjà une augmentation de ce trafic et l'adaptation de Green Dock à cette évolution.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.). La résilience du projet à des épisodes de crue fera également l'objet d'études détaillées qui permettront de garantir son adéquation avec son environnement, notamment hydrogéologique.</p> <p>Afin d'améliorer la desserte du site pour les employés, un Plan de Mobilités, impliquant HAROPA PORT, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun, à vélo et de promouvoir les solutions de covoiturage.</p>
--	---	--

	<p>Les chiffres de projection des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines dues au trafic routier pour l'activité de Greendock ne seraient pas significatifs au regard des émissions à l'échelle du port, selon le prédiagnostic livré à cette concertation Ceci peut s'expliquer par la présence de la A86 à proximité ainsi que par l'usage croissant de véhicules électriques (comme Goodman l'a également supposé en réunion).</p> <p>Goodman est un groupe international désireux de construire l'un des plus gros entrepôts d'Île de France : il est en position aujourd'hui pour faire évoluer l'usage du fleuve à des fins logistiques, il doit se saisir de cette possibilité et la cultiver avec le Port...</p> <p>Les acteurs publics (la préfecture, Voies Navigables de France ...) peuvent également pousser vers cet engagement en exigeant l'augmentation de l'activité fluviale lors par exemple de l'établissement de l'arrêté préfectoral du site.</p> <p>Concernant le transport ferré ma remarque est la même : l'arrivée d'un giga entrepôt sur le territoire du port doit donner une impulsion au redéveloppement de ce mode dans son enceinte.</p> <p>Je ne développerai pas ici tous nos questionnements mais les principaux enjeux environnementaux qui n'ont pas été traités lors de cette consultation (ou trop rapidement) sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les risques industriels, notamment liés aux dangers présentés par le stockage de marchandises ; • les risques d'inondation et de site et sols pollués • les consommations d'énergie et les déchets, • L'impact paysager (très mal abordé...) <p>Ainsi, pour continuer sa réflexion sur le projet et mieux se positionner, Environnement 92 a besoin :</p>	
--	---	--

		<p>de la définition des mesures de compensation (éviter ou réduire ?) suite aux dérangements des espèces protégées déterminant la zone Natura 2000 (entre autre la gestion de la lumière artificielle nocturne à minimiser drastiquement pour ne pas perturber la faune terrestre et aquatique...) de la présentation de l'insertion du projet dans son contexte paysager actuel et futur à partir de divers points de vue; de l'évaluation plus précise, des risques de pollution des sols et des eaux, en précisant la gestion des eaux de ruissellement et de crue ; du plan de traitement optimal des différents mode de transports à moyen et long termes, avec pour objectifs de mieux proportionner l'utilisation de la multi-modalité par le site, tant pour les marchandises que pour les agents du site (point non abordé mais il semble que les transport en commun du port ne soient pas suffisant à toutes heures) de connaître la consommation d'énergie des futurs bâtiments et la part qui sera couverte par la production des panneaux photovoltaïques implantés sur les toitures ;</p> <p>Ce projet est à la croisée d'une double exigence qui peuvent s'avérer contradictoires : porter des activités logistiques au plus proche des consommateurs mais également, limiter les nuisances induites. Compte tenu de toutes les remarques formulées, le Port, les acteurs publics et le promoteur doivent apporter des réponses dans la limite de ce qui est réellement acceptable.</p> <p>Virginie Codina et Irène Nenner Environnement 92</p>	
57	14/10/2022	<p>Je m'oppose totalement au projet Green dock :</p> <p>1) il est incompatible avec la proximité de la zone Natura 2000 de l'île-saint- Denis, espace naturel identifié pour sa qualité, sa rareté, son utilité dans la</p>	<p>Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>

	<p>préservation d'espèce en voie de disparition et si précieuse pour les habitants de la région. Il semble aller à l'encontre de plusieurs politiques régionales ou projets locaux</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les objectifs du Schéma Régional de Cohérence Ecologique de la région Île- de-France: « réduire l'artificialisation des berges des cours d'eau et favoriser le développement d'habitats diversifiés capables d'accueillir des espèces aquatiques (poissons, invertébrés) et terrestres (oiseaux, insectes, chauve- souris) utilisant la végétation rivulaire »... <p>« Le SRCE... a en effet posé comme postulat de départ que tous les sites Natura 2000 étaient constitutifs des réservoirs de biodiversité. La mise en réseau de ces différents sites via la trame verte et bleue représente en outre une plus-value notable pour l'ensemble des espèces d'intérêt communautaire concernées. »</p> <ul style="list-style-type: none"> - projet de protection des berges de Seine, de renaturation et de restauration des corridors écologiques, restauration des paysages, chemin de halage; Plaine commune, dépt: 92, 93, 95 <p>2) Il va générer de nombreuses nuisances liées à l'augmentation du trafic routier (85% de son trafic total), pollution sonore et de l'air, aggravation des bouchons dans une zone déjà sursaturée.</p> <p>Mr le Maire, vous qui défendez ce projet, n'avez-vous aucune empathie pour les utilisateurs du T1 qui chaque jour restent bloqués dans les transports, voient leur temps de trajets s'allonger et souvent préfèrent descendre et terminer à pied ? À l'heure où il faut décarboner les transports et favoriser les transports en commun cela me paraît incohérent de le densifier par ailleurs par de tels projets surdimensionnés.</p> <p>Avec plus de 408 PL , 960 VUL, 1050 VL par jour en plus sur nos routes, 7j/7, 24h /24, nos vies vont tourner au cauchemar ! Il serait intéressant que les cartes montrant l'impact de green dock sur le trafic routier ne se limitent pas à la zone du port, mais montrent au-delà du pont d'Épinay l'impact sur les</p>	<p>Le projet dans son ensemble fait l'objet d'études exhaustives (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat, études qui seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Concernant le trafic, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Concernant l'emploi, les activités exercées par DB Schenker sur Green Dock ne seront pas les mêmes que dans leur autre entrepôt présent sur le Port de Gennevilliers. En ce qui concerne Ceva et STEF, ils ne sont pas présents actuellement sur le Port.</p>
--	---	---

	<p>pont de l'île saint Denis, de Saint-Ouen, d'Asnière, points névralgiques et NON EXTENSIBLES pour accéder au nord-ouest de Paris.</p> <p>3) L'activité au sein du projet green dock peut aussi poser question. Les trois sociétés qui vont s'implanter sont des leaders de la logistique et sont déjà présentes dans les départements voisins 93, 95 et même sur le site de Haropa Port pour SCHENKER. Vont-elles juste délocaliser leur activité et donc ne pas créer de réels nouveaux emplois ou développer des solutions pour le secteur en pleine expansion qu'est le e-commerce comme elles le proposent toutes sur leurs sites :</p> <p>https://www.stef.com/nos-solutions-e-commerce https://www.cevalogistics.com/en/ceva-insights/ecommerce-in-a-changing-world</p> <p>Partant du constat que l'on enregistre déjà 4,3 millions de mouvements logistiques par semaine en Île-de-France doit-on continuer dans cette direction ? il paraît alors légitime de se demander si ce projet est compatible avec des objectifs de développement durable, de sobriété énergétique, en dépit de son apparent greenwashing.</p> <p>Doit-on sacrifier un environnement précieux, une biodiversité fragile et notre qualité de vie au dieu de la surconsommation ? Pour moi la réponse est évidente, c'est non !</p> <p>Pour finir sur une note optimiste, j'ai aperçu une bergeronnette des ruisseaux cette semaine, au parc de l'île saint Denis ! Dans le document Objectif 2025 de Haropa Port il est dit, je cite « Parmi les projets représentatifs : - Amélioration de la biodiversité sur le territoire portuaire... » En espérant que nous serons entendus !</p> <p>Une habitante de l'île-saint-Denis.</p>	
--	---	--

58	17/10/2022	<p>Madame, Monsieur, la, le Commissaire Enquêteur,</p> <p>A l'heure où nous avons vécu l'une des périodes les plus chaudes jamais enregistrées depuis l'existence des relevés météorologiques, et sans doute les plus froides des prochaines années à venir, actuellement, nous avons dépassés 6 des 9 *limites planétaires. A l'heure où la sobriété énergétique s'impose à toutes et tous ainsi qu'aux personnes morales, comment une plateforme intermodale appelée Green Dock puisse voir le jour ?</p> <p>Située sur une zone d'affluence, d'habitation, de biodiversité interdépartemental (Val d'Oise, des Hauts de Seine et de la Seine-Saint- Denis), ce concept souhaite y être mis. Aujourd'hui et sans cet entrepôt, ce n'est pas moins de 7900 décès prématurés dû à la qualité de l'air en Ile de France. Comment pouvons-nous imaginer rajouter au Port de Gennevilliers, un entrepôt de 2 fois le Stade de France soit 600m de long sur 35 m de hauteur soit un bâtiment de 12 étages ? De plus, il y fait promotion du transport fluvial alors qu'il y serait à la marge puisque 15% du trafic sera sur ce mode et tout le restant en véhicule thermique et ou électrique. Ornementé de panneaux solaires sur toit et production maraichère sur le site etc etc. Un bel effet de greenwashing.</p> <p>Puisque nous savons que c'est là encore de l'extraction de ressources naturelles dont les limites planétaires sont ou en voie d'être dépassées. Alors pourquoi ce projet Green Dock aurait le droit d'émettre davantage d'émission carbone alors que les entreprises et collectivités sont appelés a procéder au principe de la ZEN** de ZAN*** et de ZIN****.</p> <p>Comment, là encore, pouvons-nous accorder un tel site alors que nous vivons l'effondrement de la biodiversité ? En effet il est localisé face à la ZNIEFF de l'Ile-Saint-Denis (ref: 110030009) où se trouve le nichoir d'un millier Grand</p>	Contribution identique à la contribution n° 52
----	------------	---	--

	<p>Cormoran, de Martin Pêcheur d'Europe, de Faucon crécelle et de bien d'autres espèces encore soit une richesse inestimable de faunes et flores.</p> <p>Un bâtiment d'une telle hauteur concourra forcément à leurs extinctions. Actuellement nous vivons l'écroulement de la faune ornithologique rurale et urbaine. Urbaines, oui, sous l'effet des grandes parois vitrées de bâtiments de bureaux (La Défense) cela trompant la vigilance de ces espèces en s'encastrant dessus et retombant bien souvent morts.</p> <p>Également, il faut compter le rythme h24 de l'entrepôt. Par conséquent s'ajoutera à la pollution aérienne et visuelle, la pollution lumineuse et sonore nocturne ! Par ailleurs l'étude d'impact du projet exclu cette ZNIEFF. De plus l'étude a été faite sur une période de 3 mois et non 12 mois.</p> <p>Après les jardins ouvriers d'Aubervilliers sacrifiés, l'abattage d'une lignée d'arbres sur Montreuil, le projet immobilier Héloïse d'Argenteuil contre des centaines d'arbres de près de 70ans et plus, voici une biodiversité encore une fois menacée pour un projet démesuré, écocide et consumériste qui participe à la poursuite boulimique de cette société de consommation destructrice.</p> <p>En effet Timothée Parrique dans son livre Ralentir ou Périr dit : "Amazon fait des profits "en ligne" mais les camions qui livrent ces produits et les emballages qui les protègent sont bien réels". il fait mention de la pollution matérielle s'adjuvant à la pollution numérique</p> <p>Cela traduit du problème malgré la dématérialisation le problème reste entier : Devons-nous toujours avoir le magasin chez soi ? Avons-nous toujours nécessité d'avoir plus compte tenu de l'aspect sociale dont la manière sont issus et confectionné ces biens à travers le monde tout en désertifiant nos villes et villages.</p>	
--	--	--

Le Prix Nobel 2018 Dr Denis MUKWEGE,
lors de son discours à Oslo :

"La réalité troublante est que
l'abondance de nos ressources naturelles
[RdC] alimente la guerre, source de
violence extrême et de la pauvreté
abjecte, ... Nous aimons tous les belles
voitures, les bijoux et les gadgets ... J'ai
moi- même un smartphone. Ces objets
contiennent des minéraux que l'on
trouve chez nous souvent extraits dans
des conditions inhumaines par de jeunes
enfants victimes d'intimidations et de
violences sexuelles... Réfléchissez un
instant au coût humain de la fabrication
de ces objets. Fermez les yeux devant ce
drame, c'est être complice !"

<https://www.france24.com/fr/20181210-remise-nobel-paix-denis-mukwege-guerre-rdc-indifférence-violences-sexuelles-discours>

Un tel projet rend complice et entretient
ces pratiques !

Ce projet est préhistorique et déphasé !
L'enjeu que nous vivons n'est plus de
savoir comment nous pourrions livrer tel
et tel produit ! Mais plutôt aurions des
personnes en capacités de le faire si
celles-ci ne peuvent plus s'alimenter
correctement, respirer aisément, vivre
quotidiennement ; à la vue de la
destruction du Vivant face aux projets
systémiques que l'on nous propose, qui
aujourd'hui n'est plus de l'intérêt général
et économique de toutes et tous.
C'est un refus

catégorique à

une telle

infrastructure. Je

vous remercie.

Association Epinay+Saine

		<p>* Les limites planétaires sont les limites acceptables par le système de la Terre, au-delà de sa capacité à se régénérer. Les dépasser revient à rendre le système de la Terre bien instable et moins résilient. Les 9 limites sont :</p> <p>LE changement climatique - L'érosion de la biodiversité - Le changement d'utilisation des sols - L'introduction d'entités nouvelles dans la biosphère - La perturbation du cycle du phosphore et de l'azote - L'acidification des océans - L'augmentation des aérosols dans l'atmosphère - l'appauvrissement de l'ozone stratosphérique - le cycle d'eau douce bleu et verte</p> <p>** Zéro Emission Nette ***Zéro Artificialisation Nette ****Zéro Imperméabilisation Nette</p>	
--	--	--	--

3-Les comptes-rendus des réunions publiques

Green Dock
Réunion publique d'information du 14 septembre 2022
Compte-rendu
Mairie de Gennevilliers, de 18h à 20h

Nb participants : 33

En présence de :

Ville de Gennevilliers :

- Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers
- Anne Laure Perez, 1ère adjointe
- Chouaki Abssi, maire adjoint
- Jean-François Boye, directeur de cabinet
- Philippe Ratio, service urbanisme

Goodman :

- Philippe Arfi, Directeur général France
- Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman
- Nicolas Otal, en charge du développement technique pour Goodman
- Aurelien Noël, en charge de la gestion des actifs pour Goodman
- Rhoana Zanotelli, en charge du développement technique pour Goodman

Port de Gennevilliers :

- Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour Haropa Port

Traitclair :

- Romain Moreau, directeur d'agence.
- Gwenn Lamandé, chargée de concertation.

Introduction

Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers, introduit la réunion.

L'objectif de cette réunion est de présenter le projet, afin de mener un débat éclairé et d'ainsi recueillir les avis des uns et des autres.

Le projet présente un enjeu environnemental, du fait de sa proximité avec la zone Natura 2000 et devra donc veiller à ne pas nuire à celle-ci, à l'instar du futur projet de base nautique qui devrait bientôt voir le jour.

Le projet Green Dock est intéressant sur trois points :

- Dans un contexte où il faut cesser l'urbanisation sur des terres agricoles, l'implantation de cet entrepôt sur une friche du port permet une densification et de limiter

l'artificialisation des terres, mais aussi de préserver les emplois au sein de la métropole et de mieux travailler sur le dernier kilomètre. - Ce projet permettra l'augmentation du trafic fluvial, ce qui est une bonne nouvelle. La pollution augmentant à la tonne transportée, la perspective d'avoir des péniches à hydrogène permettra de limiter l'impact environnemental. L'augmentation du prix du gasoil aide certainement les entreprises à faire un choix dans ce sens.

Le maire souhaite entendre tous les points de vue afin d'améliorer le projet, même si le projet ne s'inscrit pas dans le cadre d'une concertation réglementaire.

Philippe Arfi, directeur général France de la société Goodman, prend la parole et remercie le Maire pour l'organisation de cette réunion, ainsi que les participants pour leur présence. Ce projet est la réponse à un appel à projet lancé par Haropa Port pour lequel la société Goodman a été désignée lauréate. Philippe Arfi présente le contexte général de celui-ci :

- Le changement climatique, les accords de Paris qui à l'horizon 2050 fixent un objectif d'un degré et demi supplémentaire ce qui oblige à trouver des solutions pour décarboner nos activités. Le transport et le bâtiment sont les principaux leviers, représentant ensemble 85% des émissions en Ile-de-France.

- La loi zéro artificialisation nette qui définit la trajectoire permettant l'arrêt de la consommation des terres naturelles agricoles en 2050 avec un premier palier en 2030 pour lequel l'artificialisation devra avoir diminué de moitié par rapport à celle constatée entre 2010 et 2020.

- Un 3ème enjeu : la mobilité, en particulier en Île de France et en zone dense pour les personnes et les marchandises. La mobilité des personnes et le retour de capacités productives au sein de la zone dense francilienne, alors qu'elles ont été historiquement relocalisées aux confins du territoire, afin que les salariés aient moins de distances à parcourir pour aller travailler. Deuxième sujet : les flux de marchandises et leur logistique : cette logistique ne fonctionne pas telle qu'elle le devrait du fait d'avoir été excentrée. Afin de décarboner celle-ci, il s'agit de massifier les flux autant que possible et de les reporter modalement quand cela est possible vers des transports plus vertueux. Le transport maritime permet ce report, même s'il comporte sa part de pollution.

Le projet Green Dock répond au cahier des charges d'Haropa Port et de ses objectifs avec : une densification tout en créant des surfaces productives, l'utilisation du fleuve, l'approche environnementale - ou sobriété énergétique (bas carbone) - et la création d'emploi.

Le calendrier prévisionnel

La présentation se poursuit par la présentation du calendrier prévisionnel.

Juin 2021 est la date à laquelle Haropa Port désigne la société Goodman lauréate. Depuis, la société travaille avec les parties prenantes afin d'affiner le projet, traiter des différents enjeux et intégrer les avis de chacun. Les dossiers de demande de permis de construire et de demande d'autorisation environnementale n'ont pas encore été déposés et ne le seront pas avant le deuxième trimestre 2023, la société ayant besoin de temps pour affiner les études nécessaires. Ce temps est mis à profit pour échanger simultanément avec les élus, les habitants et les services de l'Etat afin que les dossiers déposés puissent être le reflet de ces échanges. Il y aura ensuite plus d'un an d'instructions administratives du fait de la dimension innovante du projet puis deux ans de construction, conduisant à une livraison en 2026.

Présentation du contexte et du site existant

Thibault Vanhaezebrouck prend ensuite la parole pour présenter le site.

Le port est situé à l'extrême Nord de la commune de Gennevilliers. Le site fait face à l'Île Saint-Denis dans sa pointe et à Epinay de l'autre côté de la Berge. Dans sa forme actuelle, le site était exploité jusqu'à décembre 2021. Erigé dans les années 1950 et désormais vétuste, le site ne répond plus aux besoins actuels, d'où la proposition de Goodman d'y mettre en place une opération différente.

Densification et sobriété foncière

Le parti pris de Green Dock est de densifier. Le bâtiment proposé aujourd'hui, au lieu d'avoir un seul niveau de stockage comme 99% des entrepôts en France, en a quatre. La société a une position très volontaire sur les hauteurs : le projet est compact afin d'optimiser les surfaces.

La société souligne la volonté d'utiliser la 5ème façade (toiture) pour deux aspects

- La production d'énergie solaire, permettant notamment d'alimenter les pompes à chaleur du bâtiment, avec l'installation de 11 000 m² de panneaux, soit une des plus grandes centrales photovoltaïques en zone dense. Si le projet le permet, des panneaux solaires seront aussi implantés sur la façade sud, ce point étant encore à l'étude.
- La ferme urbaine, en partenariat avec la société Cultivate, qui produit in situ des légumineux et aromatiques et qui, grâce à cela, raccourcit les circuits de distribution. Cette production est notamment destinée aux supérettes et restaurants franciliens.

Autre fonctionnalité du Projet : le raccordement du site au fleuve. Une démarche volontariste a conduit la société Goodman à demander aux futurs utilisateurs leurs besoins opérationnels pour reporter demain une partie des flux vers le fleuve. La proposition est de connecter physiquement le bâtiment au fleuve afin de pouvoir charger directement des contenants ou des camionnettes sur barge par l'intermédiaire d'un ponton.

Dernier élément : la versatilité du bâtiment. L'idée est de proposer un bâtiment qui peut avoir plusieurs vies. La proposition est d'offrir un bâtiment qui sera modulable facilement. Celui-ci offrira plusieurs niveaux : des volumes hauts de 6 mètres de hauteur libre pour les activités de stockage et 4,5 mètres pour les activités de distribution. Cette variation des hauteurs permet de proposer un bâtiment offrant une meilleure compacité ainsi qu'une meilleure efficacité opérationnelle.

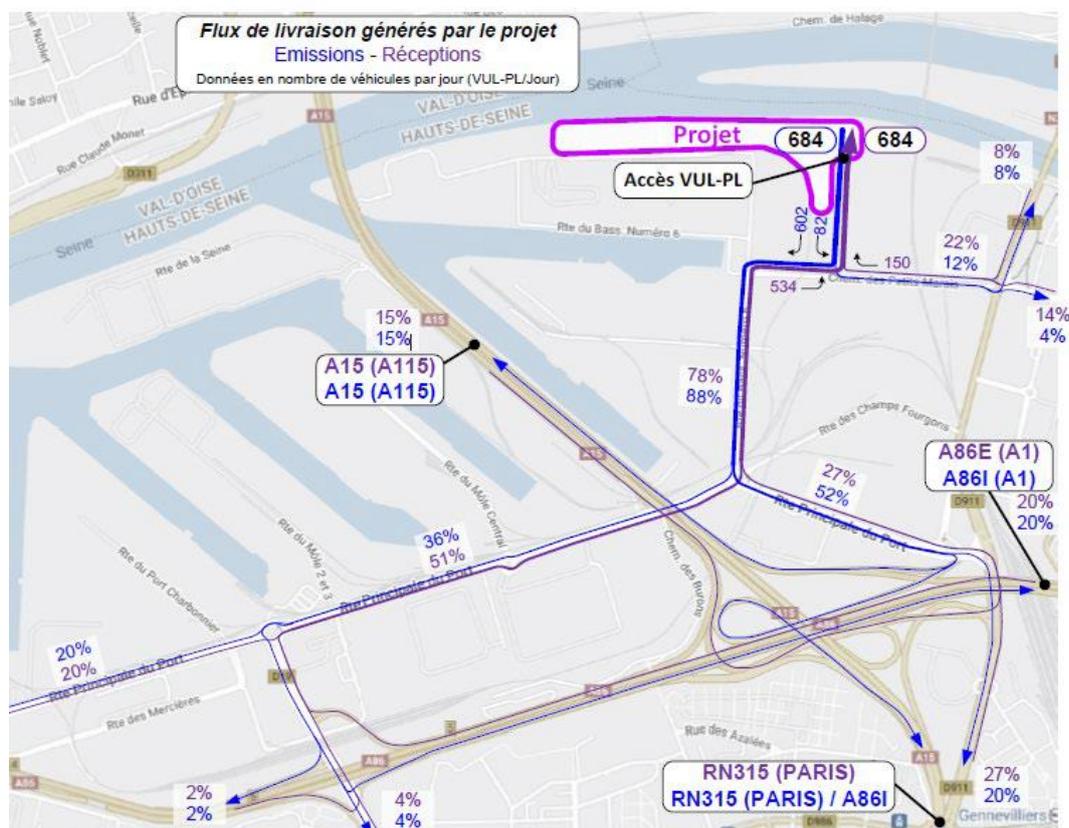
Impact du projet sur le trafic routier

Methodologie de comptage

Dans un premier temps des comptages ont été effectués sur le port de Gennevilliers permettant d'établir l'état initial. Dans un deuxième temps, les flux générés par le projet ont été établis sur la base des projections suivantes : des véhicules légers pour les employés du site (525 véhicules jour), des véhicules utilitaires (480 véhicules jours) et des véhicules de type poids lourd (204 véhicules jour).

Synthèse de l'impact sur le projet

Le graphique montre la répartition des véhicules sur le site et sur les infrastructures existantes à proximité du projet.



Hypothèses d'affectation des flux de livraison générés par le projet à la journée

En résulte une situation avant-après permettant d'estimer l'impact du trafic projet sur les infrastructures routières. A titre d'exemple, sur la route départementale 19, qui part de Gennevilliers vers le port, 17 600 véhicules circulent actuellement chaque jour pour 18 100 une fois le projet opérationnel, soit une augmentation estimée de 470 véhicules.

Cette étude permet donc d'estimer l'impact du projet sur l'évolution du trafic. L'image du trafic sur le port de Gennevilliers en situation projet montre que l'impact sera faible - avec certains points d'attention toutefois.

Logistique Fluviale

Il faut distinguer deux types de logistique fluviale :

- La logistique amont, soit les flux entre le Havre et Gennevilliers. Il s'agit d'approvisionner le bâtiment avec l'objectif de faire du report modal sur ce tronçon-là en utilisant le fleuve voire le rail. Le flux est identifié, le travail qui a été effectué avec les clients utilisateurs a été de quantifier ce trafic fluvial, estimé à 2 bateaux par jour (15% de report modal) qui vont s'ajouter au trafic existant de 30 bateaux. Ce trafic là viendra jusqu'au terminal à conteneur, installation portuaire présente sur le port de Gennevilliers. Le but est que ces barges ou trains soient déchargées sur le port puis les containers acheminés jusqu'au site.

- La logistique fluviale aval, entre le site lui-même et la zone dense. Il s'agit principalement du flux de Gennevilliers vers Bonneuil-sur-Marne avec différents arrêts. Pour ce dernier le ponton de transbordement, partie intégrante et innovation majeure du projet, sera utilisé. Les projections sont de 15 % de report modal soit 8 bateaux par jour. Le flux déjà existant est de 100 bateaux par jour, soit une augmentation relative de 8%.

Nicolas Otal, responsable développement chez Goodman prend la parole pour présenter les aspects architecturaux, paysagers et environnementaux à travers la présentation des autres études en cours.

Volet architectural

Sur le volet architectural, le projet présente une situation particulière avec un territoire au sud du site industriel et portuaire, avec notamment la présence de cuves de stockage d'hydrocarbure. Au nord du site en bord de Seine, le contexte est plus naturel avec la présence de la pointe de l'Île Saint-Denis et de sa zone Natura 2000 ainsi que les berges d'Épinay et d'Argenteuil qui reçoivent plutôt des programmes d'habitation.

D'un point de vue architectural, l'agence a fait le choix d'organiser l'espace de projet en aménageant l'ensemble des voiries de circulation interne du site côté sud, en vis-à-vis de l'infrastructure portuaire. Côté nord prennent place les surfaces tertiaires, tournées vers le milieu naturel. La mise en oeuvre d'une résille autour du projet permet d'alléger le bâtiment et de proposer une architecture moderne, beaucoup plus qualitative que celle d'un bâtiment logistique traditionnel.

Du fait de la configuration topographique de l'environnement, et notamment de la présence de bâtiments qui surplombent le projet, la toiture du projet sera aménagée pour développer la production d'énergie renouvelable d'une part mais également pour renforcer, à travers l'implantation de la ferme urbaine, l'intégration paysagère du bâtiment ainsi que le potentiel d'accueil de la biodiversité du site.

Projet paysager

Les grands axes qui ont été développés dans le projet sont multiples :

- Renaturer les berges de Seine et revégétaliser ces dernières. Aujourd'hui la parcelle est quasi intégralement minéralisée. Une des intentions du projet est de traiter végétalement la strate basse des berges et le perré afin de renaturer le site, notamment pour sa partie au droit de la zone Natura 2000.
- Végétaliser la façade afin qu'elle puisse jouer un rôle dans l'interaction avec l'environnement.
- Implanter une ferme urbaine qui serve à l'intégration architecturale et paysagère du bâtiment et concoure à la préservation et au développement de la biodiversité au droit du site.

Qualité de l'air

Dans le cadre des études environnementales qui constitueront l'étude d'impact du projet, quatre études ont déjà été réalisées, reflétant à ce stade les principaux impacts du projet sur son environnement.

Dans le cadre de l'étude sur la qualité de l'air des capteurs ont été installés dans les environs du projet puis les données ont été agrégées avec celles d'Air Paris. A partir de là une cartographie de la qualité de l'air dans la zone a été établie.

Au même titre que les études de trafic ou les études acoustiques, les projections du projet comparées à l'état initial ont permis de mesurer les impacts de celui-ci et de s'assurer notamment du respect de la réglementation en vigueur.

Méthodologie et bilan – qualité de l'air

Un suivi par type de polluant est réalisé, confronté par la suite à la réglementation. Les premières conclusions des études sur la qualité de l'air montrent que le projet a un impact jugé peu significatif sur la qualité de l'air et qu'il n'y a pas de risques sanitaires associés.

Il y a lieu de mettre en perspective le résultat des études avec l'évolution des motorisations des flottes de véhicules vers du zéro-émissions – partie intégrante des plans de développement des clients utilisateurs qui travaillent sur le projet. Pour autant, les modélisations actuelles ne tiennent pas compte de cela et sont maximalistes.

Études de luminosité

Des mesures in situ de la luminosité ont été réalisées autour de la zone Natura 2000, sur le chemin de halage et au niveau de la berge d'Epinay-sur-Seine qui fait face au projet. Une modélisation en 3 dimensions du projet, dans son environnement, a ensuite permis de développer deux thématiques : l'ombre portée du bâtiment d'une part, son éclairage (intérieur et extérieur) d'autre part.

La projection du bâtiment à différentes périodes de l'année et à différents moments de la journée montre que le projet génère une ombre portée jugée faiblement impactante. Sur la zone Natura 2000, le projet a un impact faible voir négligeable, avec 55 heures de soleil par an sur la partie basse de la berge qui seraient neutralisées par le projet. Sur les habitations qui bordent le chemin de halage, l'impact est encore plus négligeable avec une suppression de 22 h d'ensoleillement par an au niveau de leurs jardins.

Impact de l'éclairage

Au même titre que l'ombre portée, des études sur l'éclairage ont été conduites. L'éclairage extérieur du bâtiment sera un éclairage moderne qui suivra les réglementations imposées. Il est toutefois souligné un point d'amélioration au niveau de l'éclairage des bureaux, nécessitant des systèmes occultants permettant de limiter l'impact de l'éclairage sur l'environnement.

Études acoustiques

Sur le même modèle que précédemment il a été procédé à un ensemble d'analyses, en plaçant des capteurs tout autour du bâtiment et dans les zones environnantes permettant d'enregistrer sur des périodes longues les niveaux de bruit constatés à aujourd'hui. Sur la méthodologie, les émergences maximales du projet sont modélisées afin d'analyser la compatibilité de celui-ci avec la réglementation, en limite de propriété mais également vis-à-vis des habitations voisines.

Les conclusions de l'étude acoustique montrent qu'en période diurne, sur les différents points récepteurs, le projet est conforme. En période nocturne de 5h à 7h, pour laquelle les seuils réglementaires sont moins élevés, sont constatées 2 non-conformités vis-à-vis des habitations qui font face au projet.

Pour la période nocturne de 1h à 3 h, des non-conformités sont également constatées vis-à-vis des habitations qui font face au projet. Au même titre que la luminosité, le projet devra être adapté et traiter ces non-conformités. Il est d'ores et déjà prévu de faire évoluer la façade nord, plus particulièrement les cours camion et rampes d'accès aux différents niveaux.

Enjeux de biodiversité

L'un des enjeux identifiés et des plus substantiel est la biodiversité, avec notamment la présence d'une zone Natura 2000 à proximité immédiate du site et plus largement également l'insertion du projet en bord de Seine, à la croisée des trames verte et bleue.

Accompagné par le bureau d'étude Biotope et en collaboration avec les gestionnaires de la zone Natura 2000, il a été procédé à un inventaire permettant de caractériser le milieu, à partir de données bibliographiques et de visites de site, sur les différents types de faune et de flore présents sur le site et ses alentours. Le principal enjeu identifié est l'avifaune, matérialisé par la présence de deux espèces d'oiseaux (Serin cini et Bergeronnette grise). Dans ce cadre et en accord avec la méthodologie ERC (Eviter, réduire, compenser), des mesures d'évitement et de réduction sont proposées, à la fois durant la phase chantier et en exploitation.

L'ambition du projet demeure de conférer au site un potentiel écologique supérieur à l'actuel, notamment du fait de la revégétalisations, de la déminéralisation des sols, de la renaturation des berges, de l'implantation de la ferme urbaine en toiture mais aussi de l'intégration dans l'évolution à venir de la façade sud de nichoirs.

Fin de la présentation

TEMPS DES QUESTIONS RÉPONSES

Il est précisé qu'à ce stade du projet, toute question ne trouvera pas nécessairement de réponse étant donnée la complexité et la technicité du projet. L'équipe projet a besoin de temps pour faire évoluer celui-ci mais les questions laissées sans réponses pourront être traitées lors de la prochaine réunion.

Question : pourquoi une dérogation sur la hauteur par rapport au PLU et pourquoi Mr le maire, l'avez -vous accordé ?

Réponse du responsable du service d'urbanisme de la ville de Gennevilliers : sur la règle des hauteurs, il y a une dérogation qui n'est pas cadrée, qui n'est pas chiffrée. Aujourd'hui le projet Green Dock est conforme au PLU. Pour autant, comme cette règle de dérogation n'est pas cadrée, on va avoir d'autres projets sur d'autres parcelles du port qui dépassent le plafond des hauteurs mais avec une dérogation des hauteurs qui n'est pas chiffrée. Aujourd'hui on va proposer une dérogation qui sera cadrée, chiffrée, en fonction de la surface du terrain et donc ce sera un plafond pour cette dérogation. La modification du PLU n'est pas pour rendre conforme le projet Green Dock, il l'est déjà : c'est un élément de cadrage qui semble important à la ville d'apporter compte tenu de la rédaction de la dérogation actuelle.

Une dame demande des précisions sur la réponse et s'interroge sur la modification du PLU en préalable à ce projet de Green Dock.

Or, le PLU n'a pas été modifié dans ce sens. Mr le maire précise que la dérogation n'a rien à voir avec l'ensemble du projet : c'est une volonté de la ville de réglementer, sur l'ensemble du port, les dérogations qui pourraient être émises pour éviter les abus.

Question sur les hauteurs : C'est 30 mètres serres comprises ? J'ai l'impression qu'il y a un flou sur la hauteur réelle du bâtiment.

La hauteur de 30 mètres est comprise sans serres. Ces serres s'inscrivent dans la réglementation du PLU et montent à 35 mètres.

Question : qui a réalisé l'étude trafic ? On a les modalités de calcul ?

Un bureau d'études spécialisé, CDVIA, s'en est chargé des études de trafic qui seront versées au dossier de demande des autorisations. Les modalités de calcul seront également versées au dossier : il y a le relevé sur le port, itéré avec la base de données de la DIRIF qui nous donne les chiffres de la situation initiale, auxquels on vient ajouter les flux du projet pour quantifier la situation en phase projet.

Est-ce que les études ont été faites par ceux qui ont réalisé les études environnementales de la zone Natura 2000 ? Parce que si ce sont les mêmes on a des doutes.

Les études environnementales ont été, à ce stade de l'avancement du projet, réalisées par le bureau d'étude BIOTOPE, une des références en la matière en France.

L'ombre portée est calculée sur 30 ou 35 mètres ? Parce qu'à chaque fois vous annoncez 30 mètres + 5 mètres de bonus.

L'ombre portée en 3 dimensions est sur le bâtiment tel qu'il est conçu aujourd'hui, soit 30 mètres plus 5 mètres de serres pour la ferme urbaine.

Est-ce que ces études ont été faites par les mêmes personnes qui ont fait les perspectives ? Les perspectives que vous nous avez présentées représente la moitié de la hauteur réelle, c'est-à-dire d'à peu près 18 mètres alors que la hauteur est de 35 mètres.

Non, les calculs d'ombres portées ont été réalisés par le bureau d'étude INGELUX. Sur les discussions que l'on a pu avoir précédemment, il y a un certain nombre d'éléments que l'on vous doit, y compris ces perspectives. Cela sera le cas pour la réunion du 12 octobre où l'on vous montrera les perspectives à différents endroits, avec l'avant-après, réalisées par l'architecte du projet.

Seulement ce qui est présenté aujourd'hui, c'est quand même avec des perspectives qui sont faussées.

Non, il y a des différences fondamentales entre des modélisations 3D dans des logiciels spécialisés qui sont utilisés par les bureaux d'étude luminosité et dans les logiciels qui permettent aux architectes de réaliser des perspectives.

Les perspectives que vous nous avez montré sur l'insertion paysagère, ce sont des perspectives d'architectes ?

Ce sont les perspectives qui ont été remises dans le cadre du concours et qui ne sont pas non plus les images qui vous ont été présentées précédemment pour montrer les hauteurs du bâtiment. On présentera les images retravaillées pour objectiver la hauteur du projet par rapport aux bâtiments existants lors du 2ème temps de concertation le 12 octobre.

Dans le même ordre d'idée, le fait de montrer le bâtiment en plongé, ça minimise l'impact visuel aussi. Si vous le présentiez en contre plongé, au secours. Il faut avoir plusieurs vues.

C'est pour cela que dans les perspectives que l'on va présenter, on aura plusieurs vues avec des perspectives à vue d'homme.

Remarque : vous savez qu'à côté il y a le pont de l'autoroute, sur le chemin de halage, et sa hauteur est de 35 mètres, la même que la hauteur du projet.

Question : Est-ce que vous avez pris en compte la résonance de l'autoroute occasionnée par la hauteur du bâtiment ?

Le bâtiment est modélisé en 3 dimensions dans son environnement par rapport aux sources de bruit, dans le cadre de ces études.

Est-ce que l'organisme qui a déposé le permis de construire sera le même organisme que celui qui va gérer le cahier des charges et le fonctionnement de cet équipement structurant ? C'est à dire que : comment se fait le passage de relai sur l'engagement qu'on prend sur le fonctionnement ?

L'organisme dont vous parlez c'est Goodman. Nous sommes promoteur du projet mais pas seulement, nous sommes également investisseurs et conserverons ce site dans notre patrimoine pour le gérer nous-mêmes avec nos équipes internes.

Parce que dans certains cas de figures il y a transfert de propriété et il y a un dérapage extraordinaire.

Ce que je peux vous dire c'est que nous sommes investisseurs, nous détenons un portefeuille de bâtiments en France. Nous gérons des entrepôts logistiques dont nous sommes propriétaires, et bien évidemment, un projet comme celui-là est amené à rester longtemps dans notre patrimoine. Donc les engagements qui sont pris là sont des engagements dont notre responsable patrimoine sera le garant. Si je peux ajouter un élément de réponse : vous parlez de permis de construire, on a un permis de construire qui régit la compatibilité du bâtiment avec les règles d'urbanisme, mais on a aussi et surtout une autorisation environnementale qui a pour but de décrire la façon dont le bâtiment sera utilisé.

Et quelle valeur juridique elle a ?

C'est un arrêté préfectoral qui s'impose au propriétaire de l'immeuble, et nous avons l'obligation de le faire respecter aux occupants. C'est donc notre responsabilité qui est engagée en cas de non-respect de l'arrêté préfectoral.

Question : Je souhaiterais avoir quelques précisions par rapport au permis de construire qui est déposé. Vu l'importance des m2, il y a une obligation d'étude d'impact et d'après ce que j'ai compris, la mairie n'est pas complètement satisfaite de l'étude d'impact et demande des compléments puisque l'on parle de dérogation. Ce n'est pas une dérogation, c'est un complément d'information qui est demandé. Ces compléments demandés par l'étude d'impact sont réalisés par ceux qui déposent le permis de construire, or il faudrait qu'ils soient faits par un bureau d'étude indépendant.

L'état d'avancement dans lequel nous sommes sur le projet n'est pas celui que vous décrivez en ce sens que ni la mairie n'a reçu de demande de permis de construire de notre part, ni la préfecture n'a reçu de demande d'autorisation environnementale - qui comprend entre autres l'étude d'impact. L'étude d'impact est en cours de préparation, et ce qui est présenté aujourd'hui ce sont les premières composantes de cette dernière. L'étude d'impact est une des pièces constitutives des dossiers de demande en mairie et préfecture, prévisionnellement déposés en 2023. Le travail effectué aujourd'hui est d'affiner le projet à travers la réalisation des études et d'échanger avec les parties prenantes, afin que les dossiers déposés soient le plus explicites possible sur les sujets qui concernent le projet.

Question (à propos des modifications effectuées sur le bâtiment pour qu'il réponde aux seuils de bruit réglementaires) : Cela veut dire que les deux rampes de chaque côté du bâtiment, seront comme le préconisait l'organisme qui a fait l'étude sonore, close ou cela n'est pas encore décidé ?

C'est effectivement la piste qui va être suivie, avec la nuance que nous allons rentrer dans un travail de dimensionnement acoustique avec des degrés de fermeture, donc ce ne sera pas nécessairement totalement fermé.

Question : Je souhaiterais revenir sur la présentation d'introduction. Il y a un projet qui est préexistant au projet de Green Dock, que vous appelez la base nautique. Ce qui veut dire donner aux habitants des hauts de seine et de la Seine Saint-Denis la possibilité d'avoir une vie autour de la biodiversité, de la nature et de la préservation de l'environnement. Ce projet concerne les communes de l'Île Saint-Denis, la commune de Gennevilliers et de Villeneuve la Garenne. Où est placé ce projet au niveau de Gennevilliers ? Il y a eu une présentation du projet de la ville de Gennevilliers à la ville de l'Île Saint-Denis en mairie par Mr le maire et les services d'urbanisme.

C'est un projet porté par le département. Ce sera juste après le pont d'Epinay, il y a un chemin de halage. Le département a prévu de casser cette surélévation en béton du ponton pour faire plutôt un accès doux à la seine.

C'est un pont, vous pouvez préciser ?

Ce n'est pas un projet que je porte. Epinay souhaite permettre à ses habitants d'accéder à l'Île Saint-Denis. La commune a demandé à l'Île Saint-Denis et au conseil départemental de la Seine-Saint-Denis de construire un pont pour permettre aux habitants d'Epinay d'accéder directement à cette pointe.

Ce sera un pont piéton ou routier ?

Un pont piéton.

Question : Sur les flux routiers que vous avez présenté il y a des éléments qui sont contradictoires : sur la RD19 on passe de 17 600 aujourd'hui à 18 100 avec le projet, ce qui fait une augmentation de 500 véhicules. Quand on regarde ce qui se passe en haut dans la phase de projet on est à + 1 310. Je ne vois pas pourquoi vous minimisez les chiffres en disant qu'il y aura 500 véhicules alors qu'en fait il y en aura 1310 supplémentaires. Vous nous avez cité d'un côté les véhicules légers et de l'autre les utilitaires, avec 525 véhicules légers employés. Ce n'est pas terrible lorsque l'on parle de bilan carbone, les $\frac{3}{4}$ des employés viennent en véhicule.

Autre problème qui concerne plutôt Mr le maire : le cumul des projets sur Gennevilliers. On a d'un côté le projet envisagé quasiment sur le même espace que Green Dock pour lequel il y aura un cumul de circulation lié à ce projet. Il faudrait élargir la zone pour savoir ce qui se passe un petit peu ailleurs et en particulier mesurer l'impact de la ZAC des Chanteraines. Il va y avoir 1500 logements et de l'ordre de 4 500 nouveaux habitants, ce qui n'est pas négligeable. Les congestions qui sont déjà bien identifiées aujourd'hui et qui vont être amplifiées par la ZAC des Chanteraines, font que votre schéma de comptage n'est pas au point. Il ne mesure pas l'impact réel qu'aura ce projet quand tous les autres projets seront réalisés.

Autre point lié au transport modal : on a sur ce site une voie ferrée. On nous a dit qu'il n'est pas possible de l'utiliser. C'est regrettable. On se rend compte que ce qui est proposé sur la voie fluviale c'est « peanuts ». Si on pouvait améliorer ce point pour faire réellement du transport modal, on pourrait exploiter cette voie ferrée. C'est un élément pas terrible pour un projet qu'on présente comme vertueux. Par ailleurs,

vous nous nous avez parlé du bilan carbone, ce serait intéressant que l'on sache également comment le projet peut avoir un impact sur le bilan carbone du premier coup de pioche jusqu'à la phase d'exploitation.

Dernier point : vous nous avez parlé de mesure ERC. Notre association environnementale milite pour l'évitement, de temps en temps pour la réduction et rarement pour la compensation. Vous avez parlé de la phase travaux, qui je pense sera plus impactante sur la biodiversité que la phase d'exploitation, donc il faut vraiment s'en occuper en évitant par exemple les travaux d'avril à mai pour limiter l'impact sur la faune du corridor, à proximité du site.

Un mot sur les voies ferrées. Ce bâtiment va accueillir les flux amont et les distribuer vers l'aval. Sa conception multimodale est surtout tournée vers les flux aval de livraison. Sur ces flux de livraison, il est difficile d'imaginer aujourd'hui dans le contexte actuel de la région parisienne, où les voies ferrées sont très occupées par du transport pour voyageurs, d'insérer des frets pour livrer à l'intérieur de la zone dense. En revanche, il y a la question de la venue amont des marchandises. Il a y le terminal sur le port de Gennevilliers, qui permet de faire venir des flux, y compris les flux ferroviaires. Au-delà de l'aspect gestion de ces flux, il y a un autre sujet : la capacité de faire venir des trains sur des voies déjà extrêmement occupées par les voyageurs en journée, et la nuit par les travaux nécessaires de maintenance.

Le terminal que vous évoquez : le flux de camion qui va de ce terminal jusqu'à Green Dock est énorme. La RD19 va être occupé la majorité du temps par les camions qui font ce transfert. On n'a pas d'idée du transfert d'activité qui se fera par rapport au projet Green Dock.

Pour préciser, la RD19 n'est pas sur le port. Les flux dont vous parlez passent par la route principale du port, cette route à vocation portuaire et située dans l'enceinte même du port est pour autant utilisée aujourd'hui à moitié de son trafic par le trafic de contournement de l'A86. Sur le trafic routier du dernier km pour rejoindre Green Dock : sur le terminal de conteneurs on est sur des engins lourds et on ne peut traiter ce type de flux sur le site de Goodman qui a une taille plus petite. Les entrepôts représentent une minorité de l'activité sur le port, il y a aussi et surtout les activités industrielles.

Par rapport à la RD19 - l'axe qui va de Gennevilliers au port de Gennevilliers et qui ne figure pas entièrement sur les schémas ici, par soucis d'alléger les supports - quand nous parlions du passage de 17 000 véhicules jour à 18 100 c'est évidemment la partie de cet axe située sur le port de Gennevilliers. Sur la route principale du port on a 19 000 véhicules jour, dont 30 % de poids lourd. C'est-à-dire qu'on est à plus de 5 000 poids lourds par jour. Le trafic fluvial de Green Dock, qui vient générer du trafic routier entre le terminal portuaire et le site, ne va pas augmenter considérablement ces chiffres pour la simple et bonne raison qu'on a deux bateaux jour en amont. En somme, c'est environ 40 à 60 camions jour, donc rien comparable aux 5 000 existants sur le port de Gennevilliers. L'idée n'est pas de minimiser ces chiffres, on a 204 poids-lourds qui viennent jusqu'au bâtiment, 480 véhicules utilitaires et 525 véhicules légers. Pour les véhicules légers, dans les hypothèses, il n'y a qu'un quart des employés qui seront amenés à venir sur le

site en transports en commun. C'est possible que ce soit plus, mais l'idée des hypothèses c'est de quantifier l'impact maximal.

Question : Ce sont ces slides là qui sont présentées sur le site de concertation de la mairie de Gennevilliers ou ce sont les anciennes slides qui ont été présentées dans nos différentes réunion ? J'ai le sentiment que ce sont des nouvelles. Je ne me souviens pas qu'on ait évoqué si souvent la zone Natura 2000. Ce qui m'embête c'est que nous avons travaillé ensemble pour donner des pistes et que nous n'avons malgré tout jamais eu de réponses aux questions posé à plusieurs reprises sur les études faites, le détail de ces études... C'est un projet réalisé sur le 92 en face de la commune du 93. C'est vrai que le cumul des projets sur Epinay et sur L'Île-Saint-Denis, ça va faire beaucoup. Je comprends qu'il va y avoir l'approvisionnement du dernier km de la ville de Paris et qu'encore une fois nous on va se récupérer tout cela. Cela a été évoqué pendant les différents temps de concertation mais malgré tout, toutes les équipes n'ont jamais répondu aux questions et que l'on repart de zéro.

Concernant les slides, ce sont exactement les mêmes que nous avons présenté lors des précédentes réunions.

Les discussions que l'on a pu avoir se sont faites dans le cadre de la concertation associative, dont la restitution se fera en octobre. L'objectif aujourd'hui est d'initier la concertation ville en offrant toute la transparence sur ce projet afin que tout le monde ait tous les éléments et puisse prendre part à la démarche.

Remarque : Si vous remettez les mêmes slides sur le site de Gennevilliers, présentant des perspectives de bâtiment de 18 mètres au lieu de 35, la démarche de concertation est biaisée. Vous annoncez que l'étude d'impact est faite sur Natura 2000 jusqu'au mois de septembre, sans prendre en compte la migration des cormorans qui arrive au mois d'octobre, cette étude est biaisée. La démarche est fourbe. Si vous mettez la même chose sur le site, à quoi sert la concertation ?

Sur ce sujet de désaccord sur les perspectives, on présentera, à l'occasion de la réunion de restitution, les images mises à jour avec l'objectivation des hauteurs du bâtiment et l'insertion paysagère et architecturale.

Question : pourquoi un projet de cette dimension là sur le fleuve ? Ce projet qui est gigantesque est sur le fleuve alors que c'est un naturel commun qui est là pour les habitants de différentes communes, de L'Île-Saint-Denis, de Villeneuve la Garenne, de Gennevilliers. Je ne comprends pas pourquoi un entrepôt si important vous le placez sur un fleuve qui est bien commun.

Effectivement, le fleuve est un bien commun et a diverses utilisations une utilisation économique, essentielle pour le fonctionnement de la métropole. On peut regretter que sur la logistique il soit peu utilisé. Il est utilisé par contre au quotidien pour la filière de la construction. Aujourd'hui il y transite chaque année des barges équivalentes à 250 000 camions.

Remarque : la Seine n'est pas un fleuve sauvage, c'est un fleuve qui a toujours eu une utilisation commerciale mais dans une certaine mesure c'est un petit fleuve en comparaison au Rhin. On est tous pour débloquer le fluvial, mais les chiffres sont parlants : il y a 15 % de fluvial : on sait très bien que le projet n'est pas fluvial. Et ce projet fluvial sera de toute manière limitée par

la dimension du fleuve. Oui il faut effectivement désimperméabiliser les sols et créer de l'emploi. Mais un projet logistique de cette taille-là, pour parler de gigantisme, je ne suis pas sûre que ce soit, aux vues du contexte environnemental actuel, la meilleure stratégie à avoir. Selon moi c'est de la logique import et ces entrepôts doivent être construits sur les darses et pas sur le fleuve.

La seine a une vocation économique et d'accueil de biodiversité, mais également une fonction récréative. Si on parle du projet porté par le conseil départemental du 93, nous allons évidemment accompagner les villes et les promoteurs pour le développement d'activités de loisir. Nous promouvons un usage du fleuve à la fois respectueux de la nature, respectueux des usages des populations en termes de loisirs et des usages du fret.

Question : Sur le modèle économique de Goodman : je suppose que celui-ci s'appuie sur les darkstores et comme ceux-ci viennent d'être interdit par plusieurs mairies le projet n'a plus de sens. 2ème question : sur cet entrepôt : en amont il est 100% alimenté par la route. En aval, il est au mieux en trafic fluvial à 7 %. Donc ce qui fait que la plupart du trafic c'est du routier. On peut se poser la question : pourquoi le mettre en bord de seine ? La voie ferrée qui sera certifiée en 2022 semble complètement anachronique. Cet entrepôt serait beaucoup mieux à proximité de l'A86 plutôt que sur le fleuve. 3ème question : si les voies ferroviaires et du RER sont surchargées et pas adaptées, on peut également envisager des livraisons par tramway, les voies arrivant à proximité du port.

Dernier point, les éléments présentés par Goodman, sont les mêmes que ceux présentés précédemment, notamment sur la qualité de l'air. On vous a fait des objections mais les sujets ne sont pas bien pris en compte.

Question : je partage les inquiétudes qui ont été exprimées sur l'impact environnemental. Mais je souhaiterais revenir sur la question du projet : il va remplacer quoi ? Il répond à un besoin existant, ou à un besoin imaginé à venir ? Comment fonctionnera cet entrepôt, et qu'est ce qui diminuera ailleurs ?

Fort heureusement, le modèle économique de Green Dock ne repose absolument pas sur les darkstores. Ce n'est pas du tout un secteur que nous connaissons, nous n'en faisons pas. Les gens qui font du quick commerce et du darkstore ne sont pas nos clients. Je ne pense pas que ce soit un modèle économique qui corresponde au modèle de Green Dock.

Cependant, la logistique alimentaire francilienne, oui. Il faut livrer les marchés, les magasins... Sur ce que remplace le projet : les objectifs de décarbonation, qui ne sont pas directement les nôtres, parce que nous sommes un acteur immobilier et non un prestataire logistique ou une société de transport. Le secteur de transport est celui qui a fait le moins d'effort de décarbonation ces dernières années. Une des manières de décarboner c'est de bien positionner correctement les plateformes de l'avant dernier km pour pouvoir massifier les flux et faire de la distribution capillaire. Si elles sont positionnées à 100 km elles ont un coût environnemental énorme. Green Dock participe à ça et apporte une solution qui n'existe pas aujourd'hui : il n'existe pas de plateforme qui soit connectée physiquement au fleuve et qui permette de façon opérationnelle de faire un transfert de marchandise sans rupture de charge directement depuis le bâtiment.

Question : je travaille pour la fondation Anaïs, en particulier pour un d'ESAT situé tout près du port, on est un d'ESAT positionné sur la transition écologique et on fait de la logistique. Ma question : avez-vous déjà intégré la question de RSE pour l'intégration de personnes en situation de handicap dans les 700 emplois qui vont être créés. Est-ce que vous avez déjà des processus pour intégrer des structures comme les nôtres -il y a cinq ESAT à Gennevilliers- nous par exemple on a 100 salariés. Est-ce qu'il y a déjà une liste métier sur laquelle on peut se pencher pour envisager les formations à proposer.

La deuxième question : en termes de gouvernance du projet, est-ce qu'il y a déjà des éléments de gouvernance pour garantir les engagements notamment écologiques, RSE qui seraient pris ou pour inciter vos locataires à s'engager sur ces points ? Si vous souhaitez faire un projet innovant, quelles sont les garanties sur ce pilotage ?

Question : J'ai une question sur le schéma d'orientation durable qui prévoit que les activités nuisibles ne seront pas implantées au bord du fleuve. Or cet entrepôt est-il considéré comme nuisible ou pas ? La deuxième question c'est que la ville exige 0 m2 d'espaces vert sur les 400 hectares du port, pourquoi ?

Ce n'est pas juste de la poser comme ça, parce que ce n'est que sur une partie du port. La dérogation sur les espaces verts ne porte que sur une petite partie du port, cependant sur le reste du port il y a des exigences.

Le SODD prévoit un développement économique du port qui soit pour autant respectueux du territoire. Dans ce cadre, ce que nous essayons d'arbitrer c'est de choisir des activités - et nous pensons que la logistique dans cette forme en est une - qui limite les nuisances par rapport à des activités de construction ou de recyclage qui sont généralement émissives de poussière ou de bruit, de façon bien plus importante.

Sur l'inclusion : ceux qui travailleront dans cet entrepôt ne seront pas nos salariés mais les salariés de nos futurs clients. Il est un peu tôt pour évoquer les perspectives d'emploi, avec la mairie ou pôle emploi. On est encore sur un horizon de temps qui est de 4 ans. Il y aura une étape intermédiaire qui sera le chantier, mais sur le fonctionnement du bâtiment c'est un peu tôt.

Sur les engagements environnementaux, ce que nous essayons de faire c'est d'en intégrer un maximum dans le projet au travers de ses futures autorisations administratives. Après il y a des engagements externes au bâtiment : mobilité, emploi..., sur lesquels on va travailler tous ensemble. On a déjà trois clients qui nous ont rejoint très tôt dans l'aventure parce qu'ils croient en notre vision, notamment sur l'utilisation du fleuve (CEVA Logistics – filiale de CMA-CGM, DBSCHENKER – filiale logistique et transport de la Deutsche Bahn, équivalent SNCF Allemand, et STEF, spécialiste de la logistique froid).

Question : Je reviens sur les 15 % de trafic fluvial, c'est beaucoup trop peu pour justifier un énorme entrepôt les pieds dans l'eau. Soit il n'existe pas de véritable ambition fluviale, soit il en existe une et on dépasse les 15%. Pourquoi ne pas s'engager sur une part importante qui justifierait ce projet ?

Remarque : j'habite à Argenteuil. C'est quand même extraordinaire que la ville de Gennevilliers qui est vendue comme la ville du circuit court héberge

un temple de la surconsommation, avec des milliers de de milliers de kilomètres dont on n'a absolument pas besoin et qui s'oppose complètement au concept de circuit court. Il y a une grosse contradiction.

Question : Si ce projet crée des emplois, on sera tous d'accord pour dire que c'est bien. J'ai cru comprendre que vous ne serez pas les personnes qui créeront des emplois de façon pérenne. J'ai l'impression que vous ne savez pas combien d'emploi il y a exactement sur le port aujourd'hui. Comment on travaille sur les vraies perspectives d'emplois ? La promesse de créer des emplois me paraît hypothétique alors que j'ai l'impression que cet argument-là sera pivot pour appuyer ce projet.

Vous aurez remarqué que j'ai peu utilisé cet argument-là durant ma présentation.

Remarque : vous avez un point de vue, nous en avons un différent, ce n'est pas forcément incompatible, il faut juste qu'on discute pour arriver à des choses raisonnables. Le gigantisme du projet est énorme : c'est l'équivalent de deux stades de France côte à côte en bord de Seine. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de le reculer un peu ? J'ai vu que vous aviez des parkings en sous-sol, est-ce que vous ne pouvez pas creuser davantage pour faire des niveaux inférieurs plus bas pour baisser la hauteur des bâtiments. L'autre chose qui me gêne c'est le côté 24h/24h et 7/7 jours, c'est énorme aussi. Est-ce qu'on ne peut pas aller vers un peu plus de raison et de modération. Bien évidemment il y a des besoins économiques dans la région et des besoins logistiques mais est-ce que l'on ne peut pas tendre à quelque chose de plus raisonnable ?

Dernière chose : quel est le nombre de m² à louer sur le port et est-ce qu'on a besoin de quelque chose d'aussi grand ?

Le nombre de m² à louer sur le port est nul. On a deux entrepôts aujourd'hui qui sont vides parce qu'on est en train de les réhabiliter. Aujourd'hui, lorsque vous avez un client qui quitte le port, on a 10 candidatures. La demande est là, d'autant plus dans un contexte de zones à faible émission, de zéro artificialisation nette, nos clients ont besoin de rapprocher leur logistique des zones denses et de stopper la dynamique d'éloignement de la région IDF.

Sur la création d'emploi : Gennevilliers c'est 44 000 emplois, il y en a 8 000 sur le port

Question : lors de la concertation on nous a présenté des espaces vides, pourquoi c'est saturé aujourd'hui ?

Il n'y a pas d'espace vide au port, le taux d'occupation est de 94 %, les seuls % disponibles sont ceux sur lequel sera implanté les Green Dock puisque le site est actuellement vacant. Ce sont uniquement des terrains qui sont en cours de mutation. Le port a été complètement artificialisé depuis maintenant des années.

Sur la question des emplois : lorsque l'on fait un bâtiment, on a des ratios avec les clients qui l'utilisent. Là en l'occurrence on peut être un peu plus spécifiques, parce que le projet a déjà fait l'objet d'études avec les clients qui souhaitent s'installer sur Green Dock et qui ont travaillé, en fonction de la manière d'exploiter cet immeuble-là, aux besoins en personnels que le site allait générer. On a la chance d'avoir des données plus précises que dans n'importe quel projet de même nature réalisé par un promoteur.

Je ne sais pas si vos impressions sont l'absence de discussions mais ce n'est pas l'intention de l'équipe, sinon nous ne serions pas là. On aurait déposé tout simplement les permis de construire sinon, cependant il faut nous laisser un peu

de temps pour faire évoluer le projet : il y a énormément d'éléments à intégrer. Le projet n'est pas figé, on a six mois pour préparer les dossiers qu'on va déposer, donc cela nous laisse du temps pour échanger. Cependant, sur la question de créer des niveaux sous terrain et d'enterrer la logistique, c'est une hérésie. Faire travailler les gens en sous-sol sans lumière naturelle, nous ne le concevons pas. Je comprends que la hauteur soit un sujet, ceci étant le projet tel qu'il est aujourd'hui a la même longueur que les bâtiments existants, même si la hauteur évolue.

Remarque : les entrepôts n'ont généralement pas de fenêtre, le stockage non plus. Quel est l'intérêt d'avoir de la hauteur ?

Les entrepôts sont éclairés naturellement, c'est obligatoire dans la réglementation à la fois en façade et surtout en toiture. Lorsque vous prenez de la hauteur, la lumière vient nécessairement des façades.

Remarque : Il y a eu une alerte, il y a une semaine et demie, sur la baisse du trafic fluvial sur le Rhin, Danube... lié aux hausses de températures. Donc les fleuves qui sont fait pour ça ont du mal, donc nous nous aurons du mal à assurer ce trafic et nous serons tout camion, en plus on a le Bourget à proximité avec tous les avions qui nous passent au-dessus, ça fait un peu beaucoup pour un petit bout d'île.

Question : seriez-vous d'accord Mr Le maire pour mettre les documents de l'association Protection Berges de Seine sur le site de la concertation ?

Il faudrait les voir avant, mais sur le principe oui.

Sur la question du flux fluvial : effectivement 15% c'est peu, mais ce n'est pas rien. Aujourd'hui, il est de 0. Et une partie des flux ne sont pas reportables modalement. Il n'a pas vocation exclusive de desservir l'intramuros parisien. Il a une vocation locale également. Demain si La Poste loue une partie de l'entrepôt, une partie des flux sera reportable modalement via le fleuve parce que les entreprises destinataires seront situées sur les bords de seine, mais si La Poste doit livrer une palette de papier à la mairie de Gennevilliers, elle ne pourra pas. On ne peut pas faire du 100%.

Sur le port il y a un accord pour qu'il y ait un minimum de l'utilisation du fluvial pour pouvoir y rester. A l'inverse, c'est un bon argument le 15%, c'est peu vu la taille de l'entrepôt mais c'est une chance pour développer le fluvial. Cet entrepôt permet d'envisager un développement par la seine et ce seront des véhicules électriques qui pourront assurer cette livraison au dernier km.

Remarque : cette urgence climatique nous pousse à plus d'effort. 15% c'est peu.

Sur l'avenir c'est ce que je souhaite, de la même manière qu'à terme on développe la voie ferrée. Aujourd'hui le problème c'est qu'on utilise la voie du RER C et la SNCF donne la priorité aux passagers. Il faudrait utiliser des voies supplémentaires pour que le port utilise aussi la voie ferrée, ce qui paraît essentiel aussi.

Projet Green Dock
Réunion publique de synthèse du 12 octobre 2022
Compte-rendu

Mairie de Gennevilliers, 18h à 20h

Participants : 73

Intervenants :

Patrice LECLERC, maire de Gennevilliers
Philippe ARFI, directeur France, Goodman,
Thibault VANHAEZEBROUCK, Goodman
Nicolas OTAL, Goodman
Jean PLATEAU, directeur du Port de Gennevilliers, HAROPA PORT

Intervenants associatifs :

Antoine GAUDIN, membre du collectif Protection Berges de Seine, au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier.
Francis REDON, président de l'association Environnement 93.

Animateur-Modérateur :

Jean-Baptiste POINCLOU

Introduction de la réunion :

M. le maire Patrice LECLERC introduit la réunion en remerciant les participants de leur présence. Il précise que cette réunion de concertation publique volontaire vient clôturer un double cycle de concertation qui s'achève. La mairie a souhaité faire cette concertation, qui n'était pas obligatoire, car le projet interroge, et il est important qu'il y ait un débat en dehors du cadre réglementaire et que les associations puissent s'exprimer. Il ajoute que la réunion de ce soir ne sera pas conclusive, que d'autres phases réglementaires d'études arrivent et que le travail de concertation doit se poursuivre tout au long du projet.

Autour du port, la ville souhaite travailler sur deux objectifs :

- Développer le port de Gennevilliers, en renforçant les activités logistiques de la zone, comme le fait la mairie depuis les années 1980. La ville de Gennevilliers compte aujourd'hui 47 000 habitants pour 41 000 emplois (dont 8 000 sur le port), et il faut conserver des emplois productifs sur le territoire, en combinant logistique et activité industrielle. L'axe Seine est une opportunité de développement de transports plus vertueux que la route et Gennevilliers est particulièrement bien située sur cet axe.
- Densifier les zones d'activités économiques pour ne pas s'attaquer à des terres agricoles, à Gennevilliers ou ailleurs. Ce projet s'inscrit dans l'objectif de ZAN [Zéro Artificialisation Nette] et évite l'étalement logistique.

Enfin, le maire rappelle l'importance de la zone Natura 2000 et des berges naturelles à proximité, et précise qu'il faut continuer le travail et les échanges sur ce projet pour s'assurer qu'il est compatible avec cette zone.

Jean-Baptiste POINCLOU présente la tribune et le déroulé de la réunion :

1. Raisons d'être d'un projet logistique en bord de fleuve (HAROPA)
2. Rappel des étapes passées (Goodman)
3. Enseignements des parties prenantes associatives

4. Enseignements du maître d'ouvrage (Goodman)
5. Propositions d'évolution du projet et engagements pour la suite (Goodman)
6. Échanges avec le public
7. Conclusions

Antoine GAUDIN, intervenant associatif au nom du collectif Berges de Seine, remarque qu'il aurait été plus judicieux que les associations interviennent après les propositions d'évolution de Goodman.

Jean-Baptiste POINCLOU précise que les associations pourront bien entendu reprendre la parole au cours du temps d'échange prévu en fin de réunion pour réagir aux propositions d'évolution de Goodman.

1. Raison d'être d'un projet logistique en bord de fleuve (HAROPA)

Jean PLATEAU remercie M. le maire pour l'accueil et les participants pour leur présence. Il revient sur la raison d'être du projet : le contexte national nécessite une transformation forte et rapide de notre modèle logistique qui se traduit au niveau national et local par des objectifs forts.

Cf diapositive 8.

Il rappelle que les entrepôts logistiques sont localisés essentiellement à l'est et sont un défaut pour les modes massifiés pour la livraison de la métropole. Le port de Gennevilliers (plus grande plateforme multimodale d'Île-de-France) est extrêmement précieux pour répondre à ces enjeux.

Cf. diapositives 9-10.

Le Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) est la feuille de route de l'aménagement du port et définit la destination des activités. La parcelle Green Dock est identifiée comme lieu de restructuration et de densification des activités économiques, d'où l'appel à projet lancé par HAROPA PORT. Ce SODD fixe également des engagements environnementaux.

Cf. diapositive 11.

Le projet Green Dock vient s'installer à la place d'entrepôts des années 50 ne correspondant plus aux normes et critères actuels (incendie, danger, environnement, conditions de travail). Le choix d'HAROPA PORT est de s'orienter vers une construction neuve sur ces emprises. Le programme comprend plusieurs critères compris dans l'Appel à Projet : une activité logistique dense et multimodale, un volet environnemental (maîtrise des nuisances, sobriété, qualité environnementale du projet) et un volet économie locale (emploi et synergie au niveau du territoire).

Cf. diapositive 12.

2. Rappel des étapes passées

Philippe ARFI présente les étapes passées et le calendrier prévisionnel du projet. Il rappelle que les études actuelles sont des études avant-projet, et que la phase qui s'amorce pour les 6 prochains mois est une phase projet comprenant des études opérationnelles complètes, nécessaires aux demandes d'autorisation environnementales et urbanistiques.

Cf. diapositive 15

Il rappelle ensuite les étapes de concertation passées en deux séquences volontaires : une concertation avec les associations sur la base des pré-études, et une concertation au titre du code de l'urbanisme à l'initiative de la mairie.

Cf. diapositive 16

3. Enseignements des parties prenantes associatives

Antoine GAUDIN prend la parole au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier (Halage, L'Essoreuse, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante, Protection Berges de Seine, etc.).

L'intégralité de cette intervention est à retrouver ci-après :

Je vous remercie pour ce temps de parole, que je prends au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier (Halage, L'Essoreuse, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante, Protection Berges de Seine, etc.). Je vous donnerai la version écrite de cette intervention, nul besoin de la prendre en note, donc.

Ceci [image PowerPoint] est une capture d'écran d'une vidéo diffusée au grand public intitulée « Biodiversité en Seine ». On voit que près de Gennevilliers, comme espèces d'oiseaux de grand intérêt, il y a le Martin-Pêcheur d'Europe et le Grand Cormoran. La vidéo nous rappelle que le but est « d'améliorer la connaissance des milieux et préserver les habitats ». Or, qui produit ces vidéos de sensibilisation à la beauté de l'avifaune d'Île-de-France ? Haropa Port.

Haropa Port, qui, dans le même temps, prétend mettre en chantier, juste en face d'une réserve ornithologique protégée, un entrepôt géant haut comme un immeuble de 12 étages (coupant donc les trajectoires de vol des oiseaux), long de 600 mètres (deux fois le Stade de France), en verre, avec une rampe à poids lourds verticale haute de 25 mètres, tout cela fonctionnant 24h/24, avec pollution atmosphérique et lumineuse permanente et nuisances sonores au-delà des normes admises, tout cela, donc longeant sur 400 mètres en vis-à-vis direct cette zone Natura 2000, où nichent des espèces protégées (comme le Martin-Pêcheur d'Europe et la Sterne Pierregarin) dont la directive Oiseaux de l'Union Européenne stipule qu'elles « ne doivent pas être perturbées », ce qui passe, pour reprendre les termes de l'INPN (Inventaire National du Patrimoine Naturel), par le maintien de la « tranquillité des lieux ».

Une zone Natura 2000 où, de début octobre à fin mars chaque année, nichent des centaines de Grands Cormorans. Etant donné que l'étude d'impact qui nous a été présentée le 21 juin dans la réunion consacrée au volet « Biodiversité » ne prend pas en compte la zone Natura 2000 (seul le territoire du port a fait l'objet d'un examen), et étant donné que les observations qui ont nourri cette étude ont été réalisées en dehors de la période d'hivernage des Cormorans, je vous mets ici sur l'écran [image PowerPoint] quelques photographies récentes qui nous permettent d'admirer ces majestueux volatiles, en vous demandant d'imaginer dans l'arrière-plan, à la place des entrepôts existants, un entrepôt deux fois et demi plus grand, en verre, avec un fonctionnement 24h/24 et 7j/7 et une circulation incessante de poids-lourds et de véhicules utilitaires.

Je crois que cela permet de prendre conscience de la contradiction inhérente à ce projet qui se prétend écologique, et de l'absurdité qu'il y a à concevoir un bâtiment industriel aussi gigantesque à cet endroit. Et c'est peu dire que le processus de soi-disant « concertation » qui s'achève aujourd'hui n'a pas permis de dissiper cette impression de contradiction et d'absurdité, et n'a pas permis d'éclaircir les

nombreuses incertitudes qui entourent le projet : son impact sur le trafic, le paysage, la santé publique, etc.

Commençons toutefois par une note positive. Cette concertation aura été utile pour mettre au jour un élément que la communication médiatique des promoteurs, opportunément axée sur le « fluvial vertueux », avait tendance à recouvrir. Je parle du fait que c'est en fait une petite minorité des marchandises de l'entrepôt, en amont comme en aval, qui transiteront par le fleuve. L'utilisation du fleuve est donc marginale par rapport à l'activité générale de l'entrepôt. « Green Dock », s'il se fait, serait avant tout un gigantesque entrepôt routier, avec tous les impacts négatifs que cela entraîne, du point de vue écologie, transports, etc.

Nous avons donc compris qu'à part un effet d'aubaine lié à la libération de la parcelle, qui arrange le commanditaire et le promoteur, rien ne justifie de placer un entrepôt aussi démesuré à cet endroit. Or, cette démesure, ce gigantisme, est la source de tous les problèmes et on nous l'a présentée d'emblée comme un « invariant » du projet. Dès lors, si tout ce qui pose problème est présenté comme un « invariant », sur quoi peut-on vraiment parler de « concertation » ?

Je liste à présent nos principaux motifs d'insatisfaction sur le déroulement du processus.

Sur l'initiative de la « concertation », d'abord. Par voie de presse, les représentants de Goodman et du port s'enorgueillissent d'avoir pris cette initiative de leur propre chef. C'est faux. Ce sont les citoyens qui ont découvert le projet par hasard, un projet pour lequel aucune annonce n'avait été faite envers les habitants des villes alentour, qui ont alerté leurs élus, et ce sont ces derniers qui ont insisté auprès du port et de Goodman pour obtenir cette concertation.

Sur la forme des réunions, ensuite. Sur les deux premières réunions (16 février et 10 mai), le format choisi consistait à dérouler sur plusieurs dizaines de minutes une présentation flatteuse du projet (la même présentation, d'ailleurs, lors des deux réunions, d'où un effet de répétition dommageable). Ce format n'a pas été propice à accueillir comme il l'aurait fallu les questions des associations et des citoyens. Des questions auxquelles il ne fut d'ailleurs apportée quasiment aucune réponse satisfaisante, la plupart pouvant se résumer à « On vous le dira plus tard », ou encore « On vous communiquera les études » (ces études ne nous ont jamais communiquées).

Lorsque l'ambition de baser les réunions sur nos questions est apparue, notamment pour les réunions du 8 juin (sur les flux) et du 21 juin (sur la biodiversité), sa mise en œuvre fut problématique. A votre demande, nous avons en effet concentré nos questions, et nous les avons regroupées par thématique, ce qui les rendait faciles à lire et à traiter. Vous avez intégralement bouleversé leur ordre, vous n'avez pas pris en compte certaines de nos modifications, et vous avez indûment affiché un « Répondu » devant des questions auxquelles aucune véritable réponse n'avait été apportée. Cela a abouti à un document illisible et inexploitable, un document que nous contestons, comme nous contestons le fait que « les thématiques des réunions ont été agréées par toutes les parties prenantes », comme vient de le déclarer M. Philippe Arfi.

Ce problème de communication a renforcé notre impression que ces réunions servaient surtout à permettre le déroulé de vos présentations, peut-être, comme l'indique un responsable d'Haropa Port dans l'article des *Echos* daté du 29 août 2022, afin « d'expliquer et de rassurer », ou encore, comme l'indiquait votre propre

document de lancement du processus de concertation, de faire de la « pédagogie ». Alors que nous avons des questions précises et concrètes, auxquelles nous souhaitons des réponses du même ordre, et pas besoin qu'on nous « rassure » ou qu'on fasse avec nous « de la pédagogie ».

Venons-en au contenu des échanges lui-même. Durant ce cycle de réunions de soi-disant "concertation", vous nous avez présenté à plusieurs reprises des résultats d'études problématiques :

- des études trafic avec des véhicules partant quasiment plein (alors que ce n'est quasiment jamais le cas dans les entrepôts du dernier kilomètre) ;
- des études sur la perte d'ensoleillement en hiver pour la berge Nord et la zone Natura 2000 avec une mesure d'inclinaison du soleil douteuse ;
- une étude luminosité nocturne réalisée dans des conditions discutables, puisqu'elle oublie de prendre en compte les phares des camions et qu'elle conclut à une faible augmentation de la pollution lumineuse par rapport à l'existant, en omettant de mentionner que l'existant, c'est une situation anormale où la parcelle voisine produit une lumière puissante et perturbante toute la nuit sur les berges nord de Seine et la zone Natura 2000 ;
- un plan de coupe des bâtiments existants, des bâtiments que nous avons mesurés entre 11 et 15 mètres, où tout est haussé à 18 mètres, et auquel on adjoint une opportune perspective afin de les faire paraître plus imposant ; une perspective dont est opportunément dénuée le futur bâtiment « Green Dock », quant à lui agrémenté de petits bosquets à son pied afin de le faire paraître plus mesuré [image PowerPoint du document fourni par Goodman].
- des visualisations du futur entrepôt dans lesquelles sa hauteur est, à l'image, quasiment la même que celle des bâtiments existants, alors que dans les faits il sera au moins deux fois plus haut [image PowerPoint du document fourni par Goodman] ;
- et je ne reviens pas sur les résultats des études biodiversité, qui présentaient également de nombreux problèmes.

A chaque fois, nous avons demandé en réunion à ce que les études elles-mêmes nous soient communiquées, afin de pouvoir en vérifier la méthodologie et les résultats. A chaque fois (sauf pour la biodiversité), vous avez déclaré que vous nous les communiqueriez avant la fin du processus de "concertation" (cela est écrit noir sur blanc dans les comptes rendus des réunions). Or, à ce jour, aucun de ces documents ne nous a été envoyé, malgré nos demandes réitérées (voir notamment mes mails officiels de relance à ce sujet datés du 13 juillet, du 3 août et du 27 septembre, auxquels aucune réponse n'a été apportée).

Pourtant, dans l'article du Parisien daté du 27 juillet, M. Philippe Arfi, directeur de Goodman France, déclare : « Nous jouons la carte de la transparence avec les habitants et les associations. » Ces paroles ne sont hélas pas en accord avec les faits. Il ne nous a pas été permis de vérifier les résultats avancés lorsqu'ils paraissaient contestables ou peu crédibles, et devant cette opacité nous restons donc avec nos questionnements et nos inquiétudes.

Par ailleurs, à chaque réunion, nous avons demandé aux représentants de Goodman et du port de Gennevilliers de communiquer avec nous plus

ouvertement et de façon plus anticipée sur les opérations en cours. A chaque réunion, vous avez promis de tenir compte de cette requête. Pourtant, à peine trois semaines après notre première réunion, il y eut la destruction des bâtiments en bordure de Seine qui eut lieu par surprise, en mars, en pleine période d'hivernage des Cormorans, ce qui a causé chez ces oiseaux une agitation anormale que nous avons documentée. Comment imaginer dès lors que vous tiendrez compte de la période d'hivernage des Grands Cormorans au moment des travaux de construction ? En tout cas, vous ne nous avez pas informés de cette opération.

Même chose pour le lancement de la concertation publique préalable de la mairie de Gennevilliers, qui s'est tenue essentiellement pendant l'été, et dans laquelle, pendant longtemps, n'ont figuré, à titre d'information pour les citoyens intéressés, que les présentations promotionnelles de l'entrepôt fournies par Goodman.

Au cours de ces réunions, certains échanges nous ont déconcertés. Par exemple, lors de la réunion du 8 juin sur les flux, nous avons fait observer que les bateaux de croisière faisaient régulièrement demi-tour à l'endroit où vous projetez de situer le ponton de "Green Dock" (qui serait alors en incompatibilité avec cette manœuvre). Le directeur du port et le représentant de VNF nous ont dit que ce n'était pas possible que les bateaux fassent demi-tour à cet endroit. Or, voici ce qui se passe quotidiennement l'été, et ponctuellement durant le reste de l'année : [image PowerPoint d'un bateau faisant demi-tour].

Ou encore, lors de la réunion du 21 juin sur la biodiversité, l'un de vous a prétendu que la LPO était favorable au projet. Quelqu'un dans l'assistance a réagi en disant que le président de la LPO avait émis un avis très négatif à son sujet. Contactée par mes soins, la LPO nous écrit le 18 juillet que la position de la LPO n'avait pas encore été communiquée et que, je cite, « de nombreuses questions restent sans réponse : éclairage du bâtiment et des serres, surfaces vitrés, itinéraire et zones de manœuvre des péniches (dérangement du reposoir de cormorans, des sternes), impact sur les berges et sur le Martin-Pêcheur, augmentation du trafic sur la seine et de la circulation, l'impact du bâtiment (sa longueur et sa hauteur) sur la circulation de la biodiversité ».

« De nombreuses questions restent sans réponse... » C'est aussi notre impression à l'issue de ce processus de soi-disant « concertation », où les arguments sur la soi-disant nécessité d'une structure aussi gigantesque, en termes de « besoin » d'un surplus de marchandises (dans la vision d'un cycle de surproduction et de surconsommation un peu en décalage avec l'air du temps et les injonctions du président Macron à la « sobriété »), ou en terme de « création » (en fait de relocalisation) d'emplois, ont eux aussi échoué à convaincre.

Cela ressemblait plus à des formules toutes faites de communicant, soumises à une idéologie, celle de l'industrialisme, qui consiste à dire que tout ce qui va dans le sens du développement industriel est bon par nature. Des formules dénuées de toute implantation concrète dans la vie du territoire, donc. Cela a renforcé notre vision de « Green Dock » comme un projet hors-sol, dont le gigantisme est totalement inadapté au site et à son environnement.

Nous sommes également déçus de l'attitude du port de Gennevilliers, qui nous semble partir sur une logique de surindustrialisation autarcique, sans prise en compte suffisante de son impact sur le voisinage. Le port a tout à fait le droit de se développer, bien sûr. Mais, autour il y a des villes avec des habitants, il y a des zones naturelles avec des promeneurs et des espèces protégées, il y a des routes avec un trafic déjà complètement saturé.

Le port se conduit actuellement comme ce que l'on appelle un « mauvais voisin », quelqu'un qui fait ce qu'il veut sur sa parcelle en détournant les termes du PLU (qui dans le cas qui nous occupe recommande une insertion paysagère harmonieuse des constructions en bord de Seine, or comment imaginer que cette gigantesque « barre d'immeuble » s'insère harmonieusement). Cela entre en contradiction avec la volonté affichée de s'inscrire dans le cadre des ports « nouvelle génération », soucieux de leur inscription harmonieuse dans leur territoire. Là encore, il y a contradiction.

Enfin, au cours de ce processus, toutes nos tentatives de discuter sur d'autres solutions possibles et potentiellement plus vertueuses pour le transit des marchandises en région parisienne (entrepôt à taille plus raisonnable correspondant vraiment à la part fluviale du trafic des marchandises, utilisation préalable des dizaines de milliers de m² de surfaces d'entrepôts vides sur Gennevilliers et les alentours, développer le fluvial et les livraisons vertes à partir d'une série de petits entrepôts sur la Seine au lieu de redispacher une flotte entière de véhicules utilitaires dans un rayon de plusieurs dizaines de kilomètres à partir d'un point fixe, etc.) ont été balayées d'un revers de main, ce qui nous indique qu'elles n'ont jamais été sérieusement considérées par la tutelle Haropa Port.

Dans ce processus de soi-disant « concertation », nous avons eu l'impression qu'on cherchait surtout à nous convaincre du caractère « presque parfait hormis quelques détails » du projet, sans laisser aucune marge de manœuvre à un véritable échange sur ce qui entraîne tous les problèmes, à savoir les dimensions pharaoniques du bâtiment. Nous avons compris que le but était de maximiser au plus haut point tout ce qui peut être fait à l'intérieur des limites légales, avec quelques touches de greenwashing purement cosmétiques (une ferme urbaine sur le toit d'un entrepôt routier géant, vraiment ?).

Alors que ce qu'on vous demande, ce n'est pas juste de ne pas être « illégal », c'est d'être un peu « vertueux » - c'est-à-dire humble et respectueux dans votre approche de l'environnement voisin de la construction. On ne peut pas faire n'importe quoi n'importe où, et si vous foncez tête baissée avec ce projet hors-sol, nous devons le contester par tous les recours possibles.

Et lorsque ça coince vraiment, et que vous êtes obligé de le reconnaître, par exemple pour les études d'impact acoustique nocturne, qui excèdent les limites autorisées, qu'est-ce qui est proposé ? Une diminution du trafic ? Moins de poids-lourds ? Des horaires de fonctionnement modifiés ? Non, ce qui est proposé, c'est un gigantesque « rideau anti-bruit » devant la façade, ce qui devrait encore augmenter la hauteur du bâtiment (déjà délirante au niveau de sa trace paysagère, et dangereuse pour les oiseaux) de plusieurs mètres.

Est-ce là ce que l'on entend par « concertation » ? Vous avez fait devant nous votre présentation, flatteuse, du projet « Green Dock ». Vous ne nous avez pas permis d'en vérifier les points problématiques, qui sont nombreux. Nos questions et nos préoccupations à l'égard de ce projet, sont pour la plupart restées sans réponse satisfaisante (c'est-à-dire fiable et étayée).

Dans l'article de France 3 Régions daté du 11 octobre, Anne-Laure Perez, première adjointe au maire de Gennevilliers, déclare : « Nous serons très attentifs à ce que l'entreprise et le port prennent en compte les remarques émises, qu'ils modifient le projet en fonction des attentes de la population. » C'est avec une

grande impatience que nous attendons de voir comment la mairie de Gennevilliers va être attentive à cela, comme nous attendons de voir comment elle va intégrer les résultats de la concertation publique qu'elle a elle-même lancée en parallèle, et dans laquelle la quasi-totalité des contributions émettent des avis négatifs avec des arguments posés et rationnels. Quant aux avis positifs, il y en a 4, dont 3 publiés le même jour, anonymes, écrits dans un style très similaire, et disant des choses comme « pourquoi les citoyens s'expriment-ils, laissez faire les spécialistes », ou caricaturant les oppositions comme si ces dernières voulaient « que le port devienne un parc » (ce que personne n'a jamais dit ni laissé entendre), donc pas des contributions très sérieuses, vous en conviendrez.

Je reviens à notre concertation à nous et m'adresse aux promoteurs. Vous n'avez accepté d'intégrer nos remarques que sur des détails insignifiants, puisque le problème majeur, celui dont découle tous les autres problèmes, c'est le gigantisme du bâtiment, un gigantisme que vous avez d'emblée placé comme un « invariant » du projet. Vous n'étiez donc pas vraiment prêts à discuter de votre projet, ni à le « modifier en fonction des attentes de la population », pour reprendre les termes de Mme Perez.

Alors oui, nous les associations avons eu avec vous les promoteurs des rendez-vous et des échanges verbaux, mais nous n'avons pas eu une véritable concertation.

Et comme les seules retouches que vous acceptez de prendre en compte concernent le « look » du bâtiment, je conclus en disant que pour nous, ce fut plutôt une concertation... « de façade ».

Francis REDON comprend l'argument de la densification sur du foncier existant dans un objectif de ZAN, énoncé par M. PLATEAU. Pourtant, note-t-il, Goodman ne développe pas en Ile-de-France que des projets compacts localisés en zone dense.

Sur la multimodalité, M. REDON regrette que l'opportunité du rail ne soit pas plus exploitée, la voie ferrée étant juste à proximité et d'autant que HAROPA PORT a lancé un appel à manifestation d'intérêt sur l'usage du réseau ferrée sur le port. De plus, si la part de fluvial atteint 20% du trafic maximum sur le projet Green Dock, cela représentera environ 5% des flux pour l'ensemble du port, ce qui reste dérisoire. Sur cette intermodalité, il estime enfin qu'il est de la responsabilité d'HAROPA PORT de développer plus avant les alternatives à la route.

Au niveau de l'emploi, afin d'identifier le bénéfice réel, M. REDON souhaite que soit identifiée la part de transfert d'emploi et la part de création parmi les 700 emplois à venir de Green Dock, Enfin, sur l'insertion Insertion urbaine et paysagère, il note qu'il y a de nombreux espaces disponibles dans le port et que l'emplacement choisi semble le moins adapté. Il faut renaturer cette zone, il faut adapter les berges de Seine, et installer le projet Green Dock à l'intérieur du port. Le SODD définit la façade Seine du port ainsi : « quotidiennement perçue par des centaines de milliers de franciliens [...] représentent la façade paysagère du port de Gennevilliers et participent activement à son image », et précise qui est nécessaire que « l'ensemble des riverains situés en périphérie soient protégés par une surface "tampon" constituée soit d'espaces naturels, soit de bâtiment logistique de qualité architecturale ». Le projet Green Dock ne répond pas à cet objectif d'intégrer le port dans son environnement urbain mais plutôt de cloisonnement du port.

Natura 2000 ? études ?

Il conclut son intervention en estimant que le projet ne peut pas être accepté en l'état.

4. Enseignements de la concertation pour Goodman

Thibault VANHAEZEBROUCK présente les enseignements de la double phase de concertation pour Goodman. Il pointe la nécessité et l'utilité de la concertation pour ouvrir le dialogue sur le projet et en identifier plus avant les enjeux, les questionnements sur l'opportunité du projet, les craintes exprimées, et enfin les exigences et les attentes du public vis-à-vis du projet.

Cf. diapositives 22 à 25.

5. Propositions d'évolution du projet et engagements pour la suite

Nicolas OTAL présente les évolutions proposées au niveau de la toiture et de la façade nord du bâtiment, pour répondre aux enjeux de biodiversité et d'insertion paysagère du projet évoquées au cours de la concertation.

Cf. diapositive 28 à 31.

Thibault VANHAEZEBROUCK présente les évolutions au niveau du ponton, qui est doublé, et en termes de mobilité et d'énergie. Il présente également les engagements de Goodman pour la suite des études et pour l'organisation du chantier.

Cf. diapositives 32-35.

6. Echanges avec le public

Un riverain, membre de l'association Protection Berges de Seine évoque le visuel dont il était question lors de la réunion précédente, qui présente la différence entre l'état actuel et le nouveau bâtiment. Il demande si les nouveaux visuels vont être présentés aujourd'hui ou ultérieurement. Il souligne l'importance de connaître les détails techniques des prises de vue, en estimant que l'usage du grand angle fait paraître les bâtiments plus lointains et plus petits.

Il remercie pour les nouvelles propositions en regrettant cependant qu'elles ne changent rien sur le gigantisme et la hauteur du projet.

Une participante, membre de l'association Protection Berges de Seine constate sur la carte des entrepôts d'Île-de-France (cf. diapositive 9) qu'il n'y a aucun entrepôt du côté d'Issy-les-Moulineaux, Neuilly-sur-Seine ou encore Clichy. Elle demande ce qui justifie cet emplacement, d'autant qu'il y a 40 000 m² d'entrepôts vides à louer seulement sur la ville de Gennevilliers.

Elle constate également qu'il n'est pas évoqué dans le projet de travail sur les anciens entrepôts et que si ceux-ci sont encore utilisés, le trafic deviendra insupportable. Enfin, elle demande quelle seront les nouvelles dimensions (hauteur, largeur et surface totale) du nouveau bâtiment.

Une habitante de Gennevilliers demande ce que le projet va apporter à la ville de Gennevilliers. Elle reconnaît le rôle du port pour la métropole mais demeure

inquiète sur la circulation de véhicules que ce projet va engendrer, les autoroutes A15 et A86 étant déjà surchargées. Elle suggère que HAROPA PORT et Goodman aident la municipalité à avoir de meilleures entrées et sorties d'autoroutes (plus belles, mieux entretenues, verdoyantes, mieux adaptées au trafic) et à améliorer les circulations douces (la voie vélo Paris-Londres passe sur le port de Gennevilliers mais aujourd'hui aucune indication n'est présente sur cette route).

Elle conclut en espérant que la ville des Gennevillois sera améliorée par le projet.

Philippe ARFI rappelle que les pré-études actuelles sont au stade avant-projet, elles sont donc par nature imparfaites. Les échanges tenus lors de la concertation cadrent les enjeux du projet et permettent de travailler sur des études préalables à l'enquête publique. Ainsi, le travail d'insertion du projet sera fait, en collaboration avec les architectes-conseil des mairies, et les visuels seront communiqués quand ils seront un peu plus avancés. Les surfaces d'ensemble du projet n'ont pas évolué et le bâtiment fait toujours 30m de haut. Les serres de la ferme urbaine sont déplacées sur la droite du projet.

Jean PLATEAU indique que la carte présentée en diapositive 9 provient d'une étude très récente de L'Agence d'urbanisme d'Île-de-France et s'appuie sur des données INSEE. Il y a en effet un déséquilibre territorial entre les entrepôts qu'il faut travailler, mais l'EPT Boucle Nord de Seine compte peu de surfaces d'entrepôts à l'échelle de la métropole (9%).

Au niveau des entrepôts vides à Gennevilliers : à la fin des contrats de location, les sites sont remis en concurrence (tous les 10 ans) cependant, ce n'est pas parce qu'on remet en publicité qu'on n'a pas de demande sur ces entrepôts, bien au contraire. Aujourd'hui, au regard de la ZFE, les entreprises souhaitent se rapprocher du bassin de consommation, et la demande en termes d'entrepôts modernes et bien équipés augmente. Pour Gennevilliers, il y a des emplois à la clé, avec des bâtiments qui apportent des conditions de travail bien meilleures mais nécessitent des technicités de plus en plus importantes, et donc de plus en plus d'emplois qualifiés.

Enfin, au niveau de la circulation, la logistique a un fort impact sur la circulation au niveau du port, mais qui est un nœud logistique qui est particulièrement bien implanté vis-à-vis des voiries autoroutières. La congestion sur les autoroutes est une des raisons pour encourager l'utilisation de transport alternatifs à la route : aujourd'hui 5 trains par jour sur le port (mais peu de réserve de capacité sur le fer car le réseau est partagé avec le transport voyageur et saturé), tandis que la Seine et le fluvial ont de la réserve de capacité. Enfin, au niveau des réseaux cyclables et des interfaces avec les échangeurs autoroutiers, des projets ont été engagés avec le Département et la Ville, cofinancés par HAROPA PORT.

Une habitante de L'Île-Saint-Denis, membre de l'association Île Vivante remercie le maître d'ouvrage pour l'avancement et les changements apportés au projet mais estime que ce n'est pas encore satisfaisant. Elle considère que la situation en bord de Seine n'est pas satisfaisante.

Elle indique que la trame bleue de la Seine est un lieu de vie, avec une biodiversité importante, et estime que le projet Green Dock prône un bassin de consommation qui s'oppose complètement à un bassin de vie ; que le projet va à l'encontre de la vie. Elle ajoute que le port est grand, qu'il y a des entrepôts vides ailleurs et des endroits plus proches de Paris disponibles, et qu'il n'y a donc aucune raison de construire à cet endroit. Elle conclut en demandant le coût exact du projet

et la proportion des emplois entre création et déplacement dans le cadre du projet ?

M. Dubois, vice-président de l'association Berges de Seine, demande sur quelles études de faisabilité Goodman se base pour le doublement de la capacité fluviale du projet pour les livraisons vers Paris. Il demande également si les péniches venant du Havre viendront décharger sur les nouveaux pontons ou bien si, comme aujourd'hui, elles déchargeront à 5 km en aval pour finir en camion.

Il estime également que le site n'est pas fait pour cela, puisque la biodiversité sera encore condamnée en cas d'ajout d'un ponton supplémentaire. Il conclut en précisant qu'il ne conteste pas le besoin logistique sur lequel s'appuie de projet, mais l'emplacement choisi.

Une habitante d'un bateau logement à proximité demande sur quel bras de Seine sont censés naviguer les bateaux.

Un riverain estime que le projet ne présente pas de véritable évolution, au-delà du cosmétique. Il demande à M. PLATEAU en quoi le projet Green Dock s'inscrit dans le cadre de la stratégie du port, qui est de limiter les nuisances et la qualité environnementale. Alors que le projet est supposé partir de l'existant, il constate que les bâtiments existants sont petits et entrecoupés d'espaces vides tandis que le nouveau projet prévoit un bâtiment unique de 600 m de long.

Enfin, il dénonce une partie de « greenwashing » sur le fluvial, car les entrées et les sorties sont mélangées : le projet actuel ne présente aucune part de fluvial en entrée, les 15% annoncés ne comptent que de la sortie. Ainsi, ce recours au fluvial lui semble trop faible pour justifier de la présence de Green Dock sur les berges de Seine plutôt qu'à l'intérieur du port, où il pourrait utiliser les rails.

Une participante indique que les sociétés implantées dans le projet sont déjà présentes dans le 95, le 93 et sur site. Elle note que les perspectives de ces entreprises sont dans le développement du e-commerce et de l'automatisation, et qu'elles vont donc très vite cesser d'embaucher, pour remplacer par la robotisation. Elle se demande donc si c'est un secteur qui va véritablement développer de l'emploi. Enfin, elle évoque le rapport surface/emploi, 700 personnes pour 90.000 m² représentant beaucoup d'espace par individu, et estime que cet espace pourrait servir à l'humain plutôt qu'à un espace de stockage dédié à la consommation.

Une participante estime que le budget de 150M d'€ semble peu important pour l'ensemble du projet, en incluant la déconstruction et la dépollution. Elle demande donc si l'ensemble de ces travaux sont compris dans cette enveloppe et si le projet bénéficie de subventions d'État.

Philippe ARFI indique que le coût du projet n'a pas évolué, il reste de 150 M d'€. Le projet n'est pas subventionné. Bien au contraire, le projet est localisé sur une emprise du domaine public pour laquelle Goodman paiera une redevance d'occupation. A l'inverse, Green Dock payera une taxe d'aménagement pour sa construction puis une taxe foncière pour son fonctionnement.

Les entreprises qui sont imaginées comme étant clientes de Green Dock sont déjà en Île-de-France et en France, mais pas sur le port (à l'exception de Schenker, mais qui souhaite rejoindre Green Dock spécifiquement pour développer son

activité fluviale). Ces entreprises arrivent sur le port pour bénéficier de l'infrastructure fluviale.

Enfin, l'automatisation a commencé et se développe, mais cela dépend du type d'activité. À ce jour, on constate que cela n'a pas de conséquence l'emploi dans le monde de la logistique.

Jean PLATEAU présente les conditions de navigation aujourd'hui sur les bras de Seine : les deux bras sont navigables, le petit bras étant limité à la navigation vers Paris, et l'autre dans les deux sens et navigué par les plus grands bateaux. La navigation liée à cet entrepôt se localisera uniquement sur le grand bras de la Seine.

Thibault VANHAEZEBROUCK précise que l'objectif du projet n'est pas de changer le fonctionnement amont et aval. Le terminal container continuera à fonctionner, et sera connecté à Green Dock par voie routière. Le ponton de Green Dock est dédié au départ des marchandises pour la logistique urbaine en aval vers Paris. Le ponton sera doublé, mais les études doivent encore être faites pour le doublement potentiel du trafic.

Par ailleurs, **Jean PLATEAU** ajoute qu'il faut dissocier les flux qui viennent du Havre de ceux qui repartent vers la Métropole. Ceux qui viennent du Havre nécessitent des infrastructures gigantesques pour être traitées (conteneurs très lourds et volumineux). Ces infrastructures sont déjà fonctionnelles sur le port de Gennevilliers en aval du projet.

Enfin, l'emprise au sol des entrepôts actuels est de 30.000m² pour autant de surface bâtie. Le projet Green Dock représente une plus grande compacité au sol, donc une moindre empreinte au niveau foncier pour 90 000 m² de surface de plancher. Cette sobriété foncière permet de désimperméabiliser les sols et de gagner en surface d'espace verts par rapport à la surface actuelle entièrement imperméabilisée entre le bâtiment et ses cours environnantes.

Un membre de l'association Péniche à la Folie regrette que peu de choses changent sur le fond et demande si le maître d'ouvrage a conscience que la zone Natura 2000 en face est condamnée.

Un participant demande comment est prévu l'accès des usagers du port externes Green Dock au second ponton, présent sur l'emprise de l'entrepôt. Il estime également que le fonctionnement du ponton pose également un problème : des camionnettes seraient chargées sur le bateau transbordeur au départ de Green Dock, mais le retour à vide se ferait par la route et le bateau reviendrait à vide également. Il considère donc que, dans les faits, les 15% de fluvial promis correspondent plutôt à 7,5%, et que le deuxième ponton aggrave le problème.

Enfin, sur le financement et les aspects économiques, il constate que des clauses d'insertion sont prévues pour le chantier, mais demande si le projet prévoit des clauses de civisme social et de civisme fiscal. Par civisme social, il entend le fait que les emplois aval soient des emplois salariés et non pas des autoentrepreneurs précaires, et demande si les pouvoirs publics et HAROPA PORT s'y pencheront.

Sur le civisme fiscal, il indique que CMA-CGM, l'une des principales entreprises en contrat chez Green Dock, ne paye pas d'impôts en France, et que par le dumping fiscal dont elle bénéficie, l'État subventionne indirectement cette

opération ; il demande donc s'il y aura une clause qui l'engagera à payer ses impôts en France.

Un membre de l'association des Berges de Seine demande si Goodman peut détailler les aménagements mis en place au niveau des rampes pour contenir le bruit des camions et la pollution lumineuse des phases. Par ailleurs, il rappelle que des péniches opèrent un demi-tour à cet endroit régulièrement, et demande où elles pourront réaliser leur demi-tour dans le futur lorsque le ponton sera construit.

M. GAUDIN rappelle que M. PLATEAU disait en atelier qu'il était impossible de développer le fret ferroviaire sur le port. Il demande ce qui a changé depuis les ateliers qui rend désormais possible le développement du fret ferroviaire.

Par ailleurs, il constate que des serres sont encore situées en toiture, alors qu'elles représentent un problème pour la trajectoire de vol des oiseaux. Il demande comment Goodman prend cela en compte et simplement si les serres sont compatibles avec la présence d'oiseaux. Il constate par ailleurs que cette réponse apportée par Goodman ne va pas du tout dans le sens des remarques des associations depuis le début de la concertation.

Il demande également comment Goodman fera respecter vis-à-vis des utilisateurs de Green Dock l'interdiction à la navigation sur le petit bras de la Seine.

Enfin, il demande ce qui garantit que les études finales seront communiquées au public, alors que les pré-études ne l'ont pas été malgré les demandes des associations et l'engagement de Goodman à les leur communiquer avant la fin de la concertation.

Thibault VANHAEZEBROUCK indique qu'une étude d'incidence du projet sur la zone Natura 2000 va être menée. S'il s'avère que le projet est incompatible avec cette zone, le projet ne se fera pas.

Nicolas OTAL rappelle que ce sont les services instructeurs de l'État, la DRIEAT, qui décide si le projet est compatible ou non avec la zone Natura 2000. Le fonctionnement des études environnementales est le suivant : BIOTOPE, bureau d'études missionné par Goodman, réalise différentes études réglementaires comme l'étude d'incidence sur la zone Natura 2000 ou encore les autres études biodiversité. Toutes ces études sont incluses dans l'étude d'impact. La DRIEAT (service de l'État), mais aussi l'Autorité environnementale, auront à analyser cette étude d'incidence, pourront faire des recommandations. In fine, cette étude devra être jugée complète et l'État déterminera si l'incidence du projet est compatible avec la présence de cette zone Natura 2000.

Thibault VANHAEZEBROUCK indique que le fonctionnement de l'accès au ponton pour les autres usagers n'est pas encore défini mais qu'il fera l'objet d'un schéma de circulation indépendant. Pour les bateaux qui reviennent à vide, les flux de retour peuvent se faire soit avec les véhicules vides, soit avec d'autres types d'activité, le travail doit être effectué par les transporteurs fluviaux (qui ont tout intérêt à ne pas faire naviguer leurs bateaux à vide) dès lors que les flux sont stabilisés. Il ajoute que les manœuvres de demi-tour ne sont à priori pas à faire ici, l'implantation du projet fait qu'il faudra que ces manœuvres soient faites ailleurs.

Jean PLATEAU ajoute qu'il vérifiera ce point avec Voies Navigables de France (VNF), en charge de la circulation sur la Seine, mais que normalement, les bateaux

de devraient pas avoir besoin d'opérer un demi-tour ici, d'autres zones sont prévues pour les demi-tours. Ce point sera à éclaircir avec VNF.

Enfin, **Thibault VANHAEZEBROUCK** ajoute que l'interdiction de la navigation sur le petit bras de Seine sera inscrite contractuellement dans les baux signés avec les entreprises locataires de Green Dock et dans les contrats d'usage pour les usagers hors Green Dock.

Sur le ferroviaire, **Jean PLATEAU** répond que rien n'a changé : HAROPA PORT est propriétaire des voies, est raccordé au réseau et incite au transport ferroviaire en ne tarifiant pas le trafic ferroviaire sur le port. Aujourd'hui, le port accueille 5-6 trains par jour, l'objectif est de voir ce nombre augmenter, mais les solutions demeurent compliquées sur le ferroviaire au vu de l'important trafic voyageur. Il y a peu de fret en Île-de-France.

Patrice LECLERC ajoute qu'un travail conjoint est en cours entre les maires et les départements d'Île-de-France et de Normandie autour de l'axe Seine pour formuler la demande au niveau de l'État de développer un réseau ferré dédié au fret sur cet axe. Ces projets sont certes sur le long terme mais sont un objectif sur lequel tous les élus locaux sont mobilisés.

Nicolas OTAL indique que les rampes sont retravaillées en façade pour répondre aux questions de bruit et de luminosité, notamment par la résille et la végétalisation en façade. Le balayement des phares n'éclaire pas le paysage lors des montée/descente grâce à un dispositif d'allège. Enfin, les serres sont sérigraphiées pour limiter l'impact sur les oiseaux et des espaces d'accueil de l'avifaune sont installés en périphérie et au droit du projet.

Philippe ARFI indique que les conditions contractuelles liant Goodman aux entreprises passent par un contrat de location, qui va plus loin que les obligations légales (mise en place d'un document KYC – *Know Your Customer*), mais qui ne permet pas d'imposer aux entreprises, par exemple, de payer leurs impôts en France. Sur les conditions de travail, la logistique proposée dans le projet Green Dock n'est pas la logistique des années 50 ; les conditions de travail se sont nettement améliorées.

Sur les études déjà réalisées, il rappelle que leurs résultats sont des pré-conclusions de pré-études. Ce à quoi le public aura accès un mois avant l'enquête publique, ce sont les études complètes déposées auprès des services de l'État. Le dossier de demande d'autorisation environnementale est un dossier reprenant toutes les études pour instruction par l'Autorité Environnementale et la DRIEAT. Goodman considère que les études sont lourdes, et que sur ce projet il est important que le public puisse avoir le temps de les parcourir et de les comprendre. Une fois le dossier déposé et l'avis de l'Autorité Environnementale rendu, l'enquête publique sera lancée et sera l'occasion d'échanger sur le fond de ces études.

Mme PONTIER, adjointe au maire à Epinay-sur-Seine, rappelle que le port s'était engagé à faire des perspectives selon les points de vue donnés par les élus et les habitants d'Epinay. Ceux-ci ont pris le temps de choisir ces points de vue mais les perspectives ne leurs ont pas été présentées. Elle souhaite savoir quand ces perspectives seront disponibles.

Par ailleurs, elle indique que lors d'une réunion en préfecture tenue la veille, les villes d'Epinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis ont réexprimé leur désaccord sur le projet tel qu'il est aujourd'hui, malgré les améliorations. Elle demande ainsi si

les porteurs du projet sont prêts à travailler avec les villes susmentionnées pour améliorer le projet dans un objectif de résilience territoriale, voire en réduire les dimensions, pour faire un projet qui pourrait également contenter leurs voisins immédiats. Elle précise que sa demande ne concerne pas une légère adaptation mais une véritable reprise du projet, pour revoir le dimensionnement conjointement et pour que le projet puisse correspondre aux aspirations exprimées en réunion publique, et notamment pour les riverains d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis.

Un membre de l'association péniche à la Folie demande pourquoi il y a désormais deux pontons plutôt qu'un.

Une participante, membre de l'association Péniche à la Folie, constate que, bien que le projet n'en soit encore qu'au stade pré-études, il n'y a pas de modifications substantielles : il n'y a pas de modification de la part modale, les clients de Green Dock sont obligés d'avoir des véhicules moins polluants mais cette obligation ne s'étend pas à Goodman. Elle regrette que rien ne change dans le projet.

Elle ajoute que les préoccupations des associations ne sont pas celle d'un voisin qui s'énerve parce que la palissade n'est pas jolie, mais que ce sont des préoccupations bien plus graves. Là où la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) impose des réductions, Goodman propose des créations de flux. Alors même que l'ONU affirme que nous sommes dans une situation de menace existentielle, Goodman semble proposer de continuer de fonctionner de la même façon.

Au regard de ces éléments, elle conclut en demandant aux porteurs du projet de réfléchir sérieusement à la modification du projet.

Un habitant d'Épinay-sur-Seine constate que le projet est passé d'un à deux pontons et demande pourquoi il n'évoluerait pas vers trois pontons. Par ailleurs, il demande quelle technique sera utilisée pour décharger les péniches, et s'il y aura des grues sur le ponton. Enfin, il estime que si le travail se fait de jour et de nuit, la nuisance des feux des camions et les nuisances sonores du déchargement des péniches seront importantes.

M. REDON demande ce qui a guidé le choix du déplacement de la ferme urbaine vers l'est. En effet, il lui semble que le choix a été plutôt guidé par la vue des habitants d'en face que par la zone Natura 2000, et que la hauteur de 35 m pour les vitres de la ferme représente toujours un risque important pour les oiseaux. Il demande également pourquoi la création d'un ponton supplémentaire a été décidée, alors que cela empêche encore plus la renaturation des berges de Seine, qui est pourtant prévue dans le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique).

Au niveau énergétique, il estime que ce serait mieux de faire l'ensemble des toits en photovoltaïque, pour faire face à l'importante demande d'énergie du projet. Bien que l'énergie sur le port soit un problème à gérer par HAROPA PORT et non pas Goodman, l'énergie photovoltaïque et la géothermie, ne suffiront pas à alimenter à ce stade les besoins du projet (et notamment la recharge d'une flotte de véhicules électriques). A ce stade, il ne comprend pas à quoi sert la ferme urbaine, et considère qu'il s'agit de « greenwashing ».

Au niveau ferroviaire, il considère qu'il serait dommage que le projet détruise l'embranchement ferroviaire qui est à proximité de l'entrepôt et qui permettrait, à terme, de compter sur le ferroviaire sur le port.

Enfin, il demande si des études sur la qualité de l'air dans les entrepôts seront réalisées. En ce qui concerne l'étude d'impact et l'étude d'incidence sur la zone Natura 2000, il considère que si BIOTOPE réalise des études d'une qualité similaire aux pré-études réalisées pour le moment, celles-ci seront refusées par la DRIEAT.

Un participant remarque le projet prévoit désormais des treillages et des murs anti-bruit au niveau des rampes et signale que le cabinet qui a fait l'étude acoustique avait préconisé leur fermeture complète.

Un riverain revient sur l'aspect ferroviaire, en indiquant que le projet détruira définitivement l'embranchement ferroviaire sur le site. Bien qu'HAROPA PORT affirme que la saturation du réseau au niveau du RER C est un obstacle au développement du fret ferroviaire sur le port, ce riverain indique que le faisceau ferroviaire de la gare Saint-Lazare n'est pas loin, et que ce faisceau possède 4 voies qui permettent de se connecter à la grande ceinture ferroviaire dédiée au fret au niveau d'Argenteuil. Il indique qu'une connexion du port à ce réseau existait anciennement, et qu'un nouvel embranchement pourrait être réalisé pour reconnecter le port à un réseau de fret ferroviaire. Il propose également de conserver un embranchement ferroviaire au niveau de Green Dock pour acheminer depuis la plateforme du port container et connecter au faisceau de Saint-Lazare, permettant à terme de faire évoluer le nombre de trains sur le port de 5-6 par jour à 18.

Un riverain remarque que le budget n'a pas changé et reste à 150 M d'€ et demande si le deuxième ponton avait déjà été prévu dans le budget initial.

Un riverain indique s'étonner en séance que sur la situation existante, il était noté 30 000 m² d'entrepôt et en demande la confirmation à Jean PLATEAU.

Jean PLATEAU confirme que les bâtiments existants sont de plain-pied sans niveau supplémentaire et que la surface d'entrepôt était de 30 000 m² au sol ; ceci à comparer au 90 000 m² annoncés par le promoteur.

Un riverain fait remarquer à Monsieur Plateau l'incongruité qu'un établissement public comme HAROPA fasse passer les intérêts d'une multinationale australienne devant l'intérêt public.

Une habitante de Gennevilliers rappelle que l'usine de biométhanisation construite à proximité va également amener du trafic, et qu'il faudra prendre en compte le cumul du trafic induit par la coexistence de ces deux projets dans le cadre de l'étude d'impact.

Philippe ARFI précise qu'un comité de pilotage se réunit régulièrement depuis plusieurs mois sous l'égide du préfet avec les élus des communes voisines, et que ce travail ensemble doit se continuer dans le temps. Il rappelle que le projet en est au stade avant-projet, et que Goodman va maintenant prendre le temps de « *retourner à la planche à dessin* », de retravailler les propositions avec les bureaux d'études (notamment en vue de la constitution du dossier de demande d'autorisation environnementale). Ce qui est fait pour le moment sont des propositions, celles-ci vont évoluer, et Goodman reviendra avec des propositions

plus précises et plus concrètes prenant en compte les avis exprimés lors de la concertation. La possibilité de clôturer entièrement les rampes va être étudiée dans ce cadre.

Jean PLATEAU entend les demandes sur les perspectives et l'insertion paysagère et indique que Goodman s'est engagé à travailler avec les élus des communes voisines pour travailler finement sur l'insertion paysagère du projet. Au niveau de la hauteur, le déplacement des serres joue sur le déplacement du projet, la demande de passer l'ensemble du toit en photovoltaïque est entendue et va être étudiée. Le travail conjoint doit continuer pour évaluer précisément les impacts du projet, aussi bien au niveau nuisances sonores et environnementales qu'aux enjeux de flux routiers, du paysage ou encore de la biodiversité.

A propos du ferroviaire, HAROPA PORT continue à travailler avec la SNCF pour développer le ferroviaire sur le port. Au niveau du projet, les voies longeant la Seine sont déposées, mais il y a aussi des voies qui longent le site Green Dock au niveau de la route qui, elles, ne seront pas déposées.

Thibault VANHAEZEBROUCK répond que l'objectif du second ponton est d'augmenter la part modale du fluvial. Il n'est pas possible de faire trois pontons avec l'interdiction de navigation sur le petit bras de la Seine. Il n'y aura pas de grues sur le ponton : les barges seront chargées soit par des véhicules utilitaires légers (VUL) qui monteront directement sur la barge, soit par le chargement de petits contenants par des chariots élévateurs. Un travail sera réalisé entre le transporteur fluvial et le constructeur du ponton pour avoir la meilleure jonction possible entre le ponton et la barge et ainsi limiter les nuisances sonores et environnementales.

Philippe ARFI ajoute qu'une étude sur la qualité de l'air à l'intérieur de l'entrepôt sera menée dans le cadre de l'autorisation environnementale. Il rappelle que l'espace est assez ouvert côté sud, que l'on n'est pas sur un espace confiné.

Conclusions

Philippe ARFI remercie les participants pour les échanges tenus tout au long de la concertation. Malgré l'état d'avancement du projet, qui n'en est qu'à sa phase avant-projet, les pré-études, aussi imparfaites soient-elles, ont permis de tenir des échanges riches et intéressants au cours de ces deux phases d'échange. Même si le projet final ne conviendra sans doute pas à tout le monde, Goodman entend les remarques, attentes, revendications exprimées sur le projet, et poursuit le travail de conception à la lumière de ces éléments, parties intégrantes des études à suivre dans l'avancement du projet.

Jean PLATEAU remercie également tous les participants pour cette double séquence et pour la qualité des échanges et des questions. Il reste de nombreux sujets de débat, beaucoup de questions, y compris structurelles (opportunité de la logistique et de la densification...) qui continueront d'être discutées. Ce projet porte la création d'une infrastructure de grande taille sur le port de Gennevilliers qui participe de façon très concrète à la vie logistique de la métropole. Ce qui anime HAROPA PORT, c'est de répondre à un certain nombre de politiques publiques d'acheminement des marchandises : ils assument aujourd'hui d'y répondre notamment par la densification de l'activité sur le port et l'accentuation du recours

au transport massifié. Il considère également que la plupart des avis se retrouvent sur cette ambition de favoriser le report modal.

Les échanges riches et nourris de la concertation font émerger un certain nombre de craintes qui ont été entendues. Goodman a pris des engagements forts, peut-être pas suffisant encore, mais ces évolutions s'inscrivent bien dans la logique du développement du port de Gennevilliers.

Patrice LECLERC remercie les participants et affirme avoir apprécié les échanges. C'est la première fois que la mairie organise quelque chose de ce type avec un promoteur, ainsi il souhaite aussi remercier Goodman de s'être plié à l'exercice. Il rappelle que c'est essentiellement le programme commandé par HAROPA PORT qui est contesté, plus que le projet Goodman.

La ville est attachée à son développement au travers des activités économiques, surtout quand celles-ci correspondent aussi à des enjeux écologiques. Les enjeux de Green Dock sont de cesser de grignoter des terres agricoles en s'éloignant du cœur de la métropole et de créer des conditions d'un développement par le fluvial. On constate qu'il y a aujourd'hui moins de circulation de marchandises sur la Seine que dans les années 60, il faut aujourd'hui réaugmenter ce trafic dans un objectif de développement durable. En effet, même si on baisse la consommation, il faut continuer d'alimenter la métropole, et le port de Gennevilliers en est un point d'entrée majeur. Il rappelle enfin que la politique de Gennevilliers est de densifier les activités économiques et productive en renforçant la logistique au niveau du port et les activités industrielles productives dans d'autres zones d'activité de Gennevilliers. Le port est un maillon central de la logistique du dernier kilomètre pour la distribution, mais également de la logistique du premier kilomètre pour la production. La ville de Gennevilliers travaille également à rapprocher la production des centres de consommations, en soutenant ses activités de production.

Pour conclure, il rappelle que s'il était démontré que la zone Natura 2000 était en danger à cause du projet, le projet serait abandonné.

4-La synthèse et le bilan

. Des évolutions de projet font apparaître une prise en compte des remarques du public :

-Dans la conception du projet puisqu' une recherche de l'amélioration de l'insertion du projet se manifeste par :

- .un regroupement des serres en un seul bloc et leur déplacement à l'est du projet
- .la création de zones d'accueil de la biodiversité en toiture
- .une adaptation des rampes pour contenir le bruit des camions
- .une végétalisation de la façade permettant la création d'un rythme et des zones d'accueil de la biodiversité
- .un doublement vers l'ouest de la taille du ponton et la publication annuelle des marchandises qui y transiteront
- .l'ouverture du ponton aux usagers du port
- .l'interdiction par voie contractuelle de la navigation sur le petit bras de Seine pour tous les utilisateurs de Greendock.

-Dans les engagements sur la mobilité puisque le porteur de projet s'engage à :

- .imposer aux utilisateurs de Greendock une flotte de véhicules de distribution urbaine zéro-émission dès 2030
- .augmenter la taille de la centrale photovoltaïque afin de répondre aux besoins des véhicules électriques
- .Mettre en place un plan de mobilité avec les utilisateurs du site.

-Dans les engagements sur la méthode de conduite des études puisque la société Goodman s'engage à :

- .définir avec les architectes conseils des mairies concernées les points à retenir pour les perspectives de la future étude architecturale et paysagère
- .élaborer avec le conseil départemental de Seine-Saint-Denis et les associations agréées pour la protection de l'environnement les conditions et mesures permettant de protéger la biodiversité
- .demander un cadrage préalable à l'autorité environnementale
- .mettre à disposition du public les études un mois avant l'enquête publique.

-Dans les engagements pendant le chantier puisque la société Goodman s'engage à :

- .mettre en place un phasage de chantier adapté en fonction des enjeux locaux de biodiversité

.établir des indicateurs et des mesures de maîtrise des nuisances dans une charte de chantier propre

.approvisionner le chantier par voie fluviale et à privilégier la construction hors site par le procédé de préfabrication.

. Malgré des évolutions favorables, l'opportunité du projet reste questionnée et des craintes subsistent :

-l'opportunité du projet est questionnée par certains opposants qui interpellent sur :

.la pertinence de la logistique, expression d'un modèle de société de consommation dépassé et à combattre

.la réalité du besoin en surfaces logistiques exprimé par les acteurs économiques

.la concurrence avec l'offre logistique existante

.la pertinence de la localisation d'activités logistiques sur le fleuve.

-les craintes subsistent sur :

.l'impact visuel qui entrainera une qualité de vie dégradée et une dévalorisation immobilière

.l'impact lumineux, sonore et la qualité de l'air liés aux trafics

.les impacts potentiels sur la biodiversité des berges de Seine, notamment l'avifaune présente sur la zone Natura 2000.

. Compte tenu de ce qui procède, la ville de Gennevilliers :

-indique qu'elle est favorable à la densification des zones d'activités dans le cadre de la stratégie bas carbone et zéro artificialisation nette qui doit conduire à ne plus consommer de terres agricoles

-souligne les évolutions favorables du projet Greendock

-demande que les études en cours démontrent l'absence de risque environnemental, en particulier pour la zone Natura 2000

-prend acte des désaccords des riverains.

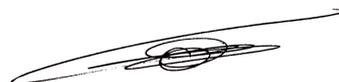
5-LES ANNEXES

GREEN DOCK PLATEFORME MULTIMODALE A ETAGES

Port Autonome de Gennevilliers - 28 route du Bassin N°6 92230 GENNEVILLIERS



DEMANDEUR :



GOODMAN FRANCE SARL / 24, Rue de Prony 75017 - PARIS / T: 01 55 35 08 50

ARCHITECTE :



A26 GL
165 bis, RUE DE VAUGIRARD
75015 - PARIS T: 09 70 75 52 80

BE ICPE :



ANTEAGROUP
2-6, PLACE DU GENERAL DE GAULLE
92160 - ANTONY T: 01 57 63 14 00

BE VRD, ENERGIE ET FLUIDES:



EGIS
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 17 72

BE FACADES ET ENVIRONNEMENT :



ELIOTH
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 13 10

PREVENTIONNISTE :



GE-CO
92 Bis, RUE GRANDE RUE
78630 - MORAINVILLIERS T: 06 43 56 29 41

BUREAU DE CONTROLE :



QUALICONSULT
368, AVENUE DES FUSILLES
59450 - SIN LE NOBLE T: 03 27 90 71 61

BE PAYSAGISME et CERTIFICATIONS:



PAYET
19, RUE VIGNON
75008 - PARIS T: 01 40 74 00 50

ARCHITECTE NAVAL :



SHIP-ST
6, RUE BABONNEAU
44100 - NANTES T: 02 97 50 38 05

PC 92036 24 E0001 - PIECES COMPLEMENTAIRES ET SUBSTITUEES

APPROBATION BILAN CONCERTATION
Conseil Municipal de la ville de Gennevilliers

ECHELLE :

DATE :

JANVIER 2025

FORMAT :

A4

1674

PC

A26GL

ARC

ENT

TXT

NA

0

N° Affaire

Phase

Emetteur

Lot

Bâtiment

Nature

Niveau

Indice

PC16-4-c

N°Chrono

Séance publique du mercredi 14 décembre 2022

Convoqué le jeudi 8 décembre 2022, le Conseil Municipal de la Ville de Gennevilliers s'est réuni en mairie, Salle du conseil à 20:00, sous la présidence de Monsieur le Maire, Patrice LECLERC.

Présents : Accusé de réception – Ministère de l'intérieur : Patrice LECLERC, Anne-Laure PEREZ, Mohamed GRICHI, Yasmina ATTAFF, Délia TOUMI, Grégory BOULORD, Alexandra D'ALCANTARA, Roger DUGUÉ, Aurélie REMACLE, Celine LANOISELEE, Chaouki ABSSI, Zineb ZOUAOUI, Laurent NOEL, Carole LAFON, Christian DESCHENES, Veronique DESMETTRE, Mariama GASSAMA, Ibrahima NDIAYE, Fabienne MOREAU, Zine BOUKRICHE, M'Hamed BINAKDANE, Sonia BLANC, Karine CHALAH, Jacques BRIFFAULT

Etaient représentés : Philippe CLOCHETTE(représenté par Anne Laure PEREZ), Richard MERRA(représenté par Délia TOUMI), Maria Blanca FERNANDEZ(représentée par Céline LANOISELEE), Mohammed DDANI(représenté par Alexandra D'ALCANTARA), Nadia MOUADDINE(représentée par Yasmina ATTAFF), Christophe BERNIER(représenté par Laurent NOEL), Sofia MANSERI(représentée par Grégory BOULORD), Aurélie REMACLE(représentée par Mariama GASSAMA), Eloi SIMON(représenté par Roger DUGUÉ), Khalid DAMOUN(représenté par Ibrahima NDIAYE), Elsa FAUCILLON(représentée par Zineb ZOUAOUI), Laetitia GHIRARDI(représentée par Karine CHALAH), Isabelle TITTI DINGONG)

Absents excusés : Isabelle MASSARD, AHCEN MEHARGA, SINAN KARAKUS, Philippe HALLAIS, Christelle NEDELEC, Ibrahima DIALLO

Ne prend pas part au vote :

Nombre de votes pour : 37

Nombre de votes contre :

Nombre d'abstentions :

Mention du vote : Adoptée à l'unanimité

Approbation du bilan de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique sur un terrain sis 28 route du bassin N°6

Le Conseil,

Approbation du bilan de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique sur un terrain sis 28 route du bassin N°6,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'urbanisme et notamment l'article L103-2,

Vu le courrier de la société Goodman en date du 13 mai 2022 adressé au Maire de Gennevilliers présentant le projet Greendock qui vise à développer une plateforme multimodale de logistique urbaine d'environ 90 000 m² de surface de plancher ainsi qu'une ferme urbaine et une centrale photovoltaïque en toiture sur un terrain sis 28 route du bassin n°6,

Vu la délibération du conseil municipal en date du 25 mai 2022 définissant les modalités de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine sur un terrain sis 28 route du bassin n°6,

Considérant que l'ensemble des modalités de la concertation ont été respectées pendant toute la durée de la concertation,

Considérant le bilan de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique sur un terrain sis 28 route du bassin n°6, tel qu'annexé à la présente délibération,

Vu l'avis de la Commission intéressée,

DELIBERE

Article 1^{er} : Approuve le bilan de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique sur un terrain sis 28 route du bassin N°6, tel qu'annexé à la présente délibération.

Loi N° 82 213 du 2 mars 1982
Acte reçu par le représentant de l'état

le 20/12/22

Affiché le 20/12/22

Exécutoire le 20/12/22

Le Maire
Patrice LECLERC



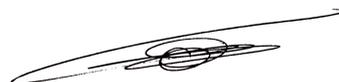
Signé électroniquement le
Le 19 décembre 2022

GREEN DOCK PLATEFORME MULTIMODALE A ETAGES

Port Autonome de Gennevilliers - 28 route du Bassin N°6 92230 GENNEVILLIERS



DEMANDEUR :



GOODMAN FRANCE SARL / 24, Rue de Prony 75017 - PARIS / T: 01 55 35 08 50

ARCHITECTE :



A26 GL
165 bis, RUE DE VAUGIRARD
75015 - PARIS T: 09 70 75 52 80

BE ICPE :



ANTEAGROUP
2-6, PLACE DU GENERAL DE GAULLE
92160 - ANTONY T: 01 57 63 14 00

BE VRD, ENERGIE ET FLUIDES:



EGIS
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 17 72

BE FACADES ET ENVIRONNEMENT :



ELIOTH
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 13 10

PREVENTIONNISTE :



GE-CO
92 Bis, RUE GRANDE RUE
78630 - MORAINVILLIERS T: 06 43 56 29 41

BUREAU DE CONTROLE :



QUALICONSULT
368, AVENUE DES FUSILLES
59450 - SIN LE NOBLE T: 03 27 90 71 61

BE PAYSAGISME et CERTIFICATIONS:



PAYET
19, RUE VIGNON
75008 - PARIS T: 01 40 74 00 50

ARCHITECTE NAVAL :



SHIP-ST
6, RUE BABONNEAU
44100 - NANTES T: 02 97 50 38 05

PC 92036 24 E0001 - PIECES COMPLEMENTAIRES ET SUBSTITUEES

REUNION PUBLIQUE DE SYNTHESE
12 Octobre 2022

ECHELLE :

DATE :

JANVIER 2025

FORMAT :

A4

1674

PC

A26GL

ARC

ENT

TXT

NA

0

N° Affaire

Phase

Emetteur

Lot

Bâtiment

Nature

Niveau

Indice

PC16-4-d

N°Chrono

Goodman > Projet Green Dock

Réunion publique de synthèse du 12 octobre 2022

Le mercredi 12 octobre 2022, à 18h, à la salle du conseil municipal de Gennevilliers.

Participants : 73

Intervenants :

Patrice LECLERC, maire de Gennevilliers

Philippe ARFI, directeur France, Goodman,

Thibault VANHAEZEBROUCK, Goodman

Nicolas OTAL, Goodman

Jean PLATEAU, directeur du Port de Gennevilliers, HAROPA PORT

Intervenants associatifs :

Antoine GAUDIN, membre du collectif Protection Berges de Seine, au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier.

Francis REDON, président de l'association Environnement 93.

Animateur-Modérateur :

Jean-Baptiste POINCLOU

Introduction de la réunion

M. le maire Patrice LECLERC introduit la réunion en remerciant les participants de leur présence. Il précise que cette réunion de concertation publique volontaire vient clôturer un double cycle de concertation qui s'achève. La mairie a souhaité faire cette concertation, qui n'était pas obligatoire, car le projet interroge, et il est important qu'il y ait un débat en dehors du cadre réglementaire et que les associations puissent s'exprimer. Il ajoute que la réunion de ce soir ne sera pas conclusive, que d'autres phases réglementaires d'études arrivent et que le travail de concertation doit se poursuivre tout au long du projet.

Autour du port, la ville souhaite travailler sur deux objectifs :

- Développer le port de Gennevilliers, en renforçant les activités logistiques de la zone, comme le fait la mairie depuis les années 1980. La ville de Gennevilliers compte aujourd'hui 47 000 habitants pour 41 000 emplois (dont 8 000 sur le port), et il faut conserver des emplois productifs sur le territoire, en combinant logistique et activité industrielle. L'axe Seine est une opportunité de développement de transports plus vertueux que la route et Gennevilliers est particulièrement bien située sur cet axe.
- Densifier les zones d'activités économiques pour ne pas s'attaquer à des terres agricoles, à Gennevilliers ou ailleurs. Ce projet s'inscrit dans l'objectif de ZAN [Zéro Artificialisation Nette] et évite l'étalement logistique.

Enfin, le maire rappelle l'importance de la zone Natura 2000 et des berges naturelles à proximité, et précise qu'il faut continuer le travail et les échanges sur ce projet pour s'assurer qu'il est compatible avec cette zone.

Jean-Baptiste POINCLOU présente la tribune et le déroulé de la réunion :

1. Raisons d'être d'un projet logistique en bord de fleuve (HAROPA)
2. Rappel des étapes passées (Goodman)
3. Enseignements des parties prenantes associatives
4. Enseignements du maître d'ouvrage (Goodman)
5. Propositions d'évolution du projet et engagements pour la suite (Goodman)
6. Échanges avec le public
7. Conclusions

Antoine GAUDIN, intervenant associatif au nom du collectif Berges de Seine, remarque qu'il aurait été plus judicieux que les associations interviennent après les propositions d'évolution de Goodman.

Jean-Baptiste POINCLOU précise que les associations pourront bien entendu reprendre la parole au cours du temps d'échange prévu en fin de réunion pour réagir aux propositions d'évolution de Goodman.

1. Raison d'être d'un projet logistique en bord de fleuve (HAROPA)

Jean PLATEAU remercie M. le maire pour l'accueil et les participants pour leur présence. Il revient sur la raison d'être du projet : le contexte national nécessite une transformation forte et rapide du modèle logistique actuel qui se traduit au niveau national et local par des objectifs forts.

Cf diapositive 8.

Il rappelle que les entrepôts logistiques sont localisés essentiellement à l'est dans des zones éloignées du bassin de consommation et non connectés aux modes massifiés ; un rééquilibrage à l'ouest et le recours à des sites multimodaux à grande proximité des zones de consommation sont nécessaires pour développer une logistique de la métropole décarbonée s'appuyant sur des modes massifiés. Le port de Gennevilliers (plus grande plateforme multimodale d'Île-de-France et premier port fluvial de France) est extrêmement précieux pour répondre à ces enjeux.

Cf. diapositives 9-10.

Le Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD), concerté avec les parties prenantes en 2012 est la feuille de route de l'aménagement du port qui définit la destination des activités et fixe les engagements environnementaux.. La parcelle concernée a été identifiée comme lieu de restructuration et de densification des activités économiques, d'où l'appel à projet lancé par HAROPA PORT.

Cf. diapositive 11.

Le projet Green Dock vient s'installer en lieu et place d'entrepôts datant des années 50 qui ne correspondent plus aux normes et critères actuels (incendie, danger, environnement, conditions de travail). Le choix de HAROPA PORT est de s'orienter vers une construction neuve sur cette emprise. Le programme proposé par Goodman répond à plusieurs critères compris dans l'Appel à Projet : une activité logistique dense et multimodale, un volet environnemental (maîtrise des nuisances, sobriété, qualité environnementale du projet) et un volet économie locale (emploi et synergie au niveau du territoire).

Cf. diapositive 12.

2. Rappel des étapes passées

Philippe ARFI présente les étapes passées et le calendrier prévisionnel du projet. Il rappelle que les études actuelles sont des études avant-projet, et que la phase qui s'amorce pour les 6 prochains mois est une phase projet comprenant des études opérationnelles complètes, nécessaires aux demandes d'autorisation environnementales et urbanistiques.

Cf. diapositive 15

Il rappelle ensuite les étapes de concertation passées en deux séquences volontaires : une concertation avec les associations sur la base des pré-études, et une concertation au titre du code de l'urbanisme à l'initiative de la mairie.

Cf. diapositive 16

3. Enseignements des parties prenantes associatives

Antoine GAUDIN prend la parole au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier (Halage, L'Essoreuse, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante, Protection Berges de Seine, etc.).
L'intégralité de cette intervention est à retrouver ci-après :

Je vous remercie pour ce temps de parole, que je prends au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier (Halage, L'Essoreuse, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante,

Protection Berges de Seine, etc.). Je vous donnerai la version écrite de cette intervention, nul besoin de la prendre en note, donc.

Ceci [image PowerPoint] est une capture d'écran d'une vidéo diffusée au grand public intitulée « Biodiversité en Seine ». On voit que près de Gennevilliers, comme espèces d'oiseaux de grand intérêt, il y a le Martin-Pêcheur d'Europe et le Grand Cormoran. La vidéo nous rappelle que le but est « d'améliorer la connaissance des milieux et préserver les habitats ». Or, qui produit ces vidéos de sensibilisation à la beauté de l'avifaune d'Île-de-France ? Haropa Port.

Haropa Port, qui, dans le même temps, prétend mettre en chantier, juste en face d'une réserve ornithologique protégée, un entrepôt géant haut comme un immeuble de 12 étages (coupant donc les trajectoires de vol des oiseaux), long de 600 mètres (deux fois le Stade de France), en verre, avec une rampe à poids lourds verticale haute de 25 mètres, tout cela fonctionnant 24h/24, avec pollution atmosphérique et lumineuse permanente et nuisances sonores au-delà des normes admises, tout cela, donc longeant sur 400 mètres en vis-à-vis direct cette zone Natura 2000, où nichent des espèces protégées (comme le Martin-Pêcheur d'Europe et la Sterne Pierregarin) dont la directive Oiseaux de l'Union Européenne stipule qu'elles « ne doivent pas être perturbées », ce qui passe, pour reprendre les termes de l'INPN (Inventaire National du Patrimoine Naturel), par le maintien de la « tranquillité des lieux ».

Une zone Natura 2000 où, de début octobre à fin mars chaque année, nichent des centaines de Grands Cormorans. Etant donné que l'étude d'impact qui nous a été présentée le 21 juin dans la réunion consacrée au volet « Biodiversité » ne prend pas en compte la zone Natura 2000 (seul le territoire du port a fait l'objet d'un examen), et étant donné que les observations qui ont nourri cette étude ont été réalisées en dehors de la période d'hivernage des Cormorans, je vous mets ici sur l'écran [image PowerPoint] quelques photographies récentes qui nous permettent d'admirer ces majestueux volatiles, en vous demandant d'imaginer dans l'arrière-plan, à la place des entrepôts existants, un entrepôt deux fois et demi plus grand, en verre, avec un fonctionnement 24h/24 et 7j/7 et une circulation incessante de poids-lourds et de véhicules utilitaires.

Je crois que cela permet de prendre conscience de la contradiction inhérente à ce projet qui se prétend écologique, et de l'absurdité qu'il y a à concevoir un bâtiment industriel aussi gigantesque à cet endroit. Et c'est peu dire que le processus de soi-disant « concertation » qui s'achève aujourd'hui n'a pas permis de dissiper cette impression de contradiction et d'absurdité, et n'a pas permis d'éclaircir les nombreuses incertitudes qui entourent le projet : son impact sur le trafic, le paysage, la santé publique, etc.

Commençons toutefois par une note positive. Cette concertation aura été utile pour mettre au jour un élément que la communication médiatique des promoteurs, opportunément axée sur le « fluvial vertueux », avait tendance à recouvrir. Je parle du fait que c'est en fait une petite minorité des marchandises de l'entrepôt, en amont comme en aval, qui transiteront par le fleuve. L'utilisation du fleuve est donc marginale par rapport à l'activité générale de l'entrepôt. « Green Dock », s'il se fait, serait avant tout un gigantesque entrepôt routier, avec tous les impacts négatifs que cela entraîne, du point de vue écologie, transports, etc.

Nous avons donc compris qu'à part un effet d'aubaine lié à la libération de la parcelle, qui arrange le commanditaire et le promoteur, rien ne justifie de placer un entrepôt aussi démesuré à cet endroit. Or, cette démesure, ce gigantisme, est la source de tous les problèmes et on nous l'a présentée d'emblée comme un « invariant » du projet. Dès lors, si tout ce qui pose problème est présenté comme un « invariant », sur quoi peut-on vraiment parler de « concertation » ?

Je liste à présent nos principaux motifs d'insatisfaction sur le déroulement du processus.

Sur l'initiative de la « concertation », d'abord. Par voie de presse, les représentants de Goodman et du port s'enorgueillissent d'avoir pris cette initiative de leur propre chef. C'est faux. Ce sont les citoyens qui ont découvert le projet par hasard, un projet pour lequel aucune annonce n'avait été faite envers les habitants des villes alentour, qui ont alerté leurs élus, et ce sont ces derniers qui ont insisté auprès du port et de Goodman pour obtenir cette concertation.

Sur la forme des réunions, ensuite. Sur les deux premières réunions (16 février et 10 mai), le format choisi consistait à dérouler sur plusieurs dizaines de minutes une présentation flatteuse du projet (la même présentation, d'ailleurs, lors des deux réunions, d'où un effet de répétition dommageable). Ce format n'a pas été propice à accueillir comme il l'aurait fallu les questions des associations et des citoyens. Des questions auxquelles il ne fut d'ailleurs apportée quasiment aucune réponse satisfaisante, la plupart pouvant se résumer à « On vous le dira plus tard », ou encore « On vous communiquera les études » (ces études ne nous ont jamais communiquées).

Lorsque l'ambition de baser les réunions sur nos questions est apparue, notamment pour les réunions du 8 juin (sur les flux) et du 21 juin (sur la biodiversité), sa mise en œuvre fut problématique. A votre demande, nous avons en effet concentré nos questions, et nous les avons regroupées par thématique, ce qui les rendait faciles à lire et à traiter. Vous avez intégralement bouleversé leur ordre, vous n'avez pas pris en compte certaines de nos modifications, et vous avez indûment affiché un « Répondu » devant des questions auxquelles aucune véritable réponse n'avait été apportée. Cela a abouti à un document illisible et inexploitable, un document que nous contestons, comme nous contestons le fait que « les thématiques des réunions ont été agréées par toutes les parties prenantes », comme vient de le déclarer M. Philippe Arfi.

Ce problème de communication a renforcé notre impression que ces réunions servaient surtout à permettre le déroulé de vos présentations, peut-être, comme l'indique un responsable d'Haropa Port dans l'article des *Echos* daté du 29 août 2022, afin « d'expliquer et de rassurer », ou encore, comme l'indiquait votre propre document de lancement du processus de concertation, de faire de la « pédagogie ». Alors que nous avons des questions précises et concrètes, auxquelles nous souhaitons des réponses du même ordre, et pas besoin qu'on nous « rassure » ou qu'on fasse avec nous « de la pédagogie ».

Venons-en au contenu des échanges lui-même. Durant ce cycle de réunions de soi-disant "concertation", vous nous avez présenté à plusieurs reprises des résultats d'études problématiques :

- des études trafic avec des véhicules partant quasiment plein (alors que ce n'est quasiment jamais le cas dans les entrepôts du dernier kilomètre) ;
- des études sur la perte d'ensoleillement en hiver pour la berge Nord et la zone Natura 2000 avec une mesure d'inclinaison du soleil douteuse ;
- une étude luminosité nocturne réalisée dans des conditions discutables, puisqu'elle oublie de prendre en compte les phares des camions et qu'elle conclut à une faible augmentation de la pollution lumineuse par rapport à l'existant, en omettant de mentionner que l'existant, c'est une situation anormale où la parcelle voisine produit une lumière puissante et perturbante toute la nuit sur les berges nord de Seine et la zone Natura 2000 ;
- un plan de coupe des bâtiments existants, des bâtiments que nous avons mesurés entre 11 et 15 mètres, où tout est haussé à 18 mètres, et auquel on adjoint une opportune perspective afin de les faire paraître plus imposant ; une perspective dont est opportunément dénuée le futur bâtiment

« Green Dock », quant à lui agrémenté de petits bosquets à son pied afin de le faire paraître plus mesuré [image PowerPoint du document fourni par Goodman].

- des visualisations du futur entrepôt dans lesquelles sa hauteur est, à l'image, quasiment la même que celle des bâtiments existants, alors que dans les faits il sera au moins deux fois plus haut [image PowerPoint du document fourni par Goodman] ;

- et je ne reviens pas sur les résultats des études biodiversité, qui présentaient également de nombreux problèmes.

A chaque fois, nous avons demandé en réunion à ce que les études elles-mêmes nous soient communiquées, afin de pouvoir en vérifier la méthodologie et les résultats. A chaque fois (sauf pour la biodiversité), vous avez déclaré que vous nous les communiqueriez avant la fin du processus de "concertation" (cela est écrit noir sur blanc dans les comptes rendus des réunions). Or, à ce jour, aucun de ces documents ne nous a été envoyé, malgré nos demandes réitérées (voir notamment mes mails officiels de relance à ce sujet datés du 13 juillet, du 3 août et du 27 septembre, auxquels aucune réponse n'a été apportée).

Pourtant, dans l'article du Parisien daté du 27 juillet, M. Philippe Arfi, directeur de Goodman France, déclare : « Nous jouons la carte de la transparence avec les habitants et les associations. » Ces paroles ne sont hélas pas en accord avec les faits. Il ne nous a pas été permis de vérifier les résultats avancés lorsqu'ils paraissaient contestables ou peu crédibles, et devant cette opacité nous restons donc avec nos questionnements et nos inquiétudes.

Par ailleurs, à chaque réunion, nous avons demandé aux représentants de Goodman et du port de Gennevilliers de communiquer avec nous plus ouvertement et de façon plus anticipée sur les opérations en cours. A chaque réunion, vous avez promis de tenir compte de cette requête. Pourtant, à peine trois semaines après notre première réunion, il y eut la destruction des bâtiments en bordure de Seine qui eut lieu par surprise, en mars, en pleine période d'hivernage des Cormorans, ce qui a causé chez ces oiseaux une agitation anormale que nous avons documentée. Comment imaginer dès lors que vous tiendrez compte de la période d'hivernage des Grands Cormorans au moment des travaux de construction ? En tout cas, vous ne nous avez pas informés de cette opération.

Même chose pour le lancement de la concertation publique préalable de la mairie de Gennevilliers, qui s'est tenue essentiellement pendant l'été, et dans laquelle, pendant longtemps, n'ont figuré, à titre d'information pour les citoyens intéressés, que les présentations promotionnelles de l'entrepôt fournies par Goodman.

Au cours de ces réunions, certains échanges nous ont déconcertés. Par exemple, lors de la réunion du 8 juin sur les flux, nous avons fait observer que les bateaux de croisière faisaient régulièrement demi-tour à l'endroit où vous projetez de situer le ponton de "Green Dock" (qui serait alors en incompatibilité avec cette manœuvre). Le directeur du port et le représentant de VNF nous ont dit que ce n'était pas possible que les bateaux fassent demi-tour à cet endroit. Or, voici ce qui se passe quotidiennement l'été, et ponctuellement durant le reste de l'année : [image PowerPoint d'un bateau faisant demi-tour].

Ou encore, lors de la réunion du 21 juin sur la biodiversité, l'un de vous a prétendu que la LPO était favorable au projet. Quelqu'un dans l'assistance a réagi en disant que le président de la LPO avait émis un avis très négatif à son sujet. Contactée par mes soins, la LPO nous écrit le 18 juillet que la position de la LPO n'avait pas encore été communiquée et que, je cite, « de nombreuses questions

restent sans réponse : éclairage du bâtiment et des serres, surfaces vitrés, itinéraire et zones de manœuvre des péniches (dérangement du reposoir de cormorans, des sternes), impact sur les berges et sur le Martin-Pêcheur, augmentation du trafic sur la seine et de la circulation, l'impact du bâtiment (sa longueur et sa hauteur) sur la circulation de la biodiversité) ».

« De nombreuses questions restent sans réponse... » C'est aussi notre impression à l'issue de ce processus de soi-disant « concertation », où les arguments sur la soi-disant nécessité d'une structure aussi gigantesque, en termes de « besoin » d'un surplus de marchandises (dans la vision d'un cycle de surproduction et de surconsommation un peu en décalage avec l'air du temps et les injonctions du président Macron à la « sobriété »), ou en terme de « création » (en fait de relocalisation) d'emplois, ont eux aussi échoué à convaincre.

Cela ressemblait plus à des formules toutes faites de communicant, soumises à une idéologie, celle de l'industrialisme, qui consiste à dire que tout ce qui va dans le sens du développement industriel est bon par nature. Des formules dénuées de toute implantation concrète dans la vie du territoire, donc. Cela a renforcé notre vision de « Green Dock » comme un projet hors-sol, dont le gigantisme est totalement inadapté au site et à son environnement.

Nous sommes également déçus de l'attitude du port de Gennevilliers, qui nous semble partir sur une logique de surindustrialisation autarcique, sans prise en compte suffisante de son impact sur le voisinage. Le port a tout à fait le droit de se développer, bien sûr. Mais, autour il y a des villes avec des habitants, il y a des zones naturelles avec des promeneurs et des espèces protégées, il y a des routes avec un trafic déjà complètement saturé.

Le port se conduit actuellement comme ce que l'on appelle un « mauvais voisin », quelqu'un qui fait ce qu'il veut sur sa parcelle en détournant les termes du PLU (qui dans le cas qui nous occupe recommande une insertion paysagère harmonieuse des constructions en bord de Seine, or comment imaginer que cette gigantesque « barre d'immeuble » s'insère harmonieusement). Cela entre en contradiction avec la volonté affichée de s'inscrire dans le cadre des ports « nouvelle génération », soucieux de leur inscription harmonieuse dans leur territoire. Là encore, il y a contradiction.

Enfin, au cours de ce processus, toutes nos tentatives de discuter sur d'autres solutions possibles et potentiellement plus vertueuses pour le transit des marchandises en région parisienne (entrepôt à taille plus raisonnable correspondant vraiment à la part fluviale du trafic des marchandises, utilisation préalable des dizaines de milliers de m2 de surfaces d'entrepôts vides sur Gennevilliers et les alentours, développer le fluvial et les livraisons vertes à partir d'une série de petits entrepôts sur la Seine au lieu de redispacher une flotte entière de véhicules utilitaires dans un rayon de plusieurs dizaines de kilomètres à partir d'un point fixe, etc.) ont été balayées d'un revers de main, ce qui nous indique qu'elles n'ont jamais été sérieusement considérées par la tutelle Haropa Port.

Dans ce processus de soi-disant « concertation », nous avons eu l'impression qu'on cherchait surtout à nous convaincre du caractère « presque parfait hormis quelques détails » du projet, sans laisser aucune marge de manœuvre à un véritable échange sur ce qui entraîne tous les problèmes, à savoir les dimensions pharaoniques du bâtiment. Nous avons compris que le but était de maximiser au plus haut point tout ce qui peut être fait à l'intérieur des limites légales, avec quelques touches de greenwashing purement cosmétiques (une ferme urbaine sur le toit d'un entrepôt routier géant, vraiment ?).

Alors que ce qu'on vous demande, ce n'est pas juste de ne pas être « illégal », c'est d'être un peu « vertueux » - c'est-à-dire humble et respectueux dans votre approche de l'environnement voisin de

la construction. On ne peut pas faire n'importe quoi n'importe où, et si vous foncez tête baissée avec ce projet hors-sol, nous devons le contester par tous les recours possibles.

Et lorsque ça coince vraiment, et que vous êtes obligé de le reconnaître, par exemple pour les études d'impact acoustique nocturne, qui excèdent les limites autorisées, qu'est-ce qui est proposé ? Une diminution du trafic ? Moins de poids-lourds ? Des horaires de fonctionnement modifiés ? Non, ce qui est proposé, c'est un gigantesque « rideau anti-bruit » devant la façade, ce qui devrait encore augmenter la hauteur du bâtiment (déjà délirante au niveau de sa trace paysagère, et dangereuse pour les oiseaux) de plusieurs mètres.

Est-ce là ce que l'on entend par « concertation » ? Vous avez fait devant nous votre présentation, flatteuse, du projet « Green Dock ». Vous ne nous avez pas permis d'en vérifier les points problématiques, qui sont nombreux. Nos questions et nos préoccupations à l'égard de ce projet, sont pour la plupart restées sans réponse satisfaisante (c'est-à-dire fiable et étayée).

Dans l'article de France 3 Régions daté du 11 octobre, Anne-Laure Perez, première adjointe au maire de Gennevilliers, déclare : « Nous serons très attentifs à ce que l'entreprise et le port prennent en compte les remarques émises, qu'ils modifient le projet en fonction des attentes de la population. » C'est avec une grande impatience que nous attendons de voir comment la mairie de Gennevilliers va être attentive à cela, comme nous attendons de voir comment elle va intégrer les résultats de la concertation publique qu'elle a elle-même lancée en parallèle, et dans laquelle la quasi-totalité des contributions émettent des avis négatifs avec des arguments posés et rationnels. Quant aux avis positifs, il y en a 4, dont 3 publiés le même jour, anonymes, écrits dans un style très similaire, et disant des choses comme « pourquoi les citoyens s'expriment-ils, laissez faire les spécialistes », ou caricaturant les oppositions comme si ces dernières voulaient « que le port devienne un parc » (ce que personne n'a jamais dit ni laissé entendre), donc pas des contributions très sérieuses, vous en conviendrez.

Je reviens à notre concertation à nous et m'adresse aux promoteurs. Vous n'avez accepté d'intégrer nos remarques que sur des détails insignifiants, puisque le problème majeur, celui dont découle tous les autres problèmes, c'est le gigantisme du bâtiment, un gigantisme que vous avez d'emblée placé comme un « invariant » du projet. Vous n'étiez donc pas vraiment prêts à discuter de votre projet, ni à le « modifier en fonction des attentes de la population », pour reprendre les termes de Mme Perez.

Alors oui, nous les associations avons eu avec vous les promoteurs des rendez-vous et des échanges verbaux, mais nous n'avons pas eu une véritable concertation.

Et comme les seules retouches que vous acceptez de prendre en compte concernent le « look » du bâtiment, je conclus en disant que pour nous, ce fut plutôt une concertation... « de façade ».

Francis REDON comprend l'argument de la densification sur du foncier existant dans un objectif de ZAN, énoncé par M. PLATEAU. Pourtant, note-t-il, Goodman ne développe pas en Ile-de-France que des projets compacts localisés en zone dense.

Sur la multimodalité, M. REDON regrette que l'opportunité du rail ne soit pas plus exploitée, la voie ferrée étant juste à proximité et d'autant que HAROPA PORT a lancé un appel à manifestation d'intérêt sur l'usage du réseau ferrée sur le port. De plus, si la part de fluvial atteint 20% du trafic maximum sur le projet Green Dock, cela représentera environ 5% des flux pour l'ensemble du port, ce qui reste dérisoire. Sur cette intermodalité, il estime enfin qu'il est de la responsabilité d'HAROPA PORT de développer plus avant les alternatives à la route.

Au niveau de l'emploi, afin d'identifier le bénéfice réel, M. REDON souhaite que soit identifiée la part de transfert d'emploi et la part de création parmi les 700 emplois à venir de Green Dock, Enfin, sur l'insertion urbaine et paysagère, il note qu'il y a de nombreux espaces disponibles dans le port et que l'emplacement choisi semble le moins adapté. Il faut renaturer cette zone, il faut adapter les berges de Seine, et installer le projet Green Dock à l'intérieur du port. Le SODD définit la façade Seine du port ainsi : « quotidiennement perçue par des centaines de milliers de franciliens [...] représentent la façade paysagère du port de Gennevilliers et participent activement à son image », et précise qui est nécessaire que « l'ensemble des riverains situés en périphérie soient protégés par une surface "tampon" constituée soit d'espaces naturels, soit de bâtiment logistique de qualité architecturale ». Le projet Green Dock ne répond pas à cet objectif d'intégrer le port dans son environnement urbain mais plutôt de cloisonnement du port.

Natura 2000 ? études ?

Il conclut son intervention en estimant que le projet ne peut pas être accepté en l'état.

4. Enseignements de la concertation pour Goodman

Thibault VANHAEZEBROUCK présente les enseignements pour Goodman des deux séquences de concertation. Il souligne la nécessité et l'utilité de la concertation pour ouvrir le dialogue sur le projet et en identifier plus avant les enjeux, les questionnements sur l'opportunité du projet, les craintes exprimées, et enfin les exigences et les attentes du public vis-à-vis du projet.

Cf. diapositives 22 à 25.

5. Propositions d'évolution du projet et engagements pour la suite

Nicolas OTAL présente les évolutions proposées au niveau de la toiture et de la façade nord du bâtiment, pour répondre aux enjeux de biodiversité et d'insertion paysagère du projet évoquées au cours de la concertation.

Cf. diapositive 28 à 31.

Thibault VANHAEZEBROUCK présente les évolutions au niveau du ponton, qui est doublé, et en termes de mobilité et d'énergie. Il présente également les engagements de Goodman pour la suite des études et pour l'organisation du chantier.

Cf. diapositives 32-35.

6. Echanges avec le public

Un riverain, membre de l'association Protection Berges de Seine évoque le visuel présenté et remis en cause lors de la réunion précédente, qui illustre la différence entre l'état actuel et le nouveau bâtiment. Il demande si de nouveaux visuels vont être présentés aujourd'hui ou ultérieurement. Il souligne l'importance de connaître les détails techniques des prises de vue, en estimant que l'usage du grand angle fait paraître les bâtiments plus lointains et plus petits. Il remercie pour les nouvelles propositions en regrettant cependant qu'elles ne changent rien sur le gigantisme et la hauteur du projet.

Une participante, membre de l'association Protection Berges de Seine constate sur la carte des entrepôts d'Île-de-France (cf. diapositive 9) qu'il n'y a aucun entrepôt du côté d'Issy-les-Moulineaux,

Neuilly-sur-Seine ou encore Clichy. Elle demande ce qui justifie cet emplacement, d'autant qu'il y a 40 000 m² d'entrepôts vides à louer seulement dans la ville de Gennevilliers. Elle constate également qu'il n'est pas évoqué dans le projet le travail dans les anciens entrepôts et que si ceux-ci sont encore utilisés, le trafic deviendra insupportable. Enfin, elle demande quelle seront les nouvelles dimensions (hauteur, largeur et surface totale) du nouveau bâtiment.

Une habitante de Gennevilliers demande ce que le projet va apporter à la ville de Gennevilliers. Elle reconnaît le rôle du port pour la métropole mais demeure inquiète sur la circulation de véhicules que ce projet va engendrer, les autoroutes A15 et A86 étant déjà surchargées. Elle suggère que HAROPA PORT et Goodman aident la municipalité à avoir de meilleures entrées et sorties d'autoroutes (plus belles, mieux entretenues, verdoyantes, mieux adaptées au trafic) et à améliorer les circulations douces (la voie vélo Paris-Londres passe sur le port de Gennevilliers mais aujourd'hui aucune indication n'est présente sur cette route). Elle conclut en espérant que la ville des Gennevillois sera améliorée par le projet.

Philippe ARFI rappelle que les pré-études actuelles sont au stade avant-projet, elles sont donc par nature incomplètes ? imparfaites. Les échanges tenus lors de la concertation cadrent les enjeux du projet et permettent de travailler sur des études préalables à l'enquête publique. Ainsi, le travail d'insertion sera fait, en collaboration avec les architectes-conseil des mairies, et des visuels seront communiqués quand ils seront un peu plus avancés. Les surfaces d'ensemble du projet n'ont pas évolué et le bâtiment mesure toujours 30m de haut. Les serres de la ferme urbaine sont déplacées sur la droite du projet.

Jean PLATEAU indique que la carte présentée en diapositive 9 provient d'une étude très récente de L'Agence d'urbanisme d'Île-de-France et s'appuie sur des données INSEE. Il y a en effet un déséquilibre dans la présence d'entrepôts au niveau des territoires qu'il faut travailler, et l'ouest de l'Île de France compte peu de surfaces d'entrepôt à l'échelle de la Métropole. Concernant des entrepôts vides à Gennevilliers : à l'échéance des contrats de location, les sites sont remis en concurrence. Cependant, ce n'est pas parce que le site est mis en publicité que l'utilisateur présent souhaite le quitter, ni qu'il n'y a pas de demande sur ces entrepôts, bien au contraire.

Aujourd'hui, au regard de la création de la ZFE, les entreprises souhaitent se rapprocher du bassin de consommation, et la demande augmente fortement sur le port avec de nombreuses candidatures à chaque mise en publicité. Ainsi, tous les entrepôts du port sont occupés, à l'exception de ceux qui font l'objet de gros travaux de réhabilitation.

Par ailleurs l'évolution de la logistique conduit plutôt à augmenter le nombre d'emploi dans les entrepôts du port ce qui est favorable pour les commune et habitants riverains. Ces emplois sont par ailleurs de plus en plus qualifiés. Le redéveloppement d'entrepôts neufs et de nouvelle génération permet de créer des bâtiments qui apportent des conditions de travail bien meilleures.

Concernant la circulation, la logistique génère de nombreuses opérations de transport dont les nuisances ont vocation à être autant que faire se peut limitées. En implantant un entrepôt sur le port de Gennevilliers, une plateforme multimodale située dans la Métropole et dimensionnée pour ces activités :

- le recours au transport fluvial (et au transport ferroviaire) en alternative à la route est possible ;

- le nombre de véh/km nécessaire pour les opérations logistiques est minimisé par sa proximité aux zones de livraison ;
- les trafic routier sur les réseaux communaux et départementaux sont limités aux seuls trafics de dessertes, du fait du raccordement du port au réseau autoroutier francilien (A86 / A15).
- Enfin, concernant les réseaux cyclables et les interfaces avec les échangeurs autoroutiers, des projets ont été engagés avec le Département et la Ville, cofinancés par HAROPA PORT.

Une habitante de L'Île-Saint-Denis, membre de l'association l'Île Vivante remercie le maître d'ouvrage pour l'avancement et les changements apportés au projet mais estime que ce n'est pas encore satisfaisant. Elle considère que la situation en bord de Seine n'est pas satisfaisante. Elle indique que la trame bleue de la Seine est un lieu de vie, avec une biodiversité importante, et estime que le projet Green Dock prône un bassin de consommation qui s'oppose complètement à un bassin de vie ; que le projet va à l'encontre de la vie. Elle ajoute que le port est grand, qu'il y a des entrepôts vides ailleurs et des endroits plus proches de Paris disponibles, et qu'il n'y a donc aucune raison de construire à cet endroit. Elle conclut en demandant le coût exact du projet et la proportion des emplois entre création et déplacement dans le cadre du projet ?

M. Dubois, vice-président de l'association Berges de Seine, demande sur quelles études de faisabilité Goodman se base pour le doublement de la capacité fluviale du projet pour les livraisons vers Paris. Il demande également si les péniches venant du Havre viendront décharger sur les nouveaux pontons ou bien si, comme aujourd'hui, elles déchargeront à 5 km en aval pour finir en camion. Il estime également que le site n'est pas fait pour cela, puisque la biodiversité sera encore condamnée en cas d'ajout d'un ponton supplémentaire. Il conclut en précisant qu'il ne conteste pas le besoin logistique sur lequel s'appuie de projet, mais l'emplacement choisi.

Une habitante d'un bateau logement à proximité demande sur quel bras de Seine sont censés naviguer les bateaux.

Un riverain estime que le projet ne présente pas de véritable évolution, au-delà du cosmétique. Il demande à M. PLATEAU en quoi le projet Green Dock s'inscrit dans le cadre de la stratégie du port, qui est de limiter les nuisances et la qualité environnementale. Alors que le projet est supposé partir de l'existant, il constate que les bâtiments existants sont petits et entrecoupés d'espaces vides tandis que le nouveau projet prévoit un bâtiment unique de 600 m de long. Enfin, il dénonce une partie de « greenwashing » sur le fluvial, car les entrées et les sorties sont mélangées : le projet actuel ne présente aucune part de fluvial en entrée, les 15% annoncés ne comptent que de la sortie. Ainsi, ce recours au fluvial lui semble trop faible pour justifier de la présence de Green Dock sur les berges de Seine plutôt qu'à l'intérieur du port, où il pourrait utiliser les rails.

Une participante indique que les sociétés implantées dans le projet sont déjà présentes dans le 95, le 93 et sur site. Elle note que les perspectives de ces entreprises sont dans le développement du e-commerce et de l'automatisation, et qu'elles vont donc très vite cesser d'embaucher, pour remplacer par la robotisation. Elle se demande donc si c'est un secteur qui va véritablement développer de l'emploi. Enfin, elle évoque le rapport surface/emploi, 700 personnes pour 90.000 m² représentant beaucoup d'espace par individu, et estime que cet espace pourrait servir à l'humain plutôt qu'à un espace de stockage dédié à la consommation.

Une participante estime que le budget de 150M d'€ semble peu important pour l'ensemble du projet, en incluant la déconstruction et la dépollution. Elle demande donc si l'ensemble de ces travaux sont compris dans cette enveloppe et si le projet bénéficie de subventions d'État.

Philippe ARFI indique que le coût du projet de 150 M d'€ n'a pas évolué. Le projet n'est pas subventionné. Bien au contraire, le projet est localisé sur une emprise du domaine public pour laquelle Goodman paiera une redevance d'occupation. A l'inverse, Green Dock payera une taxe d'aménagement pour sa construction puis une taxe foncière pour son fonctionnement. Les entreprises qui sont pressenties comme étant clientes de Green Dock sont déjà présentes en Île-de-France et en France, mais ne sont pas situées sur le port (à l'exception de Schenker, mais qui souhaite rejoindre Green Dock pour développer spécifiquement son activité fluviale). Ces entreprises arrivent sur le port pour bénéficier de l'infrastructure fluviale. Enfin, l'automatisation a commencé et se développe en effet, mais cela dépend du type d'activité. À ce jour, on constate que cela n'a pas de conséquence l'emploi dans le monde de la logistique.

Jean PLATEAU présente les conditions de navigation aujourd'hui sur les bras de Seine : les deux bras sont navigables, le petit bras étant limité à la navigation vers Paris, et l'autre dans les deux sens et navigué par les plus grands bateaux. La navigation liée à cet entrepôt se localisera uniquement sur le grand bras de la Seine.

Thibault VANHAEZEBROUCK précise que l'objectif du projet n'est pas de changer le fonctionnement amont et aval. Le terminal conteneur continuera à fonctionner, et sera connecté à Green Dock par voie routière. Le ponton de Green Dock est dédié au départ des marchandises pour la logistique urbaine en aval vers Paris. Le ponton sera doublé, mais les études doivent encore être faites pour le doublement potentiel du trafic.

Par ailleurs, **Jean PLATEAU** ajoute qu'il faut dissocier les flux qui viennent du Havre de ceux qui repartent vers la Métropole. Ceux qui viennent du Havre nécessitent des infrastructures de grande taille pour être traitées (conteneurs très lourds et volumineux). Ces infrastructures sont déjà fonctionnelles sur le port de Gennevilliers en aval du projet. Enfin, l'emprise au sol des entrepôts actuels est de 30.000m² pour autant de surface bâtie. Le projet Green Dock représente une plus grande compacité au sol, donc une moindre empreinte au niveau foncier pour 90 000 m² de surface de plancher. Cette sobriété foncière permet de désimperméabiliser les sols et de gagner en surface d'espace verts par rapport à la surface actuelle entièrement imperméabilisée entre le bâtiment et ses cours environnantes.

Un membre de l'association Péniche à la Folie regrette que peu de choses changent sur le fond et demande si le maître d'ouvrage a conscience que la zone Natura 2000 en face est condamnée.

Un participant demande comment est prévu l'accès au second ponton, des usagers du port externes à Green Dock. Il estime également que le fonctionnement du ponton pose un problème : des camionnettes seraient chargées sur le bateau transbordeur au départ de Green Dock, mais le retour à vide se ferait par la route et le bateau reviendrait à vide également. Il considère donc que, dans les faits, les 15% de fluvial promis correspondent plutôt à 7,5%, et que le deuxième ponton aggrave le problème.

Enfin, sur le financement et les aspects économiques, il constate que des clauses d'insertion sont prévues pour le chantier, mais demande si le projet prévoit des clauses de civisme social et de civisme fiscal. Par civisme social, il entend le fait que les emplois soient des emplois salariés et non pas des

autoentrepreneurs précaires, et demande si les pouvoirs publics et HAROPA PORT s'y pencheront. Sur le civisme fiscal, il indique que CMA-CGM, l'une des principales entreprises en contrat chez Green Dock, ne paye pas d'impôts en France, et que par le dumping fiscal dont elle bénéficie, l'État subventionne indirectement cette opération ; il demande donc s'il y aura une clause qui l'engagera à payer ses impôts en France.

Un membre de l'association des Berges de Seine demande si Goodman peut détailler les aménagements mis en place au niveau des rampes pour contenir le bruit des camions et la pollution lumineuse des phares. Par ailleurs, il rappelle que des péniches opèrent un demi-tour à cet endroit régulièrement, et demande où elles pourront réaliser leur demi-tour lorsque le ponton sera construit.

M. GAUDIN rappelle que M. PLATEAU disait en atelier qu'il était impossible de développer le fret ferroviaire sur le port. Il demande ce qui a changé depuis les ateliers qui rend désormais possible le développement du fret ferroviaire.

Par ailleurs, il constate que des serres sont encore situées en toiture, alors qu'elles représentent un problème pour la trajectoire de vol des oiseaux. Il demande comment Goodman prend cela en compte et simplement si les serres sont compatibles avec la présence d'oiseaux. Il constate par ailleurs que cette réponse apportée par Goodman ne va pas du tout dans le sens des remarques des associations depuis le début de la concertation.

Il demande également comment Goodman fera respecter vis-à-vis des utilisateurs de Green Dock l'interdiction à la navigation sur le petit bras de la Seine.

Enfin, il demande ce qui garantit que les études finales seront communiquées au public, alors que les pré-études ne l'ont pas été, malgré les demandes des associations et l'engagement de Goodman à les leur communiquer avant la fin de la concertation.

Thibault VANHAEZEBROUCK indique qu'une étude d'incidence du projet sur la zone Natura 2000 va être menée. S'il s'avère que le projet est incompatible avec cette zone, le projet ne se fera pas.

Nicolas OTAL rappelle que ce sont les services instructeurs de l'État, la DRIEAT, qui décrète si le projet est compatible ou non avec la zone Natura 2000. Le fonctionnement des études environnementales est le suivant : BIOTOPE, bureau d'études missionné par Goodman, réalise différentes études réglementaires comme l'étude d'incidence sur la zone Natura 2000 ou encore les autres études biodiversité. Toutes ces études sont incluses dans l'étude d'impact. La DRIEAT (service de l'État), mais aussi l'Autorité environnementale, auront à analyser cette étude d'incidence. Cette étude devra être non seulement jugée complète par l'État qui déterminera si l'incidence du projet est compatible avec la présence de cette zone Natura 2000.

Thibault VANHAEZEBROUCK indique que le fonctionnement de l'accès au ponton pour les autres usagers n'est pas encore défini mais qu'il fera l'objet d'un schéma de circulation indépendant. Pour les bateaux qui reviennent à vide, les flux de retour peuvent se faire soit avec les véhicules vides, soit avec d'autres types d'activité, le travail doit être effectué par les transporteurs fluviaux (qui ont tout intérêt à ne pas faire naviguer leurs bateaux à vide) dès lors que les flux seront stabilisés.

Il ajoute que les manœuvres de demi-tour des bateaux ne sont à priori pas à faire ici, l'implantation du projet fait qu'il faudra que ces manœuvres soient faites ailleurs. **Jean PLATEAU** ajoute qu'il vérifiera ce point avec Voies Navigables de France (VNF), en charge de la

circulation sur la Seine, mais que normalement, les bateaux de devraient pas avoir besoin d'opérer un demi-tour ici. Ce point sera à éclaircir avec VNF.

Enfin, **Thibault VANHAEZEBROUCK** ajoute que l'interdiction de la navigation sur le petit bras de Seine sera inscrite contractuellement dans les baux signés avec les entreprises locataires de Green Dock et dans les contrats d'usage pour les usagers hors Green Dock.

Sur le ferroviaire, **Jean PLATEAU** répond que rien n'a changé : HAROPA PORT est propriétaire des voies sur le Port, qui sont raccordées au réseau ferré national. Le Port porte une ambition de développement des trafics ferroviaire. Dans ce sens, il ne tarifie l'usage des voies ferrées sur le port. Aujourd'hui, le port accueille 5 trains par jour en moyenne, l'objectif est de voir ce nombre augmenter, mais l'obtention de sillons pour la circulation des trains de frets en Ile de France demeure compliqué au vu de la saturation des voies du fait de l'important trafic voyageur. C'est pourquoi, à ce jour, il y a peu de fret ferroviaire en Île-de-France.

Patrice LECLERC ajoute qu'un travail conjoint est en cours entre les maires et les départements d'Île-de-France et de Normandie autour de l'axe Seine pour formuler la demande au niveau de l'État de développer un réseau ferré dédié au fret sur cet axe. Ces projets sont certes sur le long terme mais sont un objectif sur lequel tous les élus locaux sont mobilisés.

Nicolas OTAL indique que les rampes sont retravaillées en façade pour de répondre aux questions de bruit et de luminosité, notamment par la résille et la végétalisation en façade. Le balayement des phares n'éclaire pas le paysage lors des montée/descente grâce à un dispositif d'allège. Enfin, les serres sont sérigraphiées pour limiter l'impact sur les oiseaux et des espaces d'accueil de l'avifaune sont installés en périphérie et au droit du projet.

Philippe ARFI indique que les conditions contractuelles liant Goodman aux entreprises passent par un contrat de location, qui va plus loin que les obligations légales (mise en place d'un document KYC – *Know Your Customer*), mais qui ne permet pas d'imposer aux entreprises, par exemple, de payer leurs impôts en France. Sur les conditions de travail, la logistique proposée dans le projet Green Dock n'est pas la logistique des années 50 ; les conditions de travail se sont nettement améliorées.

Sur les études déjà réalisées, il rappelle que leurs résultats sont des pré-conclusions de pré-études. Celles à qui le public aura accès un mois avant l'enquête publique, ce sont les études complètes déposées auprès des services de l'État. Le dossier de demande d'autorisation environnementale est un dossier reprenant toutes les études pour instruction par l'Autorité Environnementale et la DRIEAT. Goodman considère que les études sont lourdes, et que sur ce projet il est important que le public puisse avoir le temps de les parcourir et de les comprendre. Une fois le dossier déposé et l'avis de l'Autorité Environnementale rendu, l'enquête publique sera lancée et donnera l'occasion d'échanger sur le fond de ces études.

Mme PONTIER, adjointe au maire à Epinay-sur-Seine, rappelle que le port s'était engagé à faire des perspectives selon les points de vue donnés par les élus et les habitants d'Epinay. Ceux-ci ont pris le temps de choisir ces points de vue mais les perspectives ne leurs ont pas été présentées. Elle souhaite savoir quand ces perspectives seront disponibles.

Par ailleurs, elle indique que lors d'une réunion en préfecture tenue la veille, les villes d'Epinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis ont réexprimé leur désaccord sur le projet tel qu'il est aujourd'hui, malgré les améliorations. Elle demande ainsi si les porteurs du projet sont prêts à travailler avec les villes susmentionnées pour améliorer le projet dans un objectif de résilience territoriale, voire en réduire les

dimensions, pour faire un projet qui pourrait également contenter leurs voisins immédiats. Elle précise que sa demande ne concerne pas une légère adaptation mais une véritable reprise du projet, pour revoir le dimensionnement conjointement et pour que le projet puisse correspondre aux aspirations exprimées en réunion publique, et notamment pour les riverains d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis.

Un membre de l'association péniche à la Folie demande pourquoi il y a désormais deux pontons plutôt qu'un.

Une participante, membre de l'association Péniche à la Folie, constate que, bien que le projet n'en soit encore qu'au stade pré-études, il n'y a pas de modifications substantielles : il n'y a pas de modification de la part modale, les clients de Green Dock sont obligés d'avoir des véhicules moins polluants mais cette obligation ne s'étend pas à Goodman. Elle regrette que rien ne change dans le projet.

Elle ajoute que les préoccupations des associations ne sont pas celle d'un voisin qui s'énerve parce que la palissade n'est pas jolie, mais que ce sont des préoccupations bien plus graves. Là où la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) impose des réductions, Goodman propose des créations de flux. Alors même que l'ONU affirme que nous sommes dans une situation de menace existentielle, Goodman semble proposer de continuer de fonctionner de la même façon. Au regard de ces éléments, elle conclut en demandant aux porteurs du projet de réfléchir sérieusement à la modification du projet.

Un habitant d'Épinay-sur-Seine constate que le projet est passé d'un à deux pontons et demande pourquoi il n'évoluerait pas vers trois pontons. Par ailleurs, il demande quelle technique sera utilisée pour décharger les péniches, et s'il y aura des grues sur le ponton. Enfin, il estime que si le travail se fait de jour et de nuit, la nuisance des feux des camions et les nuisances sonores du déchargement des péniches seront importantes.

M. REDON demande ce qui a guidé le choix du déplacement de la ferme urbaine vers l'est. En effet, il lui semble que le choix a été plutôt guidé par la vue des habitants d'en face que par la zone Natura 2000, et que la hauteur de 35 m pour les vitres de la ferme représente toujours un risque important pour les oiseaux.

Il demande également pourquoi la création d'un ponton supplémentaire a été décidée, alors que cela empêche encore plus la renaturation des berges de Seine, qui est pourtant prévue dans le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique).

Au niveau énergétique, il estime qu'il serait préférable (à la ferme urbaine) de faire l'ensemble des toits en photovoltaïque, pour faire face à l'importante demande d'énergie du projet. Bien que l'énergie sur le port soit un problème à gérer par HAROPA PORT et non pas Goodman, l'énergie photovoltaïque et la géothermie, ne suffiront pas à alimenter à ce stade les besoins du projet (et notamment la recharge d'une flotte de véhicules électriques). Il ne comprend pas à quoi sert la ferme urbaine, et considère qu'il s'agit de « greenwashing ».

Au niveau ferroviaire, il considère qu'il serait dommage que le projet détruise l'embranchement ferroviaire qui est à proximité de l'entrepôt et qui permettrait, à terme, de compter sur le ferroviaire sur le port.

Enfin, il demande si des études sur la qualité de l'air dans les entrepôts seront réalisées. En ce qui concerne l'étude d'impact et l'étude d'incidence sur la zone Natura 2000, il considère que si BIOTOPE réalise des études d'une qualité similaire aux pré-études réalisées pour le moment, celles-ci seront refusées par la DRIEAT.

Un participant remarque que le projet prévoit désormais des treillages et des murs anti-bruit au niveau des rampes et signale que le cabinet qui a fait l'étude acoustique avait préconisé leur fermeture complète.

Un riverain revient sur l'aspect ferroviaire, en indiquant que le projet détruira définitivement l'embranchement ferroviaire sur le site. Bien qu'HAROPA PORT affirme que la saturation du réseau au niveau du RER C est un obstacle au développement du fret ferroviaire sur le port, ce riverain indique que le faisceau ferroviaire de la gare Saint-Lazare n'est pas loin, et que ce faisceau possède 4 voies qui permettent de se connecter à la grande ceinture ferroviaire dédiée au fret au niveau d'Argenteuil. Il indique qu'une connexion du port à ce réseau existait anciennement, et qu'un nouvel embranchement pourrait être réalisé pour reconnecter le port à un réseau de fret ferroviaire. Il propose également de conserver un embranchement ferroviaire au niveau de Green Dock pour acheminer depuis la plateforme du port container et connecter au faisceau de Saint-Lazare, permettant à terme de faire évoluer le nombre de trains sur le port de 5-6 par jour à 18.

Un riverain remarque que le budget n'a pas changé et reste à 150 M d'€ et demande si le deuxième ponton avait déjà été prévu dans le budget initial.

Une habitante de Gennevilliers rappelle que l'usine de biométhanisation construite à proximité va également amener du trafic, et qu'il faudra prendre en compte le cumul du trafic induit par la coexistence de ces deux projets dans le cadre de l'étude d'impact.

Philippe ARFI précise qu'un comité de pilotage se réunit régulièrement depuis plusieurs mois sous l'égide du préfet avec les élus des communes voisines, et que ce travail concerté doit se continuer dans le temps. Il rappelle que le projet est au stade d'avant-projet, et que Goodman va maintenant prendre le temps de « *retourner à la planche à dessin* », de retravailler les propositions avec les bureaux d'études (notamment en vue de la constitution du dossier de demande d'autorisation environnementale). Ce qui est fait pour le moment sont des propositions, celles-ci vont évoluer, et Goodman reviendra avec des propositions plus précises et plus concrètes prenant en compte les avis exprimés lors de la concertation. La possibilité de clôturer entièrement les rampes va être étudiée dans ce cadre.

Jean PLATEAU entend les demandes sur les perspectives et l'insertion paysagère et indique que Goodman s'est engagé à travailler avec les élus des communes voisines pour travailler finement sur l'insertion paysagère du projet. Au niveau de la hauteur, il note que GOODMAN propose le déplacement des serres pour limiter l'impact visuel du projet et prend note de la demande de passer l'ensemble du toit en photovoltaïque. Le travail conjoint doit continuer pour évaluer précisément les impacts du projet, aussi bien au niveau des nuisances qu'aux enjeux de flux routiers, du paysage ou encore de la biodiversité.

A propos du ferroviaire, HAROPA PORT continue de travailler avec la SNCF pour développer le mode ferroviaire sur le port. Au niveau du projet, les voies longeant la Seine seront déposées. Toutefois, Il ajoute que d'autres voies longent le site Green Dock au niveau de la route coté port ; celle-ci ne seront pas déposées.

Thibault VANHAEZEBROUCK répond que l'objectif du second ponton est d'augmenter la part modale du fluvial. Il n'est pas possible de faire trois pontons à cause de l'interdiction de navigation sur le petit bras de la Seine. Il n'y aura pas de grues sur le ponton : les barges seront chargées soit par des véhicules utilitaires légers (VUL) qui monteront directement sur la barge,

soit par le chargement de petits contenants par des chariots élévateurs. Un travail sera réalisé entre le transporteur fluvial et le constructeur du ponton pour avoir la meilleure jonction possible entre le ponton et la barge et ainsi limiter les nuisances.

Philippe ARFI ajoute qu'une étude sur la qualité de l'air à l'intérieur de l'entrepôt sera menée dans le cadre de l'autorisation environnementale. Il rappelle que l'espace est assez ouvert côté sud, que l'on n'est pas sur un espace confiné.

Conclusions

Philippe ARFI remercie les participants pour les échanges tenus tout au long de la concertation. Malgré l'état d'avancement du projet, qui n'en est qu'à sa phase d'avant-projet, les pré-études, aussi imparfaites incomplètes ? soient-elles, ont permis de tenir des échanges riches et intéressants au cours de ces deux séquences de dialogue. Même si le projet final ne conviendra sans doute pas à tout le monde, Goodman entend les remarques, attentes, revendications exprimées sur le projet, et poursuit son travail de conception à la lumière de ces éléments, parties intégrantes des études à suivre dans l'avancement du projet.

Jean PLATEAU remercie également tous les participants pour cette double séquence et pour la qualité des échanges. Il reste de nombreux sujets de débat, beaucoup de questions, y compris structurelles (opportunité de la logistique et de la densification...) qui continueront d'être discutées. Ce projet porte la création d'un nouvel entrepôt innovant sur le port de Gennevilliers qui participe de façon très concrète à la vie logistique de la métropole. La mission de HAROPA PORT, est de répondre à un certain nombre de politiques publiques d'acheminement des marchandises : Le port assume aujourd'hui d'y répondre notamment par la densification de l'activité sur le port et l'accentuation du recours au transport massifié. Il considère également que la plupart des avis exprimés lors de cette réunion se retrouvent sur cette ambition de favoriser le report modal.

Les échanges riches et nourris de la concertation font émerger un certain nombre de craintes qui ont été entendues. Goodman a pris des engagements. Les évolutions proposées par GOODMAN au projet et l'écoute apportée dans le cadre de cette concertation s'inscrivent bien dans la façon dont HAROPA PORT souhaite conduire l'insertion de nouveaux projets sur le port de Gennevilliers en lien et à l'écoute de ses parties prenantes..

Patrice LECLERC remercie les participants et affirme avoir apprécié les échanges. C'est la première fois que la mairie organise quelque chose de ce type avec un promoteur, ainsi il souhaite aussi remercier Goodman de s'être plié à l'exercice. Il rappelle que c'est essentiellement l'emplacement du programme commandé par HAROPA PORT qui est contesté, plus que le projet Goodman.

La ville est attachée au développement du Port au travers des activités économiques, surtout quand celles-ci correspondent aussi à des enjeux écologiques. Les enjeux de Green Dock sont de cesser de grignoter des terres agricoles en s'éloignant du cœur de la métropole et de créer des conditions d'un développement par le fluvial. On constate qu'il y a aujourd'hui moins de circulation de marchandises sur la Seine que dans les années 60, il faut aujourd'hui réaugmenter ce trafic dans un objectif de développement durable. En effet, même si on baisse la consommation, c'est une nécessité de continuer à alimenter la métropole, et le port de Gennevilliers en est un point d'entrée majeur. Il rappelle enfin que la politique de la Ville de Gennevilliers est de densifier les activités économiques et productive en renforçant la logistique au niveau du port et les activités industrielles productives dans d'autres zones d'activité de Gennevilliers. Le port est un maillon central de la logistique du dernier

kilomètre pour la distribution, mais également de la logistique du premier kilomètre pour la production. La ville de Gennevilliers travaille également à rapprocher la production des centres de consommations, en soutenant ses activités de production.

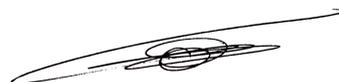
Pour conclure, il rappelle que s'il était démontré que la zone Natura 2000 était en danger à cause du projet, le projet serait abandonné.

GREEN DOCK PLATEFORME MULTIMODALE A ETAGES

Port Autonome de Gennevilliers - 28 route du Bassin N°6 92230 GENNEVILLIERS



DEMANDEUR :



GOODMAN FRANCE SARL / 24, Rue de Prony 75017 - PARIS / T: 01 55 35 08 50

ARCHITECTE :



A26 GL
165 bis, RUE DE VAUGIRARD
75015 - PARIS T: 09 70 75 52 80

BE ICPE :



ANTEAGROUP
2-6, PLACE DU GENERAL DE GAULLE
92160 - ANTONY T: 01 57 63 14 00

BE VRD, ENERGIE ET FLUIDES:



EGIS
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 17 72

BE FACADES ET ENVIRONNEMENT :



ELIOTH
4, RUE DOLORES IBARRURI
93188 - MONTREUIL Cedex T: 01 49 20 13 10

PREVENTIONNISTE :



GE-CO
92 Bis, RUE GRANDE RUE
78630 - MORAINVILLIERS T: 06 43 56 29 41

BUREAU DE CONTROLE :



QUALICONSULT
368, AVENUE DES FUSILLES
59450 - SIN LE NOBLE T: 03 27 90 71 61

BE PAYSAGISME et CERTIFICATIONS:



PAYET
19, RUE VIGNON
75008 - PARIS T: 01 40 74 00 50

ARCHITECTE NAVAL :



SHIP-ST
6, RUE BABONNEAU
44100 - NANTES T: 02 97 50 38 05

PC 92036 24 E0001 - PIECES COMPLEMENTAIRES ET SUBSTITUEES

BILAN DE LA CONCERTATION Annexes

ECHELLE :

DATE :

JANVIER 2025

FORMAT :

A4

1674 - PC - A26GL - ARC - ENT - TXT - NA - 0
N° Affaire Phase Emetteur Lot Bâtiment Nature Niveau Indice

PC16-4-e

N°Chrono

5-LES ANNEXES

**COURRIER DE LA SOCIETE GOODMAN EN DATE DU
13 MAI 2022**



Mairie de Gennevilliers
177 avenue Gabriel Péri
92230 Gennevilliers

A l'attention de Monsieur le Maire

Objet : « Green Dock » - Projet de développement d'une plateforme multimodale sur le port de Gennevilliers

Paris, le 13 mai 2022

Monsieur le Maire,

Notre société est lauréate de l'appel à projet organisé par Haropa Port afin de revaloriser une parcelle de 63.000 m² en bord à voie d'eau sur le port de Gennevilliers.

Le projet, dénommé Green Dock, envisage la construction d'un entrepôt logistique de nouvelle génération sur 4 niveaux et la réalisation d'un ponton flottant permettant d'apporter une solution fluviale pour la logistique du dernier kilomètre vers le cœur de la métropole.

De grands opérateurs ont déclaré leur intérêt pour ce projet qui leur permet d'organiser des flux plus vertueux et d'approcher les objectifs d'une logistique décarbonée.

Notre projet porte, au-delà même du report modal vers la voie d'eau qu'il permettra et de l'absence d'artificialisation des sols induite, des ambitions environnementales affirmées. Sa conception tient compte des enjeux d'intégration paysagère et de biodiversité notamment via une renaturation de la berge au droit de celui-ci. La toiture sera équipée d'une centrale photovoltaïque et d'une ferme urbaine. Le projet vise enfin une certification net-zéro carbone.

Actuellement en phase de conception, nous nous tenons à votre disposition pour vous présenter plus avant les caractéristiques de Green Dock. Le calendrier prévisionnel envisage une instruction administrative sur l'année 2023 permettant, au terme d'environ deux années de travaux, une mise en service de la plateforme fin 2025.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de notre considération distinguée.

Philippe ARFI
Directeur Général
Goodman France

24, Rue de Prony, 75017 Paris, France
T: 0033 1 55 35 08 50 | <mailto:info-eu@goodman.com> | <http://www.goodman.com>

Goodman France SARL
Capital de EUR 5.000.002
408 627 354 RCS Paris
TVA FR51 408 627 354
BNP Paribas Fortis FR76 3000 4022 0900 0105 5460 682 BNPAFRPPCPI

**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL EN DATE
DU 25 MAI 2022**

Direction du Droit des Sols

U4
1

Séance publique du mercredi 25 mai 2022

Convoqué le jeudi 19 mai 2022, le Conseil Municipal de la Ville de Gennevilliers s'est réuni en mairie, Salle du conseil à 20:00, sous la présidence de Monsieur le Maire, Patrice LECLERC.

Présents :

Patrice LECLERC, Mohamed GRICHI, Laurent NOEL, Délia TOUMI, Grégory BOULORD, Carole LAFON, Christophe BERNIER, Alexandra D'ALCANTARA, Belkacem OUCHEN, Chaouki ABSSI, Nadia MOUADDINE, Ibrahima NDIAYE, Sonia BLANC, Christian DESCHENES, Céline LANOISELEE, Zine BOUKRICHE (arrivé à 20h50), Véronique DESMETTRE, Khalid DAMOUN (arrivé à 20h12), Eloi SIMON, Fabienne MOREAU, Mariama GASSAMA, Elsa FAUCILLON, Karine CHALAH, Ahcen MEHARGA

Etaient représentés :

Anne-Laure PEREZ représentée par Patrice LECLERC, Yasmina ATTAF représentée par Mariama GASSAMA, Philippe CLOCHETTE représenté par Alexandra D'ALCANTARA, Zineb ZOUAOUI représentée par Chaouki ABSSI, Roger DUGUE représenté par Belkacem OUCHEN, Isabelle MASSARD représentée par Ibrahima NDIAYE, Maria-Blanca FERNANDEZ représentée par Céline LANOISELEE, Sofia MANSERI représentée par Grégory BOULORD, M'Hamed BINAKDANE représenté par Nadia MOUADDINE, Richard MERRA représenté par Délia TOUMI, Gwenola HAUG représentée par Laurent NOEL, Aurélie REMACLE représentée par Khalid DAMOUN, Mohamed DDANI représenté par Eloi SIMON, Maxime CAZAUZ représenté par Christophe BERNIER, Laetitia GHIRARDI représentée par Ahcen MEHARGA

Absents excusés :

Sinan KARAKUS, Christelle NEDELEC, Ibrahima DIALLO, Philippe HALLAIS

Ne prend pas part au vote :

Nombre de votes pour : 39

Nombre de votes contre :

Nombre d'abstentions :

Mention du vote : Adoptée à l'unanimité

Définition des modalités de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine sur un terrain sis 28 route du bassin N°6

Le Conseil,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'urbanisme et notamment l'article L 103-2,

Vu le courrier de la société Goodman en date du 13 Mai 2022 adressé au Maire de Gennevilliers présentant le projet dénommé Greendock qui vise à développer une plateforme multimodale de logistique urbaine d'environ 90 000 m² de surface de plancher ainsi qu'une ferme urbaine et une centrale photovoltaïque en toiture sur un terrain sis 28 route du bassin n°6,

Considérant que le projet combine des objectifs de modernisation et de développement de l'offre d'immobilier logistique mais aussi une ambition environnementale qui prend en compte les enjeux d'intégration paysagère et de biodiversité notamment via une renaturation de la berge, la création d'une ferme urbaine en toiture,

Considérant que ce projet de construction peut avoir pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou d'affecter l'environnement au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement,

Considérant la nécessité de définir les modalités de la concertation publique liée au projet de construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine sur un terrain sis 28 route du bassin N°6,

DELIBERE

Article 1^{er} : Indique que l'objectif est la réalisation d'une plateforme multimodale de logistique urbaine d'environ 90 000 m² ainsi que d'une ferme urbaine et d'une centrale photovoltaïque en toiture sur un terrain sis 28 route du bassin n°6.

Article 2 : Indique que le projet combine des objectifs de modernisation et de développement de l'offre d'immobilier logistique mais aussi une ambition environnementale qui prend en compte les enjeux d'intégration paysagère et de biodiversité notamment via notamment une renaturation de la berge, la création d'une ferme urbaine et d'une centrale photovoltaïque en toiture.

Article 3 : Décide d'engager un processus de concertation publique.

Article 4 : Définit les modalités de la concertation de la façon suivante :

- Réunions publiques (présentiel et/ou distanciel)
- Mise à disposition d'un registre en ligne et en Mairie de Gennevilliers destiné à recueillir les observations du public
- Informations dans la presse, sur le site internet de la ville de Gennevilliers

Article 5 : Indique que la concertation durera au minimum un mois et que la date du lancement effectif de la concertation sera communiquée ultérieurement.

Loi N° 82 213 du 2 mars 1982
Acte reçu par le représentant de l'état

le 1/06/2022

Affiché le 1/06/2022

Exécutoire le 1/06/2022

Le Maire
Patrice LECLERC



A handwritten signature in blue ink, appearing to be "P. Leclerc", written over a horizontal blue line.

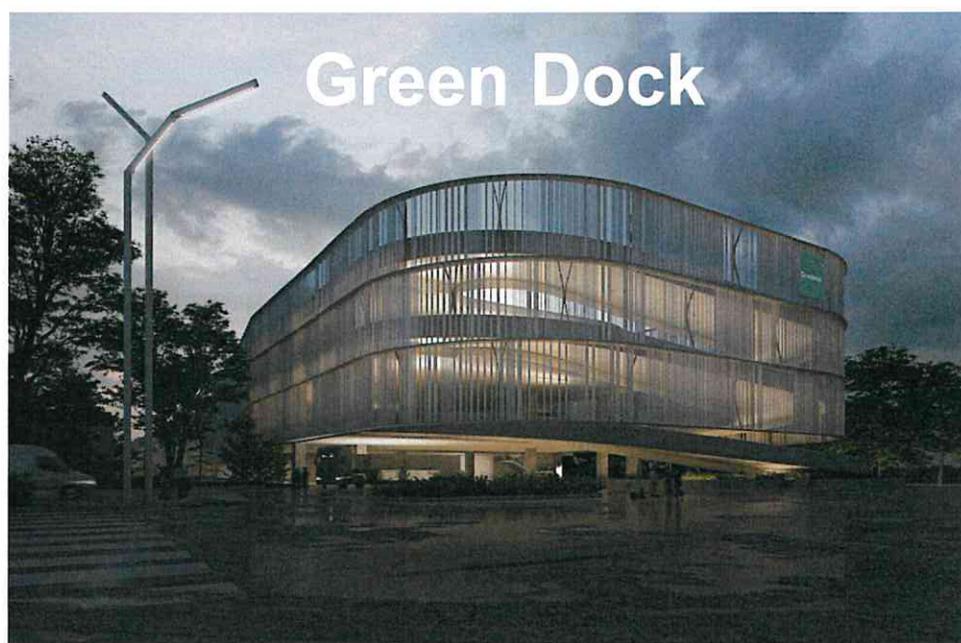
Signé électroniquement le
31/05/2022

SITE INTERNET DE LA VILLE DE GENNEVILLIERS

Concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale

Urbanisme

Elle a lieu du 13 juin au 14 octobre 2022. Vous pouvez consulter le projet de la plateforme multimodale de logistique urbaine par la société Goodman sur un terrain sis 28 route du bassin n°6.



Actuellement en phase de conception, le projet dénommé Green Dock, envisage la construction d'un entrepôt logistique de nouvelle génération sur quatre niveaux et la réalisation d'un ponton flottant permettant d'apporter une solution fluviale pour la logistique du dernier kilomètre vers le cœur de la métropole.

La toiture du bâtiment sera équipée d'une centrale photovoltaïque et d'une ferme urbaine.

Par délibération du 25 mai 2022, le conseil municipal de Gennevilliers a décidé d'engager un processus de concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine par la société Goodman sur un terrain sis 28 route du bassin n°6.

Cette concertation a lieu du 13 juin au 14 octobre 2022. Pendant cette période, un registre électronique sera disponible à l'adresse <http://mairie-gennevilliers.concertationpublique.net> et un registre sur support papier sera disponible en mairie, 177 avenue Gabriel-Péri au 15e étage aux jours et heures d'ouverture au public afin de recueillir les observations.

Pour les personnes intéressées par le projet, deux réunions publiques sont organisées dans la salle du conseil municipal à 18 heures :

- mercredi 12 octobre

Vous pouvez aussi consulter ci-dessous l'avis critique d'un collectif d'associations locales engagées dans la protection de l'environnement et la préservation de la qualité de vie des habitants de la boucle Nord de Seine et du nord de Paris.

Télécharger

-  [Compte-rendu de la réunion publique d'information Green Dock \(pdf 365 Ko\)](#)

-  [Présentation du 14 septembre 2022 - Projet Green Dock \(pdf 36 Mo\)](#)

-  [Présentation du projet Green Dock \(pdf 2 Mo\)](#)

-  [Evolution des flux \(trafic routier et fluvial\) \(pdf 2 Mo\)](#)

-  [Biodiversité \(pdf 4 Mo\)](#)

-  [Intégration architecturale, paysagère et environnemental \(pdf 66 Mo\)](#)

-  [Impacts sociaux et économiques \(pdf 2 Mo\)](#)

-  [Avis critique sur le projet « Green Dock » expertise par les associations datée du 20/09/2022 \(pdf 1 Mo\)](#)

**ARTICLES DE PRESSE DANS GENNEVILLIERS
MAGAZINE**

Grand Paris Express

EN CHANTIER

Afin de faire le point sur l'avancée des travaux des gares Les Agnettes et Les Grésillons du Grand Paris Express, des comités de suivi se tiennent en présence de représentants de la Société du Grand Paris, de la mairie et des riverains. La dernière rencontre a eu lieu en mai dernier, salle du conseil municipal, autour des travaux préparatoires. Elle a permis de présenter les démolitions en cours aux Grésillons et l'ouvrage de service Les Cabœufs, mais aussi d'informer sur les opérations de déviements qui se poursuivent autour de la future gare Les Agnettes.

➔ Pour tout renseignement, un agent de proximité de la SGP est joignable au 06 68 01 23 31.



FERMETURE DÉFINITIVE

La Trésorerie de Gennevilliers a fermé depuis le 1^{er} septembre. Les paiements devront s'effectuer en ligne ou chez un buraliste agréé. Le service des impôts des particuliers reste ouvert, de 8h30 à 12h30, du lundi au vendredi.

➔ Sur RDV mardi et jeudi, au 1^{er} étage de la mairie.

RIEN NE SE JETTE, TOUT SE TRANSFORME

Mais que deviennent tous les bulletins de vote des élections présidentielle et législatives, tous ces documents qui n'ont plus lieu d'être ? À la benne ? Le projet «A voté» permet d'envisager les choses autrement. Avec un peu de créativité, ces petits bouts de papiers se révèlent une merveilleuse matière première pour la conception de mobilier d'intérieur. Ainsi, les habitants du Fossé-de-l'Aumône, du Village et du Centre qui le souhaitent peuvent contribuer à une démarche participative novatrice. Tout est encore à inventer ! Les participants seront encadrés par la «designer exploratrice» Flora Koel pour la conception, la fabrication et la livraison de ces créations. Une aventure qui débute en octobre et marque un pas de plus vers la transition écologique.

➔ Renseignements : Farah Megharbi au 08 48 59 05 40.

ON Y COURT

Alors que les élèves avaient quitté les bancs de l'école le temps des vacances scolaires, la ville a profité de l'été pour mener des opérations d'aménagement et d'entretien sur les structures scolaires.

Dans le cadre d'une opération de végétalisation pluriannuelle qui permettra à terme d'accueillir tous les élèves dans les meilleures conditions, deux chantiers ont été menés dans les écoles élémentaires Diderot B et Lurçat cet été, où des marquages au sol ludiques ont aussi été créés. Ils redéfinissent les espaces pour que chaque enfant puisse s'y épanouir quelle que soit son activité favorite. Des lieux de plantations ont également été pensés pour pouvoir s'intégrer dans les projets pédagogiques des équipes enseignantes. De quoi commencer l'année du bon pied !



Transport fluvial



Des éléments de présentation sont en ligne sur ville-genevilliers.fr et un registre électronique est disponible sur mairie-genevilliers.concertationpublique.net. Un registre papier est accessible en mairie, au 15^e étage.

Une plateforme multimodale de logistique urbaine, Green dock, sortira de terre au port de Gennevilliers à l'horizon 2026. Elle comprendra 80000 m² de surfaces modulables et polyvalentes sur six niveaux, 27000 m² de toiture verte et solaire, et 10000 m² de locaux tertiaires. Le projet, qui contribuera à apporter une solution fluviale au transport de marchandises jusqu'au cœur de la métropole, fait actuellement l'objet d'une consultation publique, et ce jusqu'au 14 octobre.

➔ Réunions publiques mercredis 14 septembre et 12 octobre, dans la salle du conseil municipal.

On parle de Gennevilliers dans les journaux et en ligne... mais à quel sujet ? Extraits.

Le Parisien

Et si Gennevilliers devenait la capitale des instruments de musique ?

Depuis plus de trente ans, Antoine Lauthere et sa femme, Giovanna, sont les luthiers de Gennevilliers (Hauts-de-Seine). Le couple, qui s'est installé à la fin des années 1980 dans la cité-jardin, est sur des charbons ardents. Ils se démènent pour transformer les écuries Riche-lieu en hôtel d'artisans et préparent un salon et un festival autour des musiques anciennes à Gennevilliers. Ce bâtiment en ruine, datant du XVIII^e siècle, doit être restauré dans les années à venir. Le projet autour de l'artisanat lui a valu d'être sélectionné au Loto du patrimoine avec un chèque de 500 000 euros à la clé. « C'est une chance à ne pas rater », martèle Antoine Lauthere. Le projet, loin d'être finalisé, prévoit d'accueillir une quinzaine de professionnels. Antoine, lui, rêve d'en faire un temple de la fabrication d'instruments de musique. « Il faut voir comment le site sera aménagé, combien il y aura de professionnels, s'il y a un atelier partagé, une zone pédagogique, etc. L'idéal à mes yeux serait d'y concentrer des facteurs d'instruments. On a une vraie dynamique dans ce domaine ! »

À quelques mètres de son échoppe, Pierre Grunberger est archetier. Il y a peu, un jeune facteur de guitare, parti en province depuis, fabriquait et réparait ces instruments de musique. « Je crois qu'un facteur de bandonéons cherche à s'installer dans le coin. Il y aurait une logique avec ce que fait la ville dans ce domaine », estime le luthier.

Les Echos

Le projet Green Dock du port de Gennevilliers inquiète les villes voisines

Avec ses 600 mètres de long et ses quatre étages, le futur entrepôt Green Dock, sur le port de Gennevilliers, devrait accueillir jusqu'à 16 entreprises souhaitant privilégier le transport fluvial. Mais les villes voisines craignent les externalités négatives d'un projet aussi vaste.

« Nous allons recevoir toutes les externalités négatives, du bruit et de la pollution des camions qui circuleront

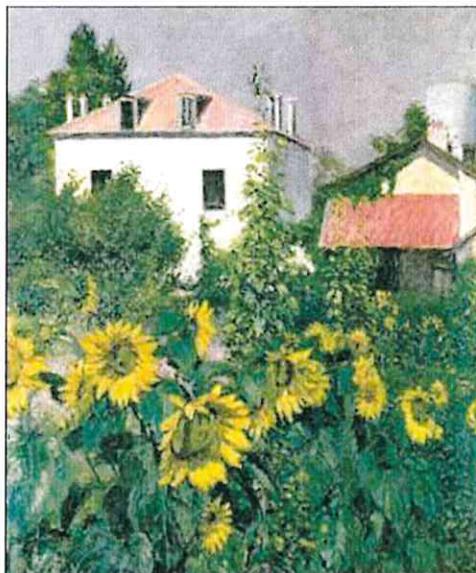


La Tribune de l'Art

Un tableau de Gustave Caillebotte entre à Orsay par dation

En attendant que se concrétise enfin l'acquisition par Orsay du chef-d'œuvre de Gustave Caillebotte, Le Canotier au chapeau haut de forme, que nous annonçons comme plus que probable depuis mars, le musée parisien vient de s'enrichir d'un autre tableau important de l'artiste, qui se trouvait encore chez un arrière-petit-fils du frère de celui-ci, Martial Caillebotte, grâce au mécanisme de la dation. Il s'agit d'une grande toile peinte en 1885, intitulée Les Soleils, jardin du Petit Gennevilliers.

Didier Rykner - 1^{er} septembre 2022



en permanence, à la pollution lumineuse en passant par l'intensification du trafic fluvial, qui freineront les ambitions de base nautique dans le secteur », dénonce Eugénie Ponthier, adjointe au maire Hervé Chevreau (UDI), déléguée à la Culture, au Patrimoine et au Tourisme. (...)

Le promoteur Goodman et le propriétaire du terrain Haropa Port (établissement public qui gère les ports du Havre, de Rouen et de Paris), vantent un projet respectueux de l'environnement et intégré dans son paysage, avec une ferme urbaine et des panneaux photovoltaïques sur le toit, une exploitation géothermique et une connexion multimodale, aussi bien routière que fluviale et ferrée. 16 entreprises y seront accueillies. « Ce ne sera pas un très grand bâtiment, comparé à la moyenne du secteur de la logistique. L'emprise n'est que de 30 000 mètres carrés, pour le triple de surface utile », ajoute Philippe Arfi, CEO de Goodman.

D'autant, rappelle Haropa Port, que le projet prend place sur une friche industrielle, sur laquelle se situent aujourd'hui des entrepôts vétustes et désaffectés des années 1950. Une partie de l'emprise devrait même, à ce stade, être désartificialisée lors des travaux. (...)

La physionomie définitive devrait être connue d'ici la fin de l'année, lors du dépôt de demande de permis de construire. La main sera alors donnée au maire (PCF) de Gennevilliers Patrice

Leclerc, qui ne devrait pas bloquer les choses. « D'une part, je n'ai pas le droit de le refuser tant qu'il est conforme au Plan Local d'Urbanisme ; et d'autre part je préfère que l'on densifie le port plutôt que l'on empiète sur des terres agricoles », explique l'édile. « Il y a beaucoup de contradictions dans cette opposition. On ne peut pas à la fois vouloir limiter les émissions de CO₂ et favoriser le transport fluvial et refuser un entrepôt justement destiné à favoriser ce mode de transport ! », lance-t-il.

actu

La ferme pédagogique du parc départemental des Chanteraines a été contrainte de fermer ses portes au public lundi 8 août 2022 face à la chaleur. (...)

La ferme départementale dispose également d'un potager et va proposer à partir du 17 août 2022 des paniers de légumes produits sur place et cultivés « selon des méthodes inspirées de l'agriculture biologique et qui prennent en compte la vie du sol ».

Ils seront vendus tous les mercredis à partir du 17 août jusqu'en octobre 2022 de 14 heures à 16 heures avec deux formules au choix : un petit panier (deux ou trois variétés de légumes et/ou fruits) pour 4

euros ou un grand panier familial (quatre ou cinq variétés) pour 8 euros. Des herbes aromatiques (0,50 euros la botte) et des œufs du poulailler (2 euros les six œufs) sont aussi proposés. Le temps de la vente, des visites guidées du potager et du verger sont aussi proposées.



Une nouvelle salle de sport Gigafit ouvre à Gennevilliers

L'enseigne Gifait poursuit son développement en franchise avec l'ouverture, à Gennevilliers, dans les Hauts-de-Seine, d'une nouvelle salle de sport portée par un directeur administratif et financier : Hassen Ben Romdhan. (...)

Espace cardio, espace poids libres, machines, studio biking, cours collectifs, cross training, coaching privé : la nouvelle salle de sport de Gennevilliers créée par le franchisé Hassen Ben Romdhan dispose de toutes les installations nécessaires et des équipements dernier cri pour répondre aux besoins des pratiquants de fitness et de musculation de la ville.

Inauguré il y a un mois en présence du fondateur de l'enseigne et du maire de la ville, cette nouvelle salle de sport Gigafit devrait rapidement devenir la référence sur son secteur.

**AFFICHE APPOSEE SUR LES PANNEAUX
ADMINISTRATIFS**

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

Concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine sur un terrain sis 28 route du bassin N°6

Par délibération du 25 mai 2022, le conseil municipal de Gennevilliers a décidé d'engager un processus de concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale de logistique urbaine par la société Goodman sur un terrain sis 28 route du bassin n°6.

Du 13 juin 2022 au 14 octobre 2022 des éléments de présentation du projet seront mis en ligne sur le site de la ville de Gennevilliers.

Pendant cette période, un registre électronique sera disponible à l'adresse <http://mairie-gennevilliers.concertationpublique.net> et un registre sur support papier sera déposé en Mairie de Gennevilliers 177 avenue Gabriel Péri - 15^{ème} étage - aux jours et heures d'ouverture au public afin de recueillir les observations.

Des réunions publiques dont les dates et lieux seront communiqués ultérieurement se tiendront pour toutes les personnes intéressées par le projet.

REUNION PUBLIQUE DU 14 SEPTEMBRE 2022
SUPPORT DE PRESENTATION

Green Dock

Présentation du projet



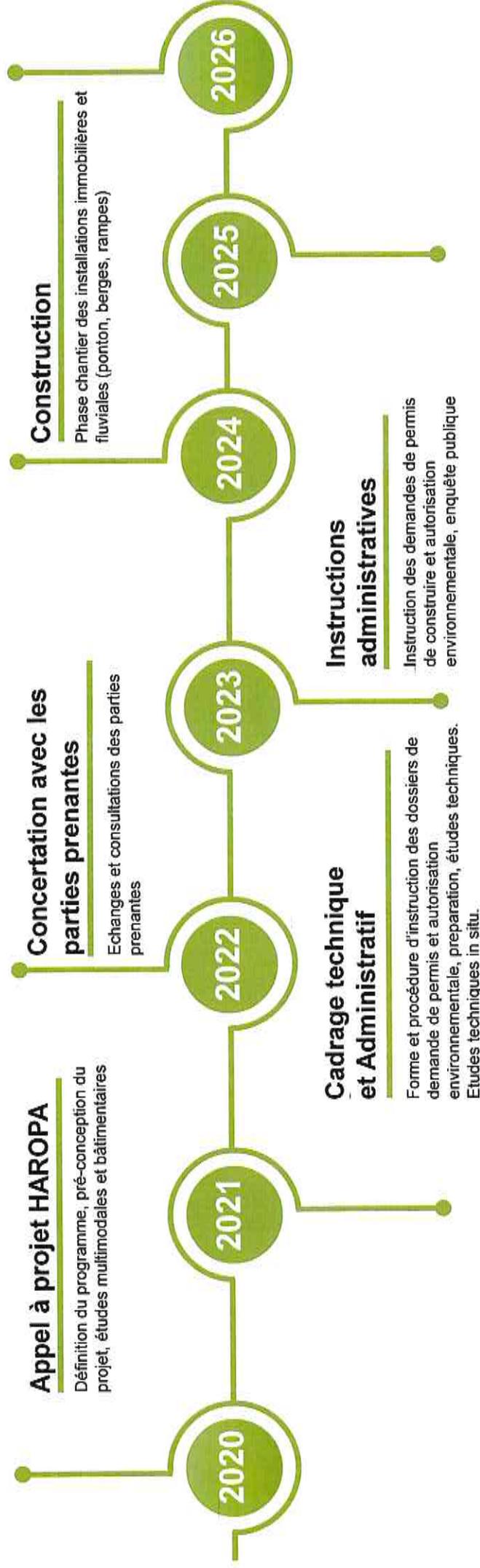
TERRITOIRE
Boucle
Nord de Seine

GREEN DOCK
GREEN DOCK
GREEN DOCK

Gennevilliers
LAUDACE D'UNE
VILLE POPULAIRE

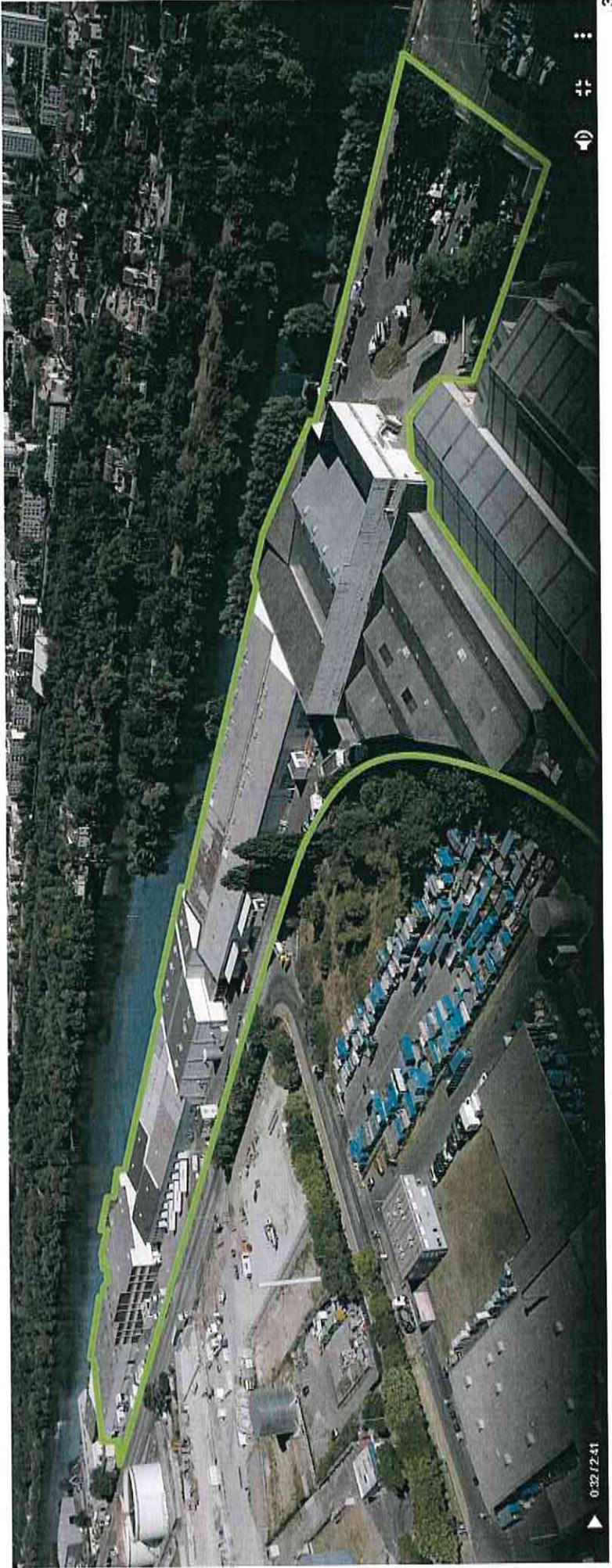
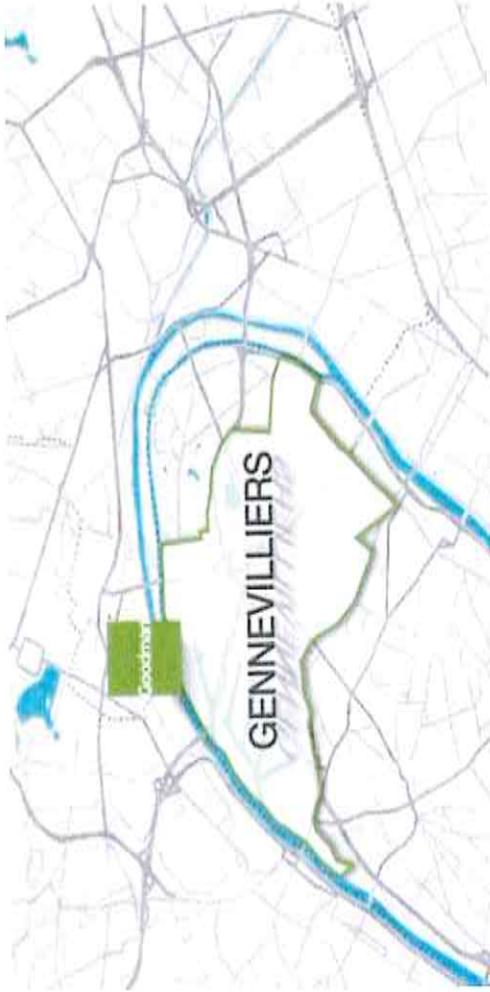
Goodman

Calendrier prévisionnel



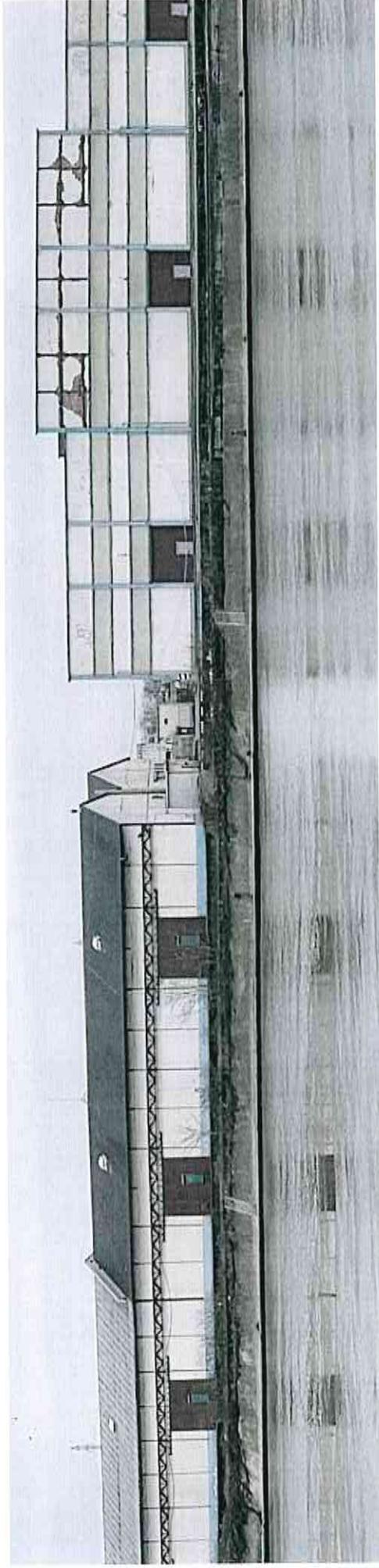
Contexte

GREEN DOCK
CITY-LOGISTICS



Site existant

GREEN DOCK
SOLUTIONS





Densification et sobriété foncière

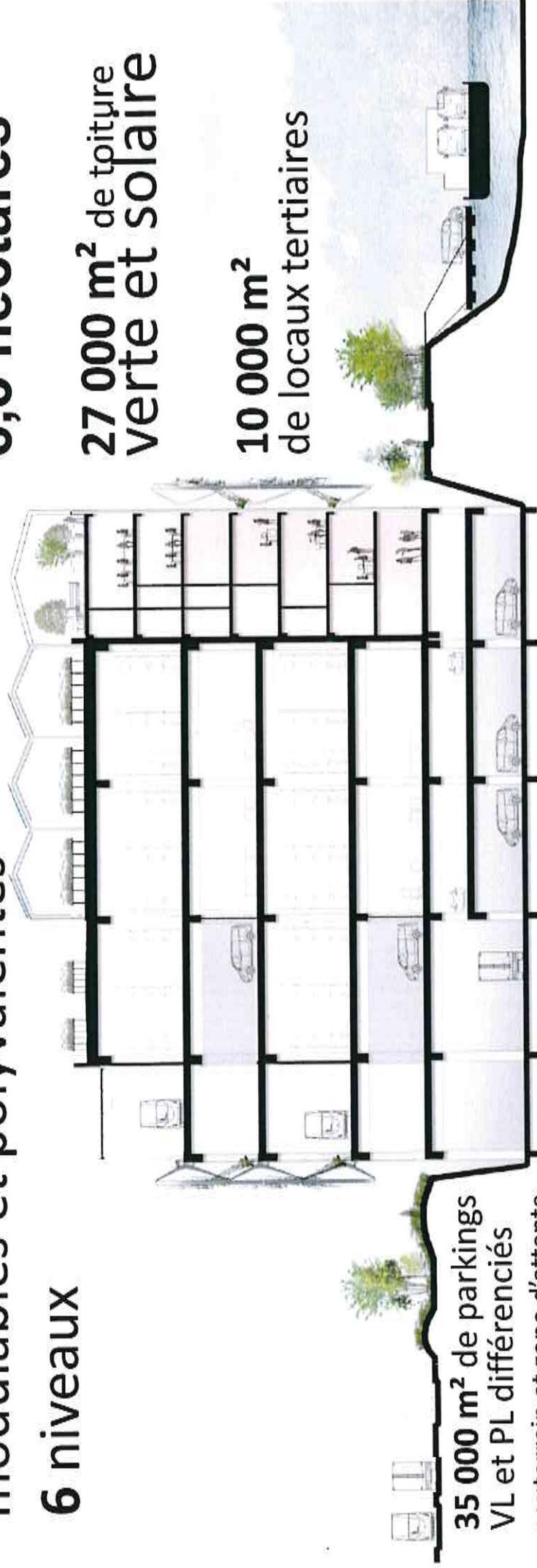
80 000 m² de surfaces
modulables et polyvalentes

6 niveaux

**Terrain de
6,3 hectares**

27 000 m² de toiture
verte et solaire

10 000 m²
de locaux tertiaires

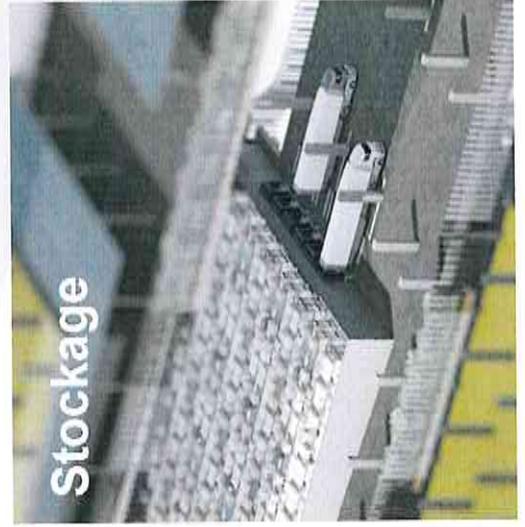
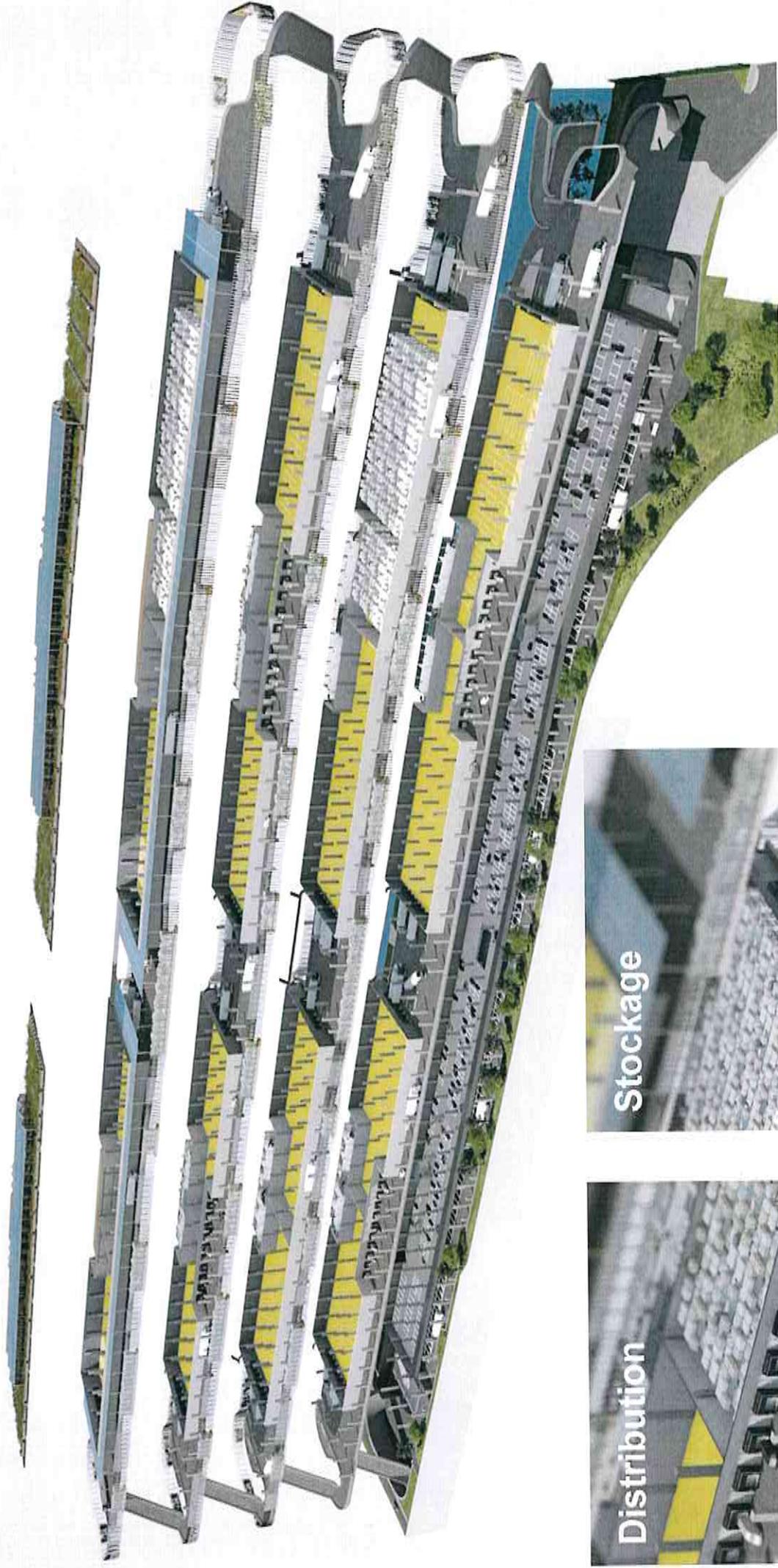


35 000 m² de parkings
VL et PL différenciés
souterrain et zone d'attente

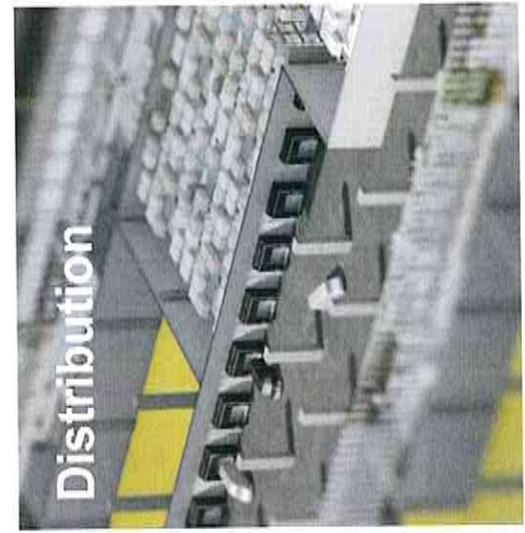


Logistique urbaine

GREEN DOCK
GREEN DOCK
GREEN DOCK

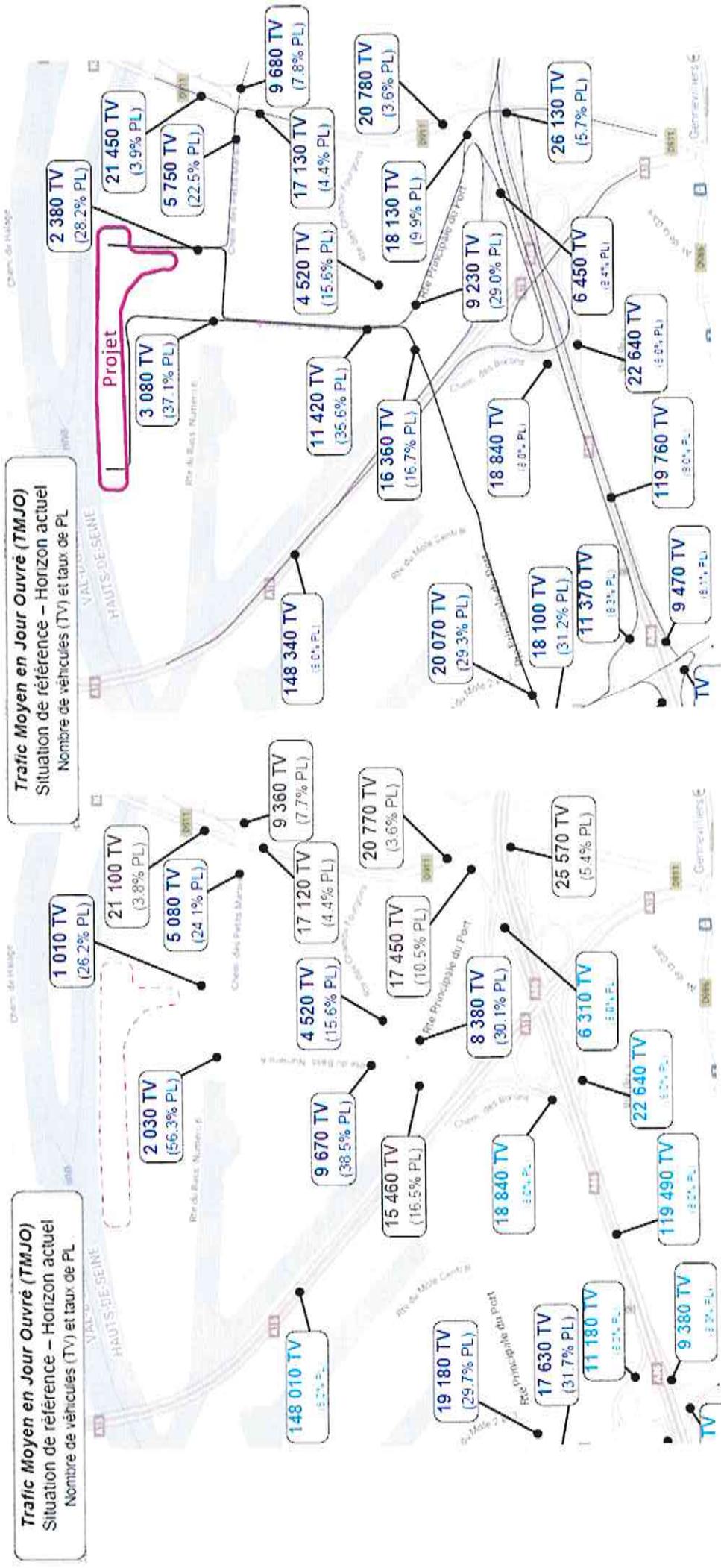


Stockage



Distribution

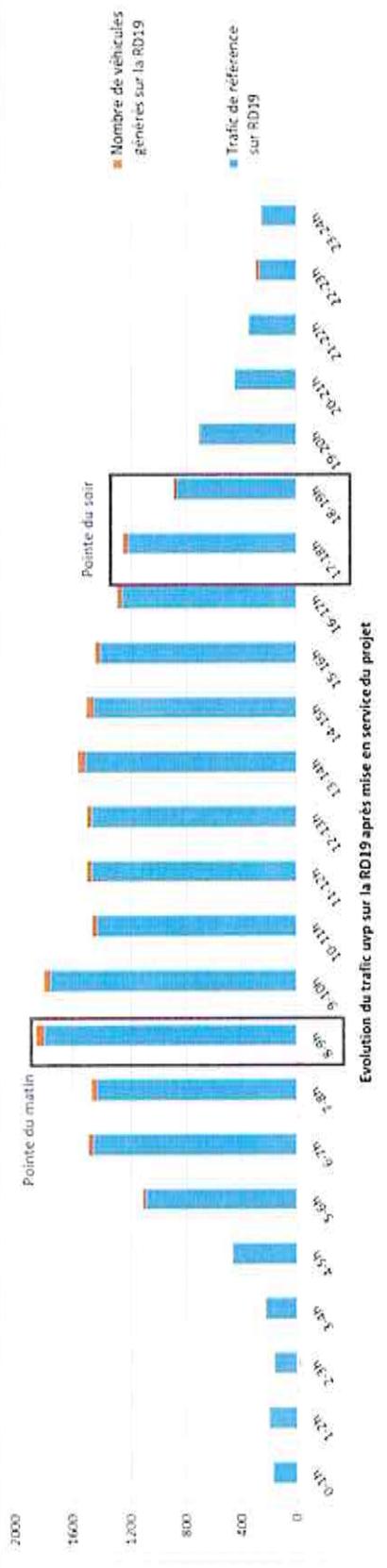
Trafic routier – Projections situation Avant / Après



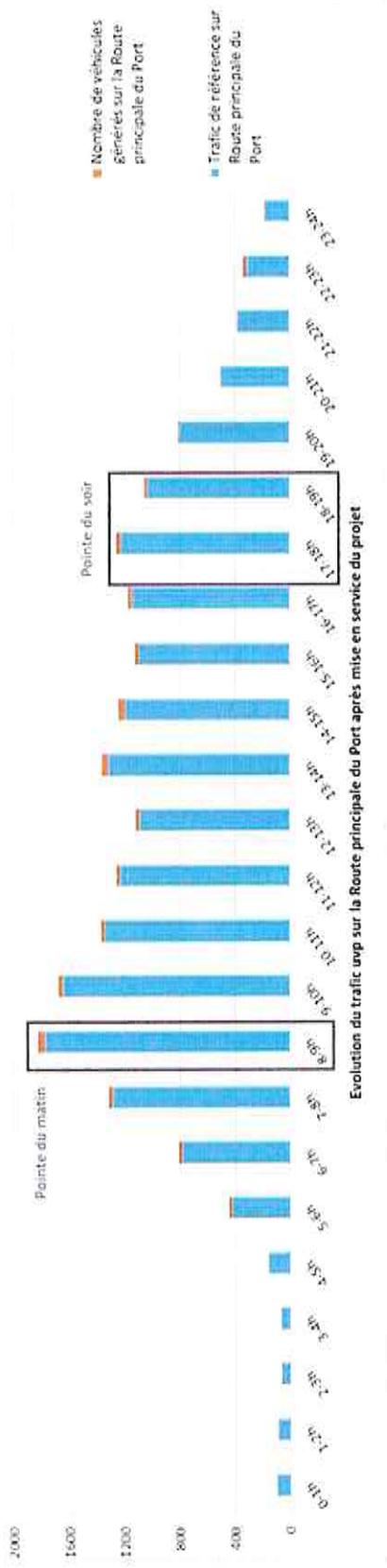
Avant

Après

Trafic routier – Evolution après mise en service



Evolution du trafic sur la route sur la RD19 (accès A86 & Gennevilliers Centre), après mise en service du projet

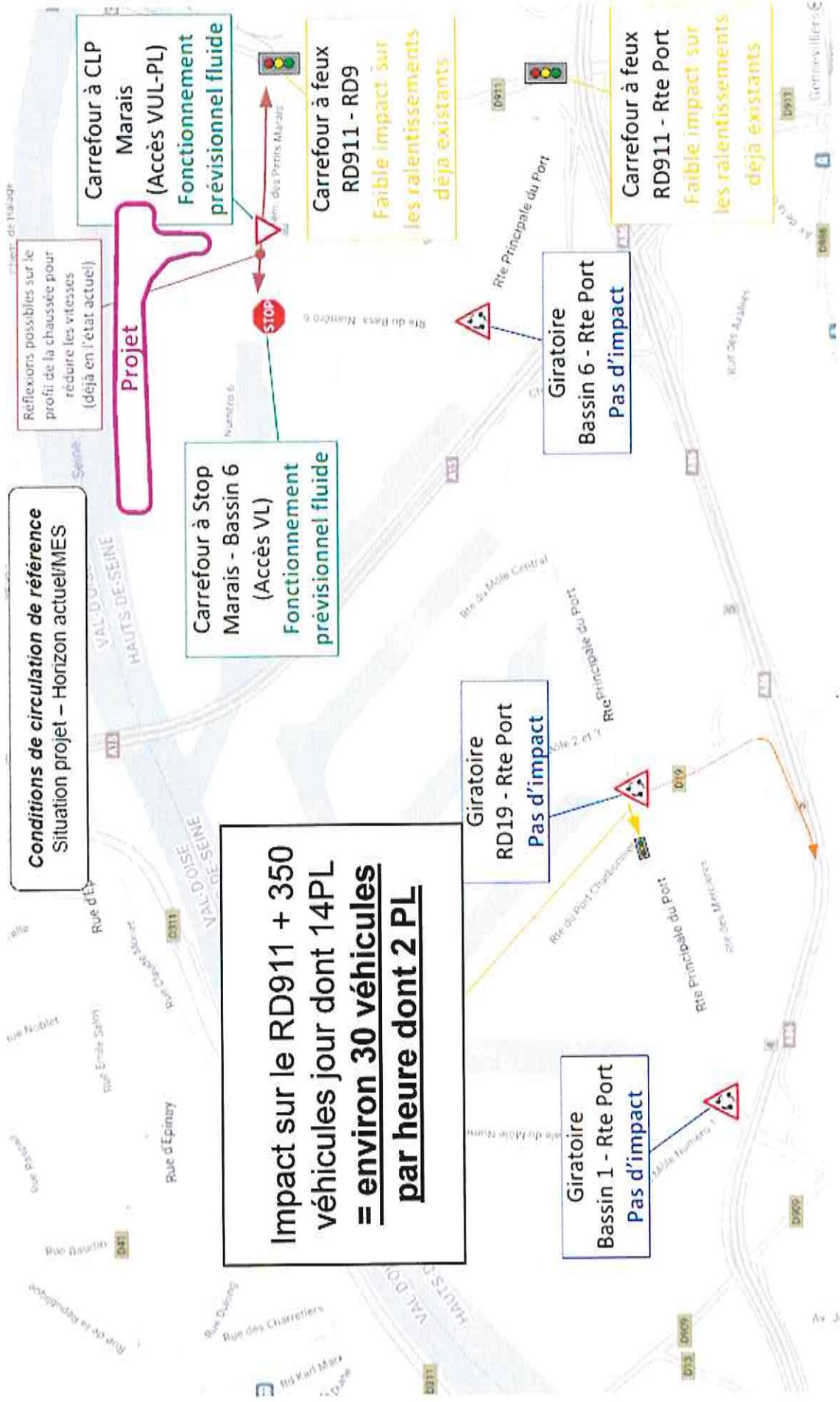


Evolution du trafic sur la Route principale du Port à l'Ouest (accès A86 & Colombes Centre), après mise en service du projet

En s'éloignant du projet, on constate assez logiquement une **dispersion du trafic** qui donne lieu à une **faible augmentation de trafic**. Si l'on s'intéresse à la distribution journalière du trafic sur les deux accès Ouest du port (RD19 et Route principale du port) où sont disponible des comptages en ligne à la journée, on constate en effet un **impact assez faible** de l'ordre de 2% à 3% sur les niveaux de trafic des deux axes, et ce quelque soit la période de la journée.

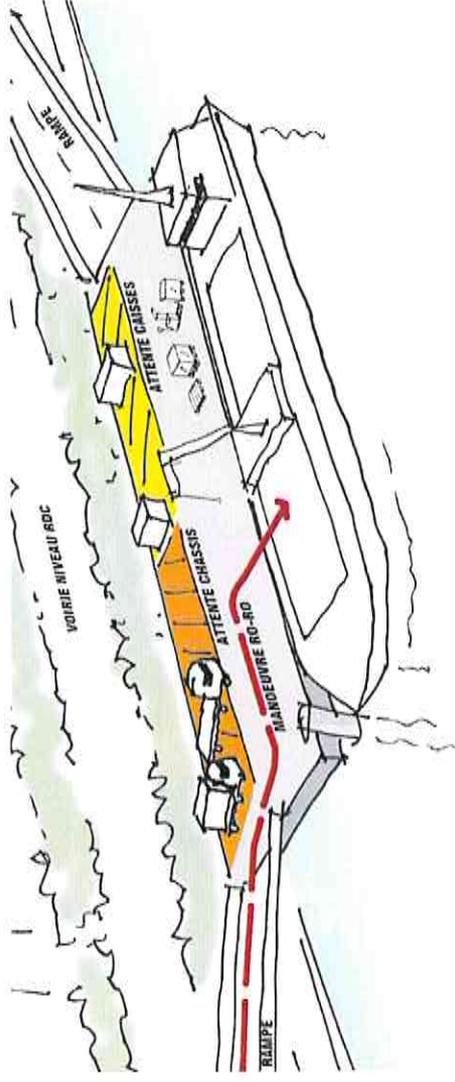
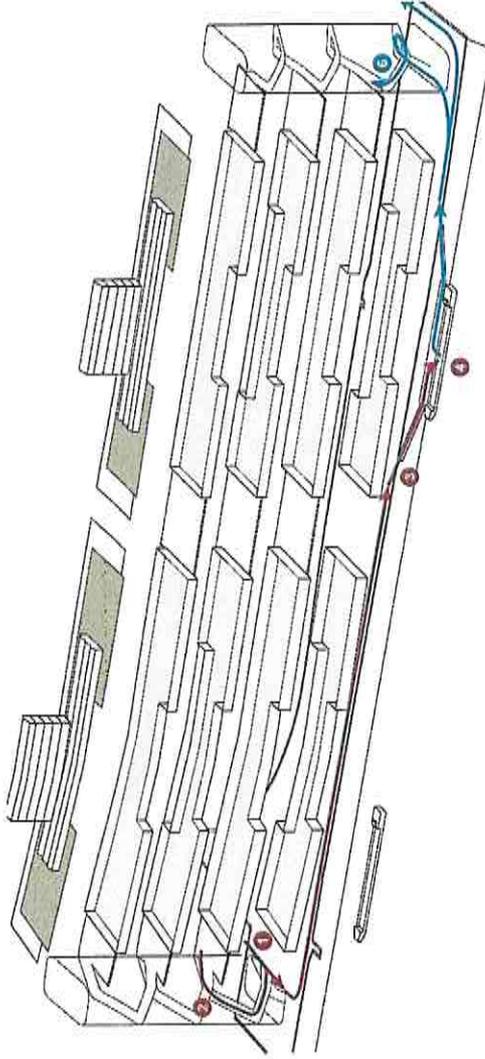
Sur d'autres axes structurants avec déjà d'importants volumes de trafic en situation de référence, l'impact relatif du projet est encore **plus faible** avec par exemple une **hausse du trafic journalier d'environ 1.6% sur le pont d'Epinais et de 0.2% sur l'A15** après mise en service du projet.

Trafic Routier – Synthèse de l'impact sur la circulation



Le projet est situé dans un environnement adapté, disposant d'infrastructures routières efficaces et suffisamment dimensionnées. L'impact du projet sera négligeable en terme de trafic généré.

Logistique fluviale



PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DU PONTON

+ Trafic Amont (15% volume trafic total):

A destination du terminal à conteneurs

Flux actuel: 30 bateaux / jour

Flux projet estimé: 1 à 2 bateaux / jour

Flux futur: 32 bateaux / jour

Augmentation relative 6%

+ Trafic Aval (15% volume trafic total):

A destination de la région francilienne

Flux actuel: 101 bateaux / jour

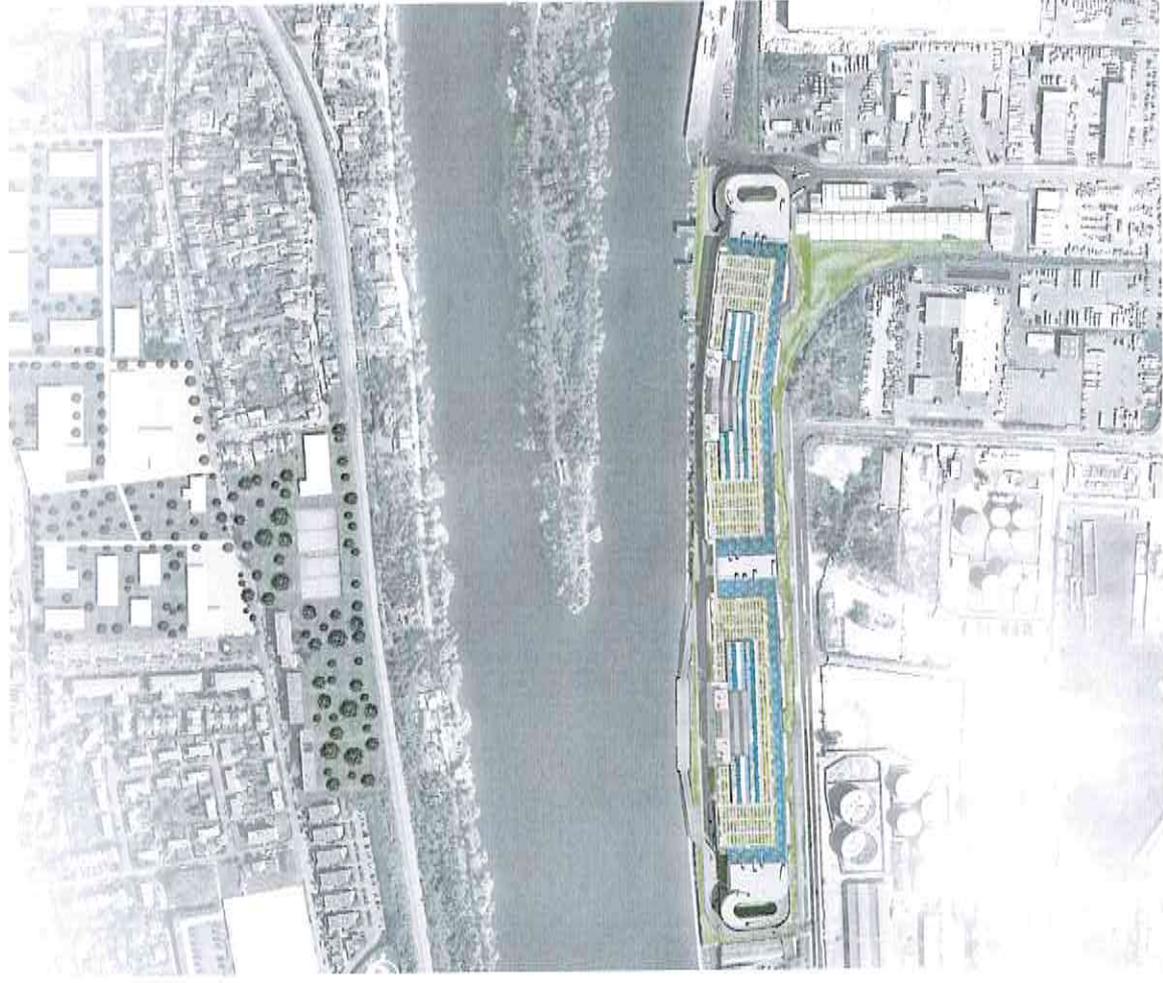
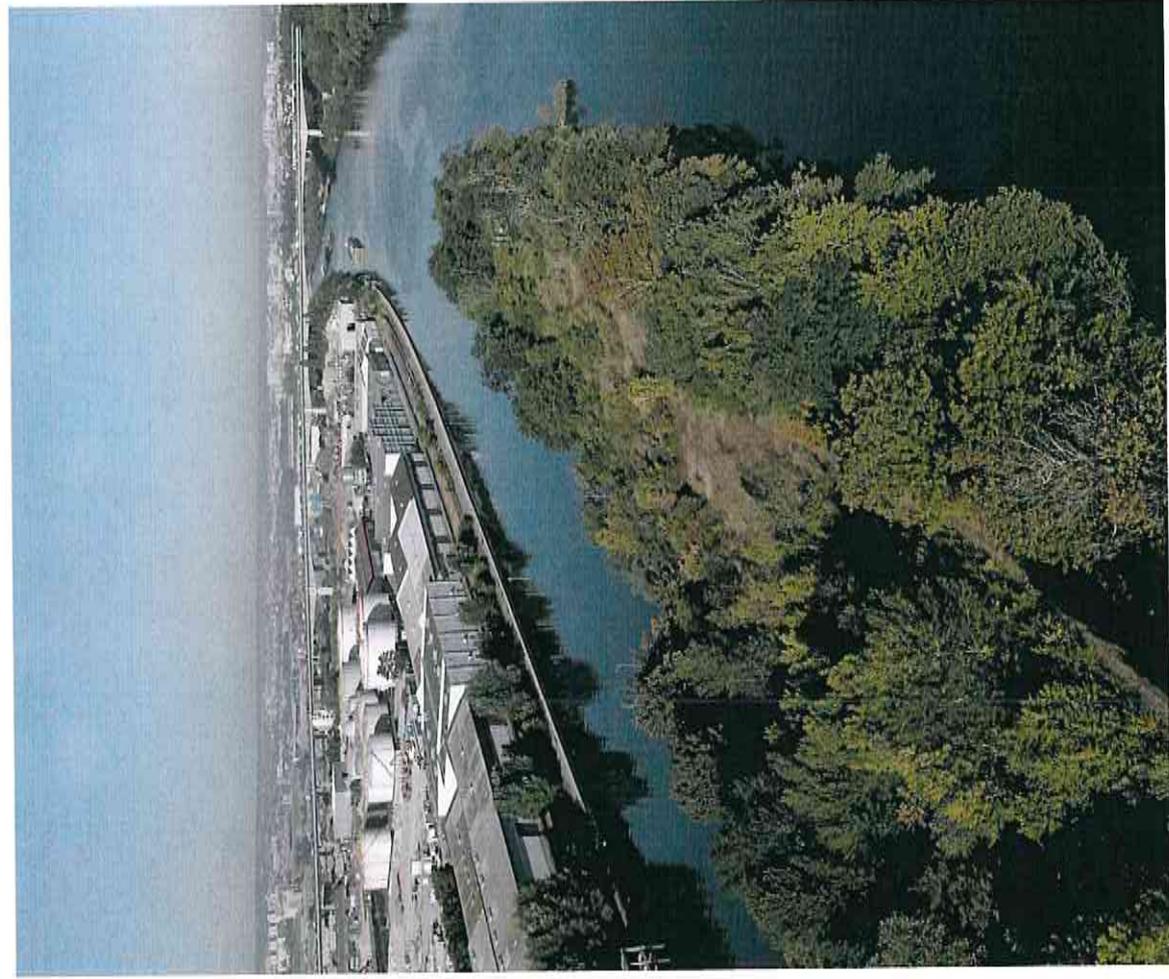
Flux projet estimé: 4 à 8 bateaux / jour

Flux futur: 109 bateaux / jour

Augmentation relative 8%



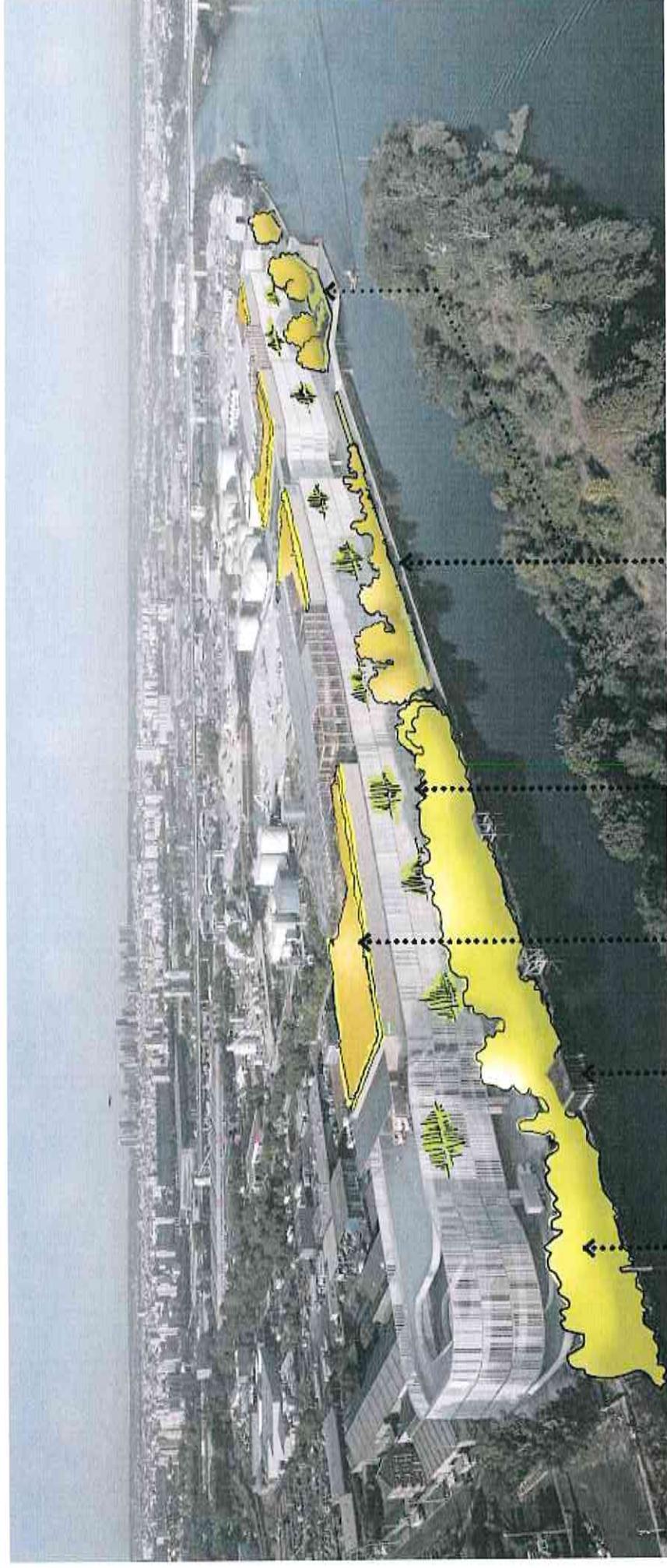
Architecture – un contexte entre industrie et nature



Architecture – un projet de qualité



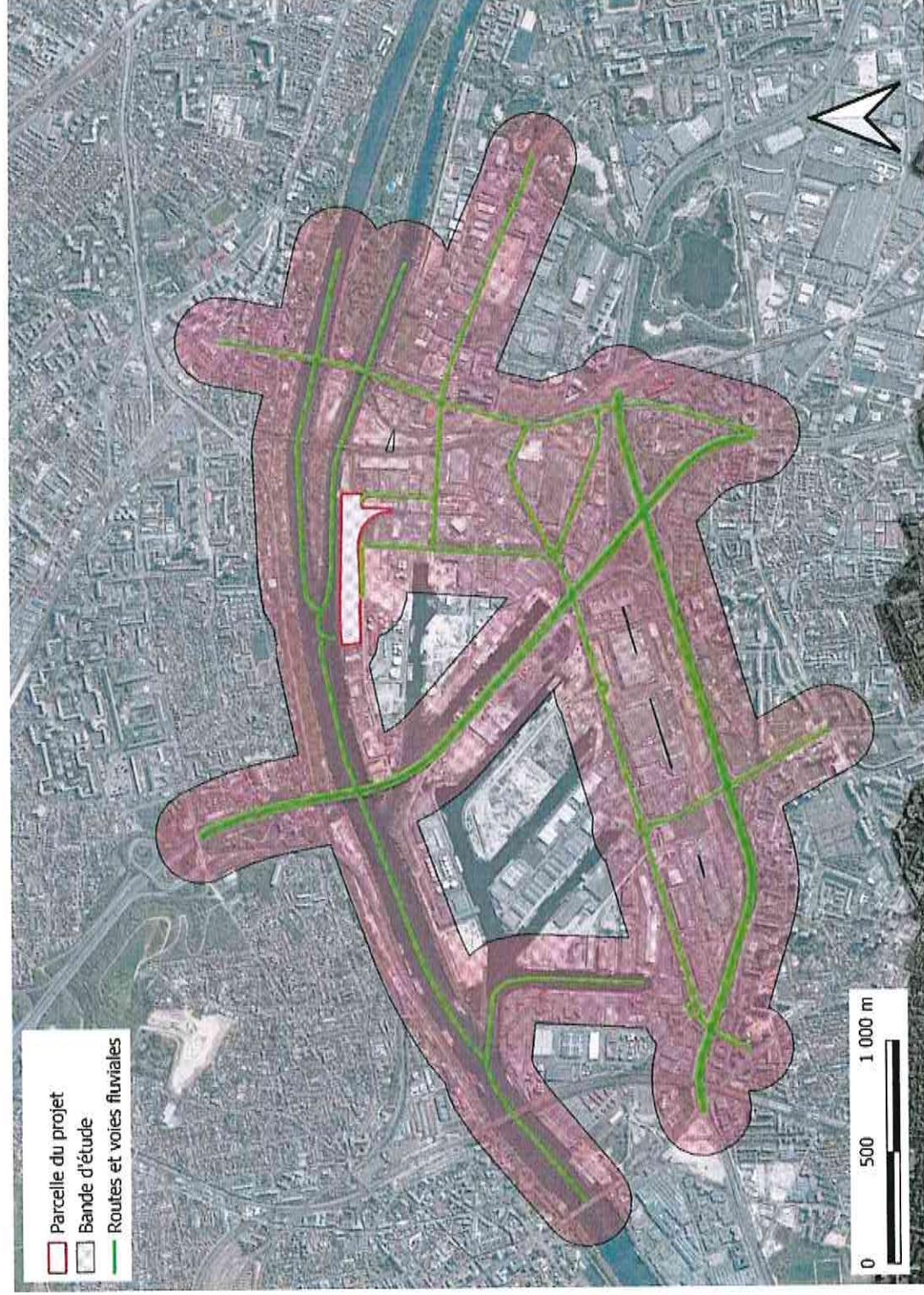
Architecture – un projet paysager



- 1 Ripisylve existante
- 2 Belvédère sur berge
- 3 Végétalisation multi-strate des hauts de berge
- 4 Plantes grimpanes et nichoires
- 5 Agriculture urbaine & Lisière herbacée

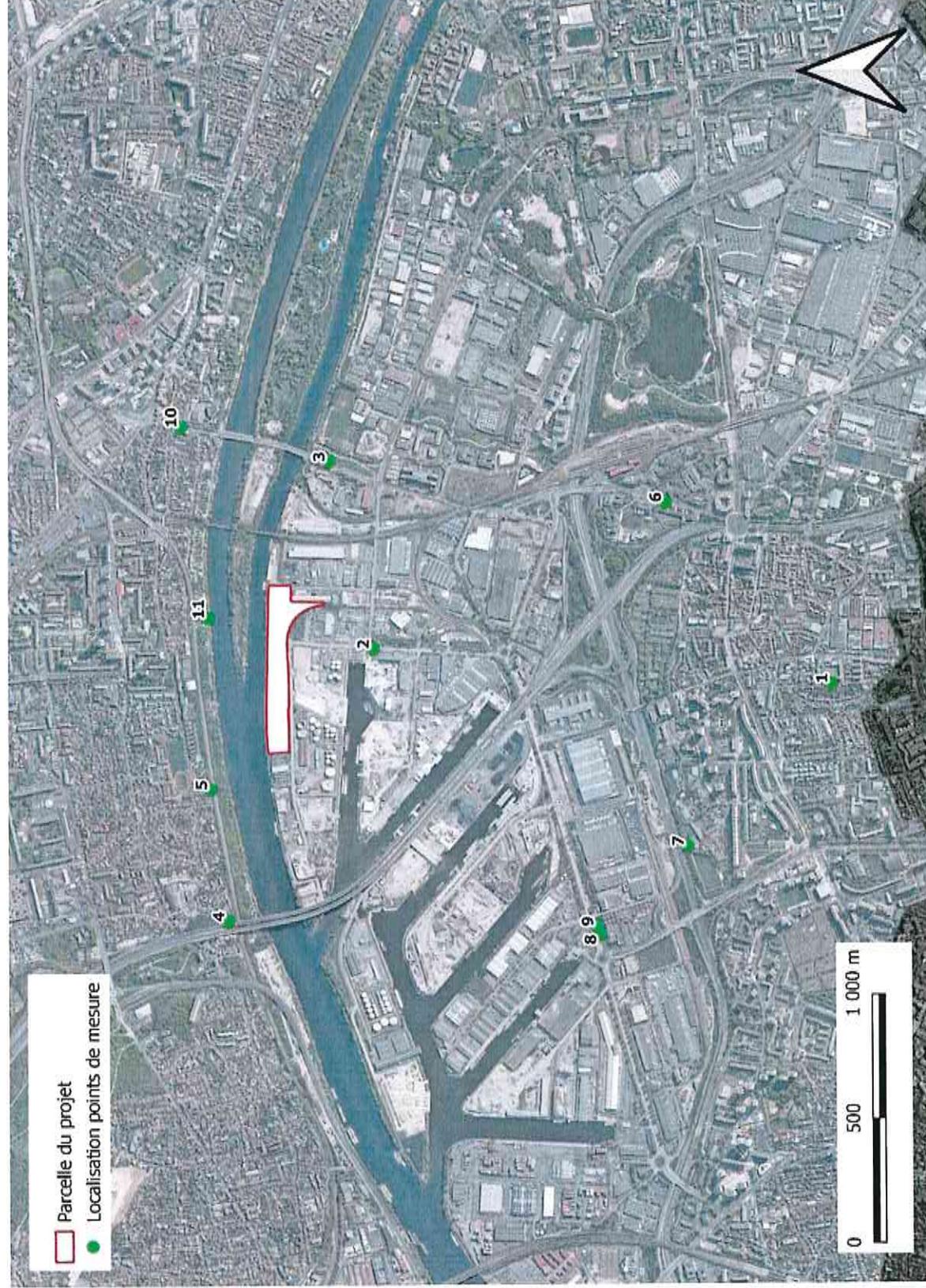
Intégration environnementale - Qualité de l'air

Méthodologie / Aire d'étude :



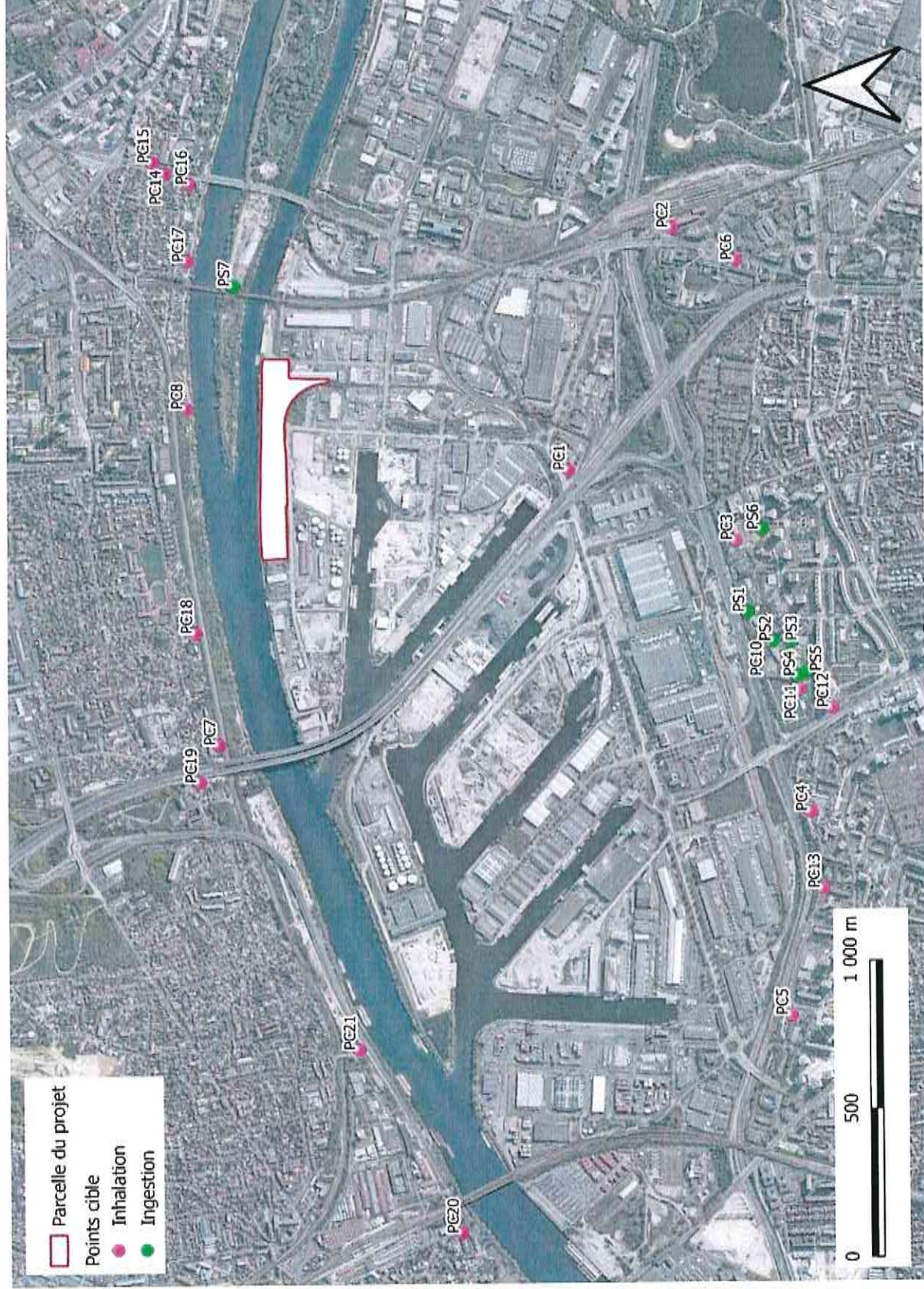
Intégration environnementale - Qualité de l'air

Méthodologie / Points de mesure in-situ:



Intégration environnementale - Qualité de l'air

Méthodologie / Points de calcul (à partir des mesures in-situ et données AirParif) :





Intégration environnementale - Qualité de l'air

Résultats :

Polluant/Scénario	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	CO	COVNM	Benzène	SO ₂	Arsenic ^a	Nickel ^a	Benzo[a]pyrène ^a
Scénario actuel	423,8	35,4	23,1	584,0	17,6	0,7	5,1	0,0190	0,1449	0,9579
Scénario futur - sans le projet (fil de l'eau)	342,2	33,5	21,2	477,5	12,4	0,5	5,0	0,0188	0,1431	0,8963
Impact au fil de l'eau	-19,2%	-5,3%	-8,2%	-18,2%	-29,2%	-31,0%	-1,1%	-1,0%	-1,2%	-6,4%
Scénario futur avec le projet	346,6	34,0	21,5	480,4	12,6	0,5	5,1	0,0190	0,1448	0,9033
Impact du projet	1,3%	1,4%	1,3%	0,6%	1,0%	0,7%	1,1%	1,1%	1,1%	0,8%

^a valeurs exprimées en g/jour

Intégration environnementale - Qualité de l'air

Conclusion : 7. Conclusions

Ce rapport préalable présente une analyse des effets du projet sur la qualité de l'air, et les risques sanitaires associés. Une étude complète sera présentée au sein du volet air et santé de l'étude d'impact.

Le projet va générer en phase opérationnelle du trafic routier mais aussi fluvial. L'impact des émissions sur la qualité de l'air a été quantifié et analysé.

L'analyse de l'état actuel en matière de qualité de l'air au sein de la zone d'étude a montré une qualité de l'air dégradée le long des axes routiers principaux, avec une bonne qualité de l'air attendue en dehors de ces zones. Une campagne de mesures in situ a été effectuée afin de compléter les données existantes. Cette campagne confirme ce constat.

Les émissions liées au trafic routier et fluvial ont été modélisées à l'aide du logiciel de dispersion atmosphérique ADMS Roads. Les concentrations moyennes annuelles en NO_2 , $\text{PM}_{1,0}$ et $\text{PM}_{2,5}$ ont été calculées pour les trois scénarii considérés dans cette étude préalable, et ce pour tous les points cibles spécifiques identifiés au sein de la zone d'étude. Les résultats montrent que les concentrations en $\text{PM}_{1,0}$ et $\text{PM}_{2,5}$ sont sous les valeurs limites pour tous les points cibles et ce pour les trois scénarii de l'étude (état actuel, fil de l'eau 2024 et 2024 avec le projet). Concernant le NO_2 , des dépassements sont prévus pour certains points cibles situés le long ou à proximité de l'A15 ; cependant, le projet n'est pas à l'origine de ces dépassements qui sont également projetés aux scénarii « état actuel » et « fil de l'eau 2024 ». Les augmentations en concentrations prévues avec la mise en service du projet ne dépassent pas $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le NO_2 (ou 0,5 % de la valeur limite) et sont négligeables ($0,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$) pour les $\text{PM}_{1,0}$ et $\text{PM}_{2,5}$.

⇨ **L'impact du projet sur la qualité de l'air est jugé peu significatif au droit de ces résultats.**

Les risques sanitaires par inhalation ont également été analysés. Les quotients de danger et excès de risque individuel calculés pour cette voie d'exposition sont inférieurs aux valeurs de référence respectives de 1 et 10^{-5} . **Pour la voie inhalation seule, les risques sanitaires sont jugés non préoccupants.** Ces calculs seront cependant mis à jour afin de prendre en compte l'exposition par ingestion au sein du volet air et santé. Cela permettra de caractériser les risques associés à l'exposition multiple (inhalation + ingestion).

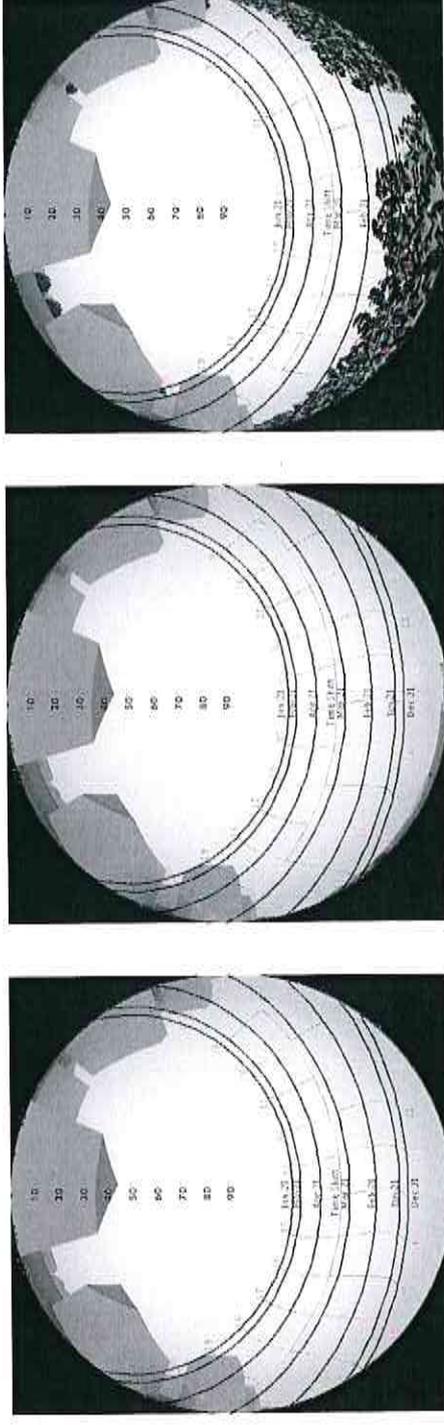
Intégration environnementale - Etude lumineuse

Méthodologie :

- Mesures in situ (tout autour du projet et notamment zone Natura 2000, chemin de Halage et Berge d'Epinay-sur-Seine faisant face au projet)
- Modélisation 3D du bâtiment dans son environnement



- Projection et impact du bâtiment sur l'environnement



- Résultats

Intégration environnementale – Ombre portée

PLAN DE MASSE ENSOLEILLEMENT

21 MARS

ÉQUINOXE DE PRINTEMPS (SOLEIL ENTRE 6H52 - 19H03)

15.30 D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE MARS

08H00

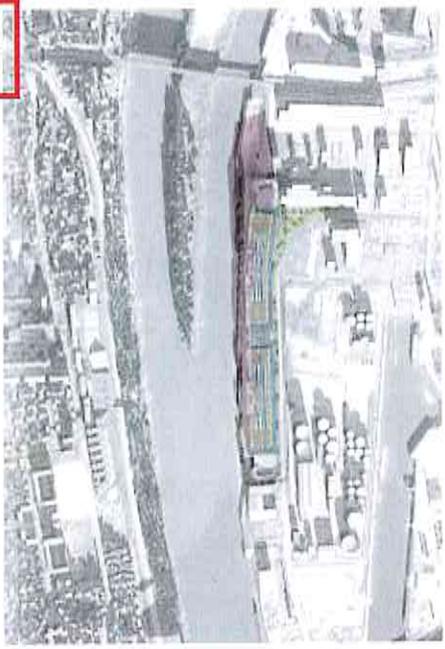


■ OMBRE PORTÉE BÂTIMENT GREEN DOCK
■ OMBRE PORTÉE ÉLÉMENTS DU SITE

12H00



17H00



21 JUIN

SOLSTICE D'ÉTÉ (SOLEIL ENTRE 5H48 - 21H57)

06.36 D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE JUIN

06H00



■ OMBRE PORTÉE BÂTIMENT GREEN DOCK
■ OMBRE PORTÉE ÉLÉMENTS DU SITE

12H00



19H00



Intégration environnementale – Ombre portée

PLAN DE MASSE ENSOLEILLEMENT

23 SEPTEMBRE

ÉQUINOXE D'AUTOMNE (SOLEIL ENTRE 7H39 - 19H45)

100% D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE SEPTEMBRE

09H00

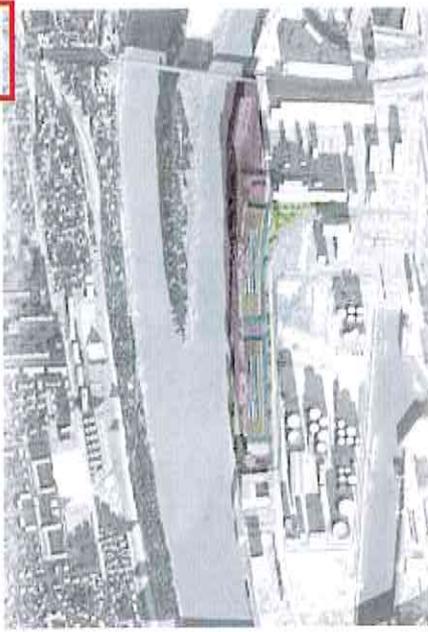


■ OMBRE PORTÉE BAÎMEVIT GREENDOCK
■ OMBRE PORTÉE ELEVENETS DU SITE

12H00



15H00



21 DÉCEMBRE

SOLSTICE D'HIVER (SOLEIL ENTRE 8H42 - 16H55)

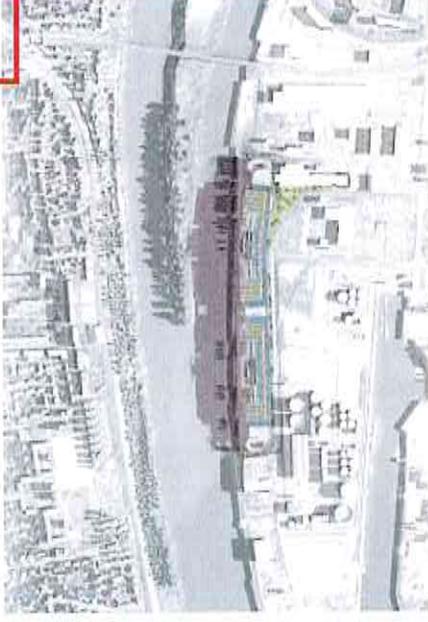
50,84% D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE DÉCEMBRE

09H00

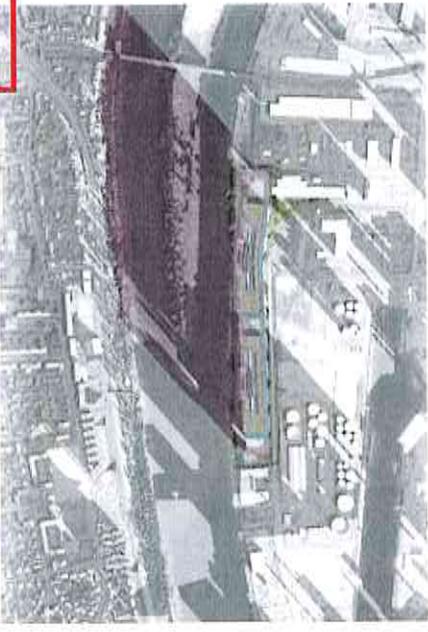


■ OMBRE PORTÉE BAÎMEVIT GREENDOCK
■ OMBRE PORTÉE ELEVENETS DU SITE

12H00



15H30



Intégration environnementale – Etude lumineuse

Conclusions ombre portée :

- **Zone natura 2000**
 - Le projet a un impact négligeable sur la durée d'ensoleillement annuel reçu par la zone Natura 2000 (*réduction uniquement le matin en hiver de 55 heures par an soit 1,5% de l'ensoleillement disponible annuellement*)
 - Le projet a un impact faible sur la quantité totale de lumière naturelle (soleil + voûte céleste) reçue annuellement par les berges de la zone Natura 2000 (surface verticale faisant face au projet), et un impact négligeable sur les autres surfaces (surfaces horizontales ou plus éloignées du projet). La flore est seule concernée, l'avifaune -qui justifie le classement Natura 2000- n'étant pas impactée par cette évolution.
- **Habitations berge Epinay**
 - Le projet a un impact négligeable sur la durée d'ensoleillement annuel reçu par les habitations (*réduction de 22 heures par an uniquement le soir en hiver, soit 0,5% de l'ensoleillement disponible annuellement*)
 - Le projet a un impact négligeable sur la quantité totale de lumière naturelle (soleil + voûte céleste) reçue annuellement par les façades et les jardins des habitations (*Réduction moyenne inférieure à 0,05% pour les façades, et inférieure à 0,6% pour les jardins*)
- **Impact négligeable de l'ombre portée du projet sur l'environnement**

Intégration environnementale – Etude lumineuse

Conclusions impact éclairage:

- **Zone natura 2000**
 - L'éclairage extérieur (voiries et quais) a un impact négligeable sur l'environnement, que ce soit pour l'éclairage vers la Seine, vers la zone Natura 2000, ou vers le ciel. *(Apport 0,04 lux, pour un maximum de 2 lux autorisés, et pour un éclairage ambiant nocturne lié à l'environnement lumineux de 0,4 lux soit 5 fois plus de lumière existante sur le site)*
 - L'éclairage intérieur du bâtiment, nécessaire à son fonctionnement, n'apporte aucune fuite de lumière directe vers le ciel
 - L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet, apporte une très faible portion de flux lumineux vers le ciel. *(3,3 % du flux émis est réfléchi vers la voûte céleste)*
 - L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet apporte un éclairage notable sur la berge de la zone Natura 2000 et sur la seine *(de l'ordre de 5 lux en moyenne à proximité du projet, et avec un maximum de 9 lux face aux zones de bureau du projet)*.
 Cependant, cet éclairage est temporaire et est destiné à être éteint en dehors des horaires de fonctionnement. Des aménagements architecturaux pourraient permettre de positionner les locaux voués à être le plus longtemps allumés en second jour, vers le centre du bâtiment et loin des façades. La double peau extérieure permet d'atténuer partiellement cet éclairage.
 Cet éclairage est uniquement lié aux réflexions multiples, et non à une lumière directement émise vers ces surfaces.
- **Impact faible en général, piste d'amélioration au moyen de l'intégration en façade des bureaux de dispositifs d'occultation pour la nuit**

Intégration environnementale – Etude lumineuse

Conclusions impact éclairage:

- Zone habitations Epinay

- L'éclairage artificiel extérieur (voies et quais) du projet a un impact négligeable sur les façades des habitations des riverains. (Apport inférieur à 0,01 lux, pour un maximum de 2 lux autorisés, et pour un éclairage ambiant nocturne lié à l'environnement lumineux mesuré sur site à 0,2lux)
- L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet apporte un éclairage notable sur les façades des habitations. Cet éclairage reste nettement inférieur à l'éclairage apporté par l'éclairage urbain. (apport de 1,5 lux sur les façades, pour 8 lux mesurés apportés par l'éclairage urbain)

Cependant, cet éclairage est temporaire et est destiné à être éteint en dehors des horaires de fonctionnement. Des aménagements architecturaux pourraient permettre de positionner les locaux voués à être le plus longtemps allumés en second jour, vers le centre du bâtiment et loin des façades. La double peau extérieure permet d'atténuer partiellement cet éclairage.

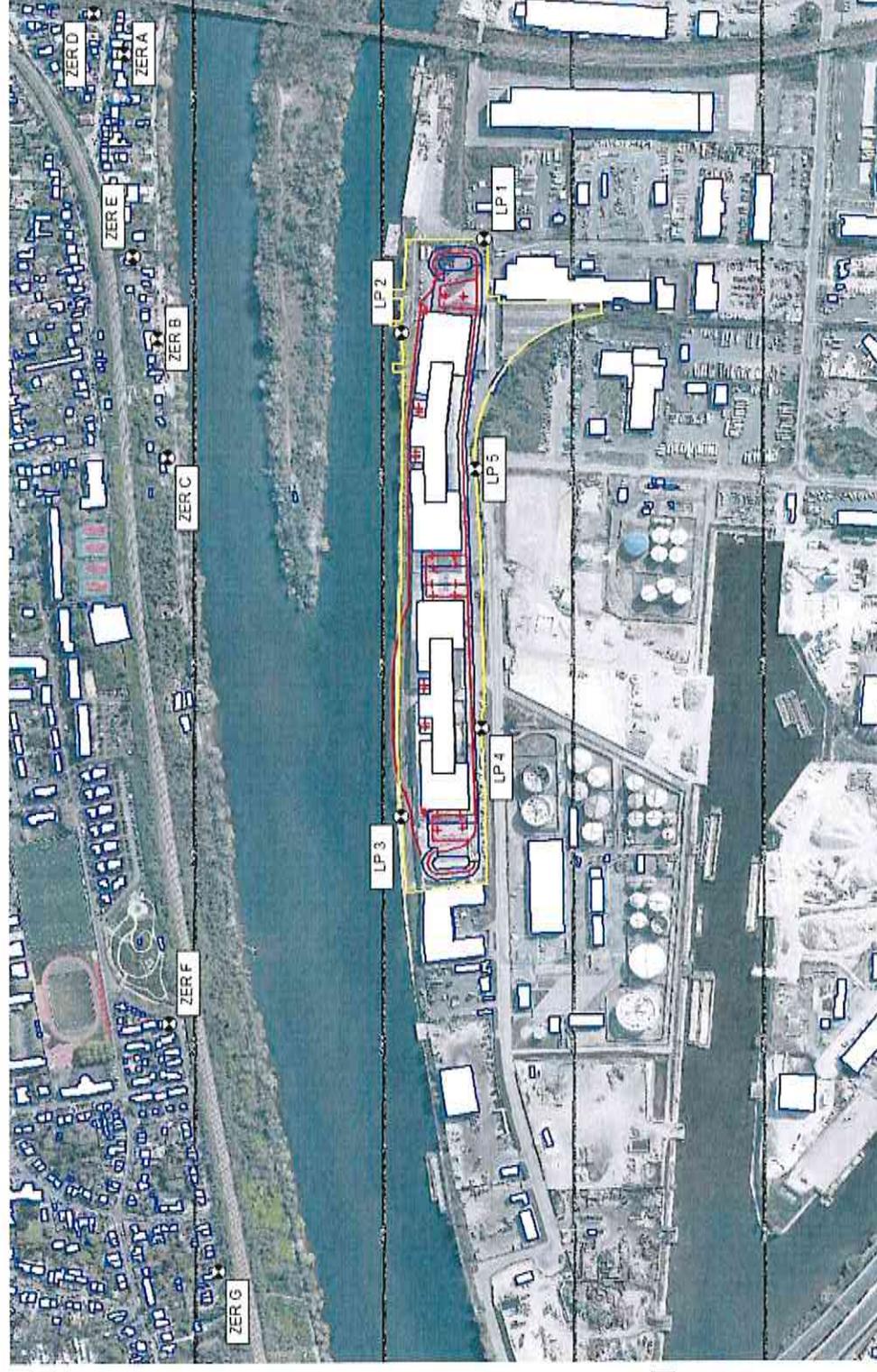
- Cet éclairage est uniquement lié aux réflexions sur le sol ou d'autres surfaces : aucune lumière directe n'est émise vers les habitations. Aussi, aucun éblouissement ou gêne visuelle n'est induite par la luminosité (luminance) du bâtiment en fonctionnement.
- L'éclairage intérieur du bâtiment, nécessaire à son fonctionnement, n'apporte aucune fuite de lumière directe vers le ciel ($ULR = 0$)
- L'éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet, apporte une très faible portion de flux lumineux vers le ciel. (3,3 % du flux émis est réfléchi vers la voûte céleste)

- Impact faible en général, piste d'amélioration au moyen de l'intégration en façade des bureaux de dispositifs d'occultation pour la nuit

Intégration environnementale - Etude acoustique

Méthodologie :

- Mesures in situ (tout autour du projet et notamment zone Natura 2000, chemin de Halage et Berge d'Epinaÿ-sur-Seine faisant face au projet)
- Modélisation 3D du bâtiment dans son environnement
- Projection et impact du bâtiment sur l'environnement
- Résultats



Intégration environnementale - Etude acoustique

Résultats – Conclusions – Période diurne

Etat futur prévisionnel - Limite de propriété - Période diurne					
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel jour (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant jour (calculé) en dBA	Niveau maximum admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
LP 1	53,5	54,9	57,5	70,0	OUI
LP 2	52,0	49,8	54,0	70,0	OUI
LP 3	59,5	59,5	62,5	70,0	OUI
LP 4	63,5	55,2	64,0	70,0	OUI
LP 5	54,5	56,0	58,5	70,0	OUI

Etat futur prévisionnel - ZER - Période diurne						
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel jour (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant jour (calculé) en dBA	Emergence calculée en dBA	Emergence admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
ZER A	46,2	43,6	48,0	1,8	5,0	OUI
ZER B	45,7	46,1	49,0	3,3	5,0	OUI
ZER C	45,4	46,4	49,0	3,6	5,0	OUI
ZER D	45,7	28,1	46,0	0,3	5,0	OUI
ZER E	43,5	40,3	45,0	1,5	6,0	OUI
ZER F	54,2	47,2	55,0	0,8	5,0	OUI
ZER G	56,6	44,7	57,0	0,4	5,0	OUI

Intégration environnementale - Etude acoustique

Résultats – Conclusions – Période nocturne (05h-7h)

Etat futur prévisionnel - Limite de propriété - Période nocturne - Pic activité						
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Niveau maximum admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)	
LP 1	50,0	54,9	56,0	60,0	OUI	
LP 2	49,5	49,7	52,5	60,0	OUI	
LP 3	50,5	59,5	60,0	60,0	OUI	
LP 4	53,5	55,2	57,5	60,0	OUI	
LP 5	54,0	55,9	58,0	60,0	OUI	
Etat futur prévisionnel - ZER - Période nocturne - Pic activité						
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Emergence calculée en dBA	Emergence admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
ZER A	45,1	43,3	47,5	2,4	3,0	OUI
ZER B	44,1	45,7	48,0	3,9	3,0	NON
ZER C	45,7	46,0	49,0	3,3	3,0	NON
ZER D	43,2	27,5	43,5	0,3	4,0	OUI
ZER E	44,7	39,9	46,0	1,3	3,0	OUI
ZER F	54,3	47,0	55,0	0,7	3,0	OUI
ZER G	53,3	44,6	54,0	0,7	3,0	OUI

Intégration environnementale - Etude acoustique

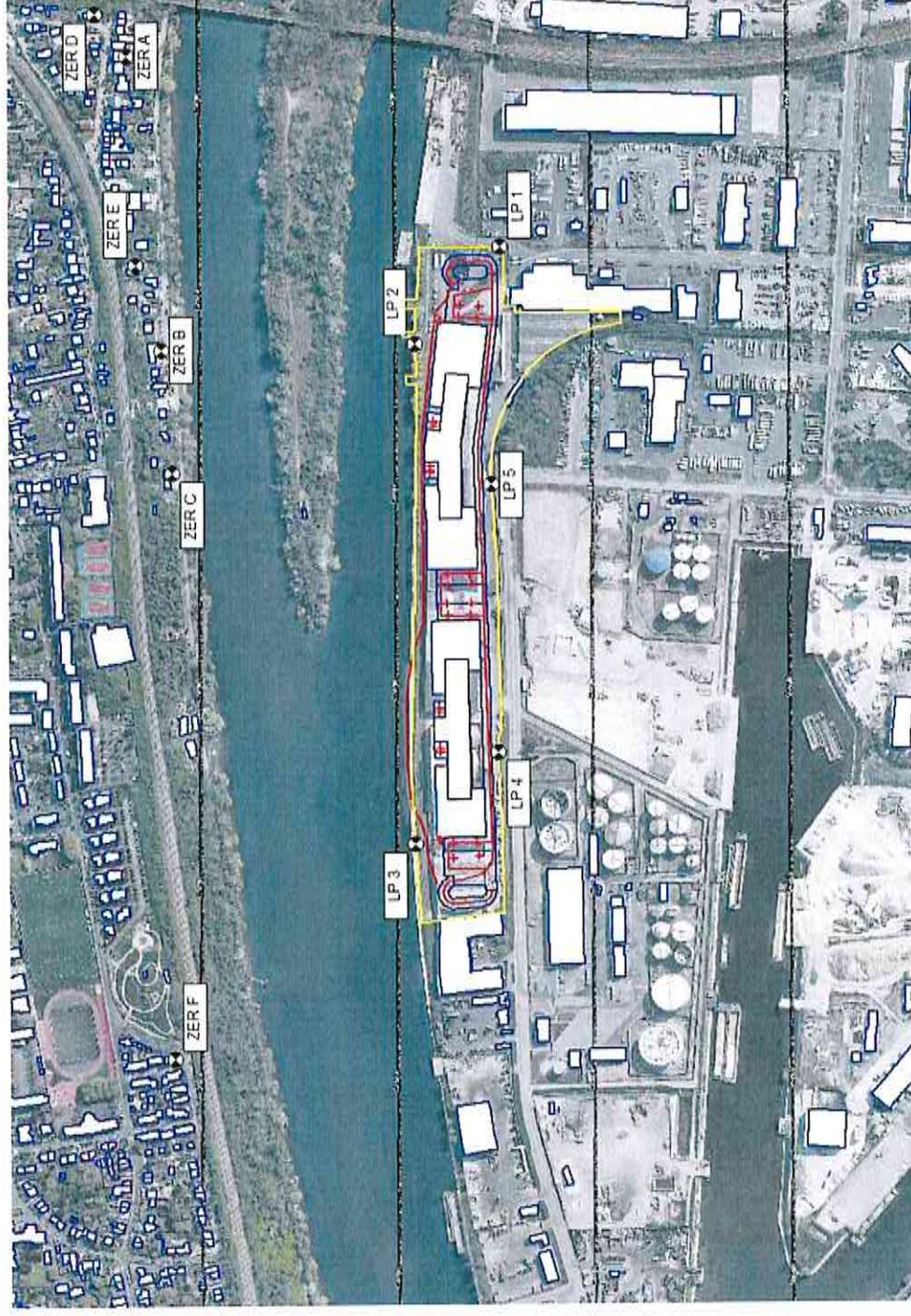
Résultats – Conclusions – Creux de la nuit (01h-03h)

Etat futur prévisionnel - Limite de propriété - Période nocturne - Creux de nuit						
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Niveau maximum admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)	
LP 1	50,0	54,3	55,5	60,0	OUI	
LP 2	49,5	47,3	51,5	60,0	OUI	
LP 3	50,5	59,1	59,5	60,0	OUI	
LP 4	53,5	53,9	56,5	60,0	OUI	
LP 5	54,0	55,0	57,5	60,0	OUI	
Etat futur prévisionnel - ZER - Période nocturne - Creux de nuit						
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Emergence calculée en dBA	Emergence admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
ZER A	33,8	43,0	43,5	9,7	4,0	NON
ZER B	32,5	45,3	45,5	13,0	3,0	NON
ZER C	35,4	45,7	46,0	10,6	3,0	NON
ZER D	32,0	26,9	33,0	1,0	/*	OUI
ZER E	32,6	39,4	40,0	7,4	4,0	NON
ZER F	45,4	46,8	49,0	3,6	3,0	NON
ZER G	46,0	44,4	48,5	2,5	3,0	OUI

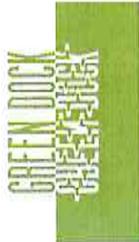
Intégration environnementale - Etude acoustique

Conclusions de l'étude :

- Respect de la réglementation dans la grande majorité des situations
- Impact sonore la nuit :
 - Pistes d'amélioration sur l'impact du projet vers la Seine au milieu de la nuit pendant la période la plus calme
 - L'évolution de la façade du projet permettra de répondre à cette contrainte



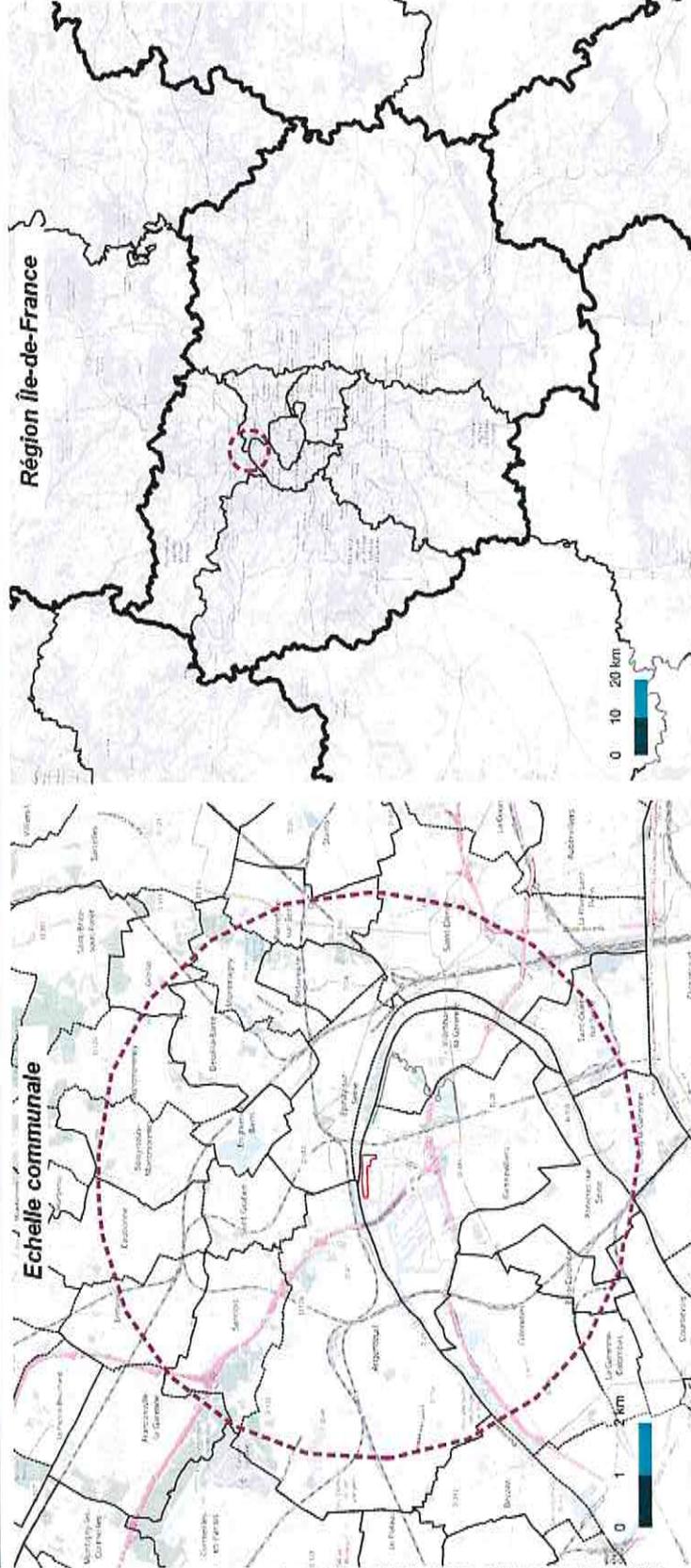
Intégration environnementale – enjeux biodiversité



Localisation des aires d'étude

Projet Greendock sur la commune de Gennevilliers (92)

-  Limite de propriété
-  Aire d'étude rapprochée
-  Île-Saint-Denis (N2000)
-  Aire d'étude éloignée
-  Communes
-  Départements
-  Régions



Goodman - Tous droits réservés - Sources : Biotopie (2023), IGN, OpenStreetMap - Cartographie : Biotopie, 2022-C6-16T16:10:34.700

Intégration environnementale – enjeux biodiversité

Stratégie de projet basée sur la méthodologie ERC.

Enjeu	Groupes et/ou espèces liés
Fort	Cortège d'oiseaux des milieux semi-ouverts <i>Serín cini (Très fort), Accentuaire mouchet (Moyen)</i>
	Cortège d'oiseaux des milieux urbains <i>Moineau domestique (fort), Bergeronnette grise (moyen)</i>
Moyen	Continuités écologiques
Faible	Habitats naturels
	Flore
	Lézard des murailles
	Cortège des milieux humides ou aquatiques <i>Martin pêcheur (Moyen), Sterne pierregarin (Moyen)</i>
	Autres espèces d'oiseaux
Négligeable	Insectes/Mammifères
	Amphibiens
Nul	Espèces exotiques envahissantes

1. Goodman s'engage à mettre en oeuvre une stratégie liée à la protection de la biodiversité basée sur **l'adoption de mesures d'évitement et de réduction**. Des mesures d'accompagnement supplémentaires seront portées dans le cadre du projet Green Dock, afin d'aller au-delà des obligations réglementaires en la matière.

2. A la différence d'autres projets portés à l'échelle de l'axe Seine, la conception du projet **ne sera pas basée** sur le choix de **mesures de compensation**, au détriment de l'environnement local. Des mesures de compensation ne seraient mises en oeuvre qu'en dernier recours.

3. L'ambition est de proposer à terme un site au **potentiel écologique supérieur au site actuel**

Cette stratégie est déployée à l'échelle de l'ensemble des phases du projet:

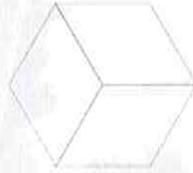
- Conception
- Travaux
- Exploitation

Stratégie Climatique



ENERGIE

- + Système énergétique unique
- + Production d'énergie renouvelable in-situ (centrale photovoltaïque 1,5MWc couplée à des pompes à chaleur et une installation géothermique)
- + Déploiement de bornes électriques



FRICHES

- + Redéveloppement du projet sur une friche
- + Absence d'artificialisation des sols



CIRCULARITE

- + Réduction de l'empreinte carbone du bâtiment (bétons bas-carbone, bois, livraison fluviale des matériaux, matériaux circulaires)
- + Certification net-zéro carbone



BIODIVERSITE

- + Stratégie biodiversité à l'échelle du site, avec étude de continuité de la zone Natura 2000
- + Toiture végétalisée, ferme urbaine



CONTRIBUTION

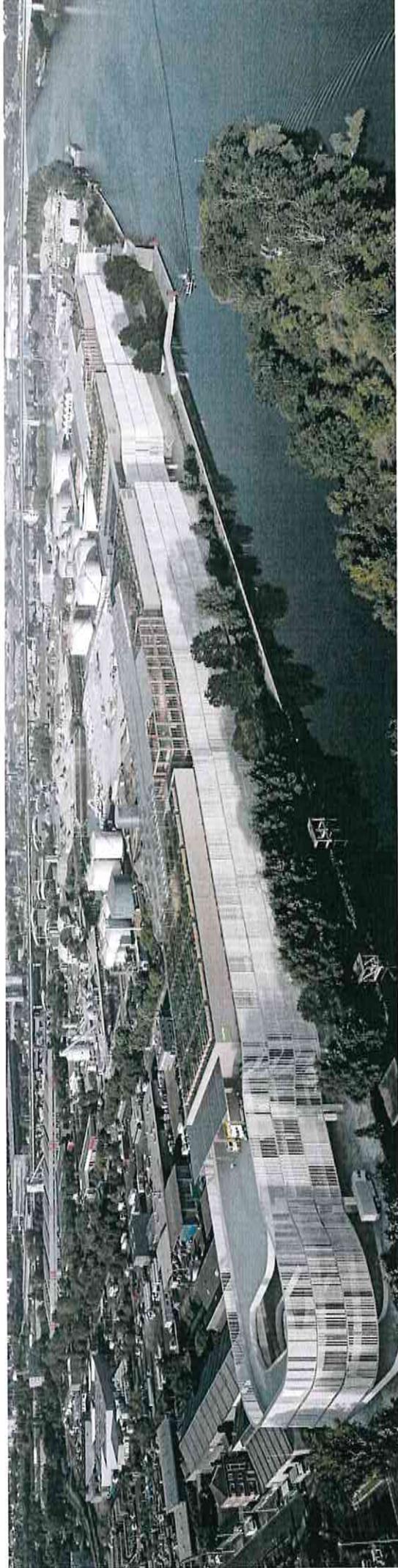
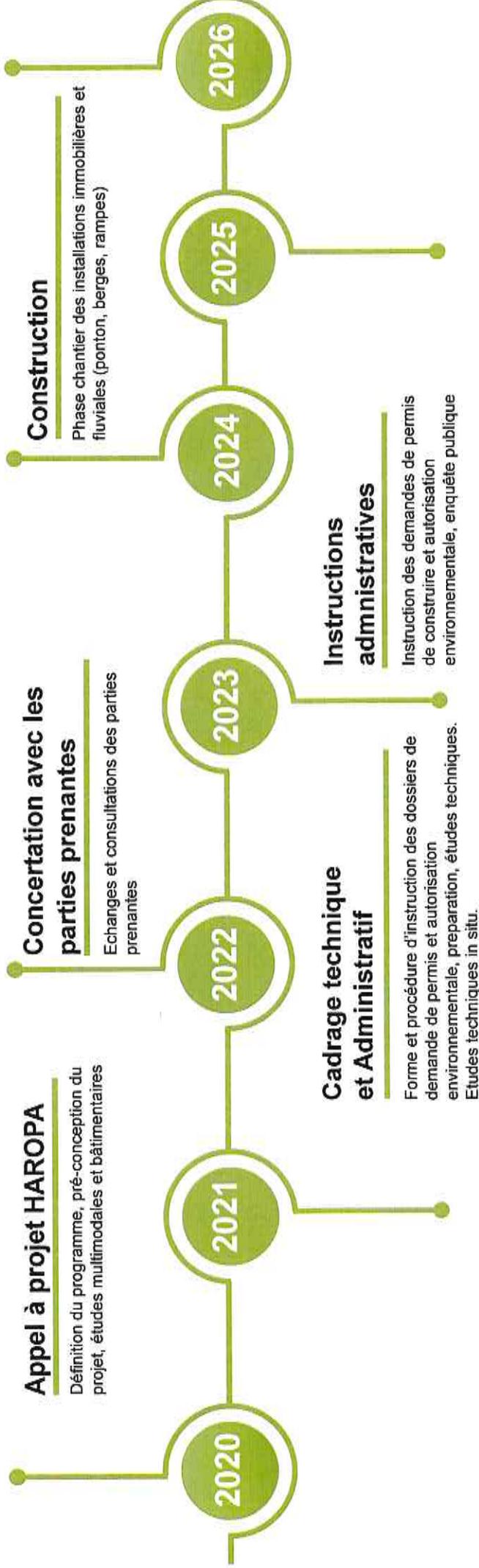
- + Contribution biodiversité locale, selon projets à identifier
- + 100% de compensation carbone pour les émissions résiduelles liées à la construction du bâtiment



BIEN-ÊTRE

- + Lieux de travail uniques de par leur relation à l'environnement
- + Lieux de détente et locaux partagés, terrasse

Calendrier prévisionnel



REUNION PUBLIQUE DU 12 OCTOBRE 2022
SUPPORT DE PRESENTATION



RÉUNION PUBLIQUE DE SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION

Mairie de Gennevilliers - 12 octobre 2022

GREEN DOCK
GENNEVILLIERS

Mot d'introduction

Patrice Leclerc

MAIRE DE GENNEVILLIERS

Mot d'introduction

Jean-Baptiste Poinclou

ANIMATEUR-MODÉRATEUR

PRÉSENTATION DE LA TRIBUNE

+ **Patrice LECLERC**, Maire de Gennevilliers

+ **Jean PLATEAU**, Haropa Port

+ **Philippe ARFI**, **Thibault VANHAEZEBROUCK** et **Nicolas OTAL**, Goodman

Animateur-modérateur : **Jean-Baptiste POINCLOU**

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

- 10' Raisons d'être d'un projet logistique en bord de fleuve (HAROPA)
- 10' Rappel des étapes passées (Goodman)
- 20' Enseignements des parties prenantes associatives (5' par association)
- 10' Enseignements du maître d'ouvrage (Goodman)
- 15' Propositions d'évolution du projet et engagements pour la suite (Goodman)
- 40' Échanges avec le public
- 10' Conclusions



1

RAISONS D'ÊTRE D'UN PROJET LOGISTIQUE EN BORD DE FLEUVE

**Raisons d'être d'un projet logistique
en bord de fleuve**

Jean Plateau

DIRECTEUR DU PORT DE GENNEVILLIERS

TRANSFORMATION DES MODÈLES LOGISTIQUES

Une transition nécessaire face à l'urgence climatique

+ **Stratégie Nationale Bas Carbone**

Bâtiment (-49% en 2030) / Transport (-28% en 2030)

+ **Zéro Artificialisation Nette**

Division par 2 de l'artificialisation des sols en 2030

+ **Zone à Faible Emission**

- ✓ **Repositionnement des centres logistiques** de distribution dans la Métropole
- ✓ Développement de la **multimodalité** (fleuve, fer)
- ✓ **Densification** sur les fonciers existant

LE PORT DE GENNEVILLIERS

PREMIERE PLATEFORME MULTIMODALE D'ILE DE FRANCE

Le port multimodal de Gennevilliers :

- + 400ha aménagés connectés route fleuve et fer
- + au cœur de la Métropole
- + 250 entreprises (BTP, Valorisation, Logistique,...)
- + Activités industrielles et logistiques

Les enjeux

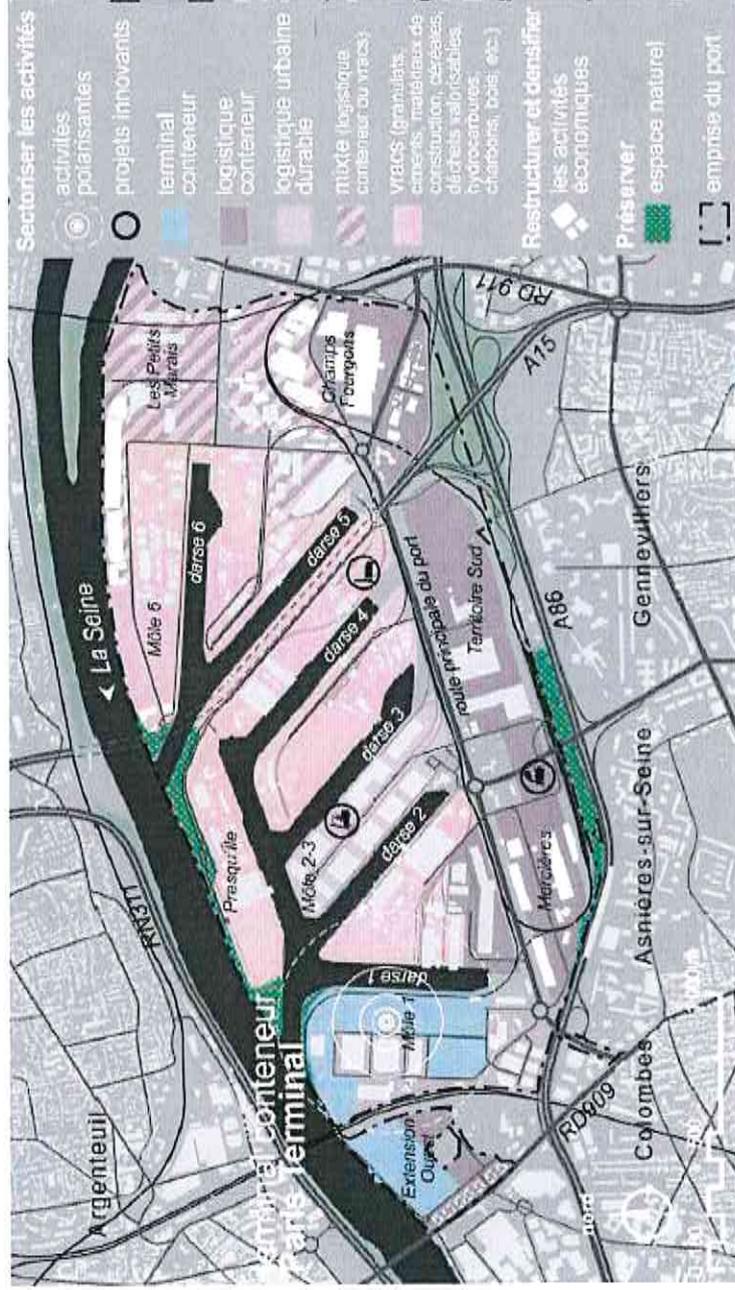
- + La densification des activités
- + Développer le trafic fluvial
- + Re-développer l'offre logistique d'entrepôts



- ✓ Limiter / Maîtriser les nuisances
- ✓ Qualité environnementale des projets

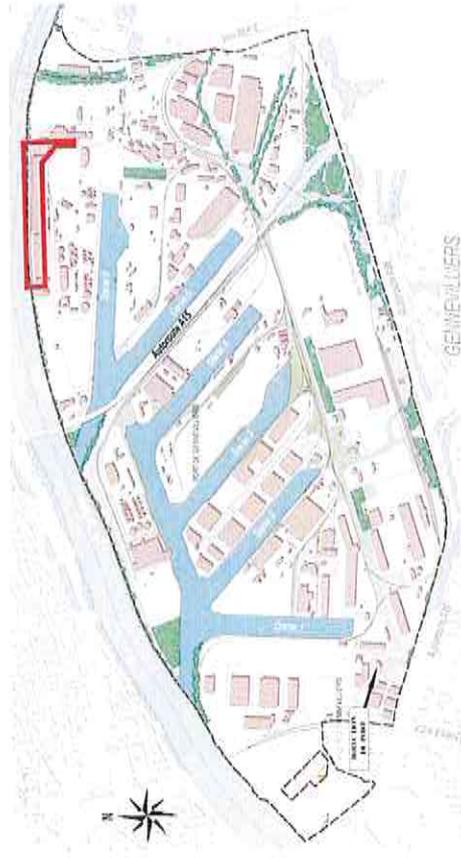
LE SCHÉMA D'ORIENTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Un Schéma d'Orientation et de Développement Durable :



- + Des engagements environnementaux
- + Certification ISO 14001
- + Cahier de Prescription Architectural Environnemental et Paysager
- + Charte d'Amélioration des Ports

DES OBJECTIFS FIXÉS DANS LE CAHIER DES CHARGES DE L'APPEL À PROJET LOGISTIQUE



Foncier de l'appel à projets

- + 6ha d'activités logistiques
- + un front bâti de 600m, 30.000m²
- + des berges artificialisées

Objectifs et critères de l'Appel à Projet

- + **Activité**
 - Logistique visant la densification
 - Multimodalité
- + **Environnement**
 - Maîtrise des nuisances et des impacts
 - Sobriété des installations (énergie / eau)
 - Qualité environnementale du projet (désimperméabilisation, biodiversité,...)
- + **Valeur économique créée pour le territoire (emploi, synergies,...)**

2

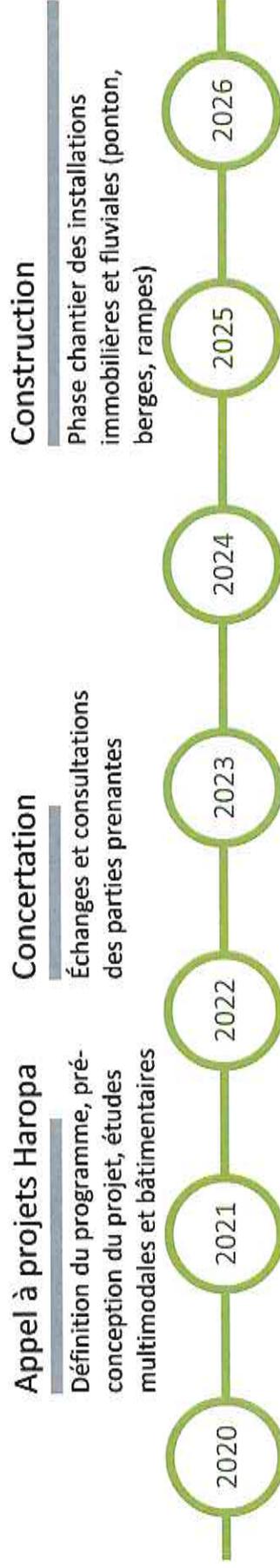
RAPPEL DES ÉTAPES PASSÉES

Rappel du projet et des étapes passées

Philippe Arfi

DIRECTEUR FRANCE GOODMAN

CALENDRIER PASSÉ ET PRÉVISIONNEL



Poursuite des études et procédures d'autorisation

Approfondissement des études, réalisation des dossiers de demande d'autorisation, instruction, enquête publique, autorisations.
Dépôt des dossiers : Avril 2023

Premières études

Définition des principales caractéristiques, recueil des données environnementales

LES ÉTAPES DE CONCERTATION PASSÉES

- + Une concertation associative volontaire en phase de pré-études
 - Atelier de travail + visite de site : 10 mai 2022
 - Atelier Evolution des flux : 8 juin 2022
 - Atelier Biodiversité et environnement : 21 juin 2022
 - Atelier Insertion architecturale : 28 juin 2022
 - Atelier Socio-économie : 5 juillet 2022

- + Une concertation volontaire au titre du code de l'urbanisme
 - Des modalités délibérées par le conseil municipal de Genevevilliers le 25 mai 2022
 - Une concertation du 13 juin au 14 octobre 2022
 - Une plateforme de consultation en ligne
 - 2 réunions publiques : 14 septembre et 12 octobre 2022

- + Une réunion conclusive commune aux deux démarches : le 12 octobre 2022
- + Un bilan de la concertation à venir incluant réponse à l'ensemble des questions posées

3

ENSEIGNEMENTS DES PARTIES PRENANTES ASSOCIATIVES

4

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR GOODMAN

Les enseignements de la concertation

Thibault Vanhaezebrouck

GOODMAN

GREEN BOOK
01-2-2016

UNE CONCERTATION NÉCESSAIRE

- + Un cadre réglementaire qui n'imposait pas de concertation au porteur de projet au titre du code de l'environnement
- + Le choix d'une concertation volontaire associant largement les différentes parties prenantes du territoire
- + Une concertation associative au printemps 2023 qui a largement mobilisé les parties prenantes
- + Des temps longs d'échanges, notamment lors des ateliers thématiques
- + Une concertation publique volontaire sous l'égide de la ville de Gennevilliers : une vingtaine de contributions en ligne

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET QUESTIONNÉE

- + Une opportunité questionnée par certains :
 - Sur la pertinence même de la logistique : un projet porteur d'un modèle de société de consommation ?
 - Sur la réalité du besoin en surfaces logistiques exprimé par les acteurs économiques : un besoin à démontrer
 - Sur la concurrence avec l'offre logistique existante : un projet en substitution d'autres sites logistiques ?
 - Sur la pertinence de la localisation d'activités logistiques en bord de fleuve

- + Pour d'autres, une opportunité reconnue face à l'alternative d'une logistique en grande couronne :
 - Une alternative à l'artificialisation de terres agricoles
 - Une localisation des emplois et des activités au plus près de la zone dense

LES CRAINTES EXPRIMÉES

- + L'impact visuel, une crainte exprimée par les habitants de la rive droite :
 - Une difficulté à objectiver et à converger collectivement sur la réalité de l'impact, notamment sur les perspectives architecturales présentées
 - La crainte d'une qualité de vie dégradée par ce changement paysager
 - La crainte d'une dévalorisation immobilière
- + L'impact lumineux, sonore et la qualité de l'air liés aux trafics, une crainte pour la qualité de vie des riverains des berges de Seine
- + Les impacts potentiels sur la biodiversité
 - La crainte d'un impact sur l'avifaune présente sur la zone Natura 2000 ou la biodiversité des berges de Seine
- + La compatibilité du projet avec les activités nautiques de loisirs questionnée

LES ATTENTES OU EXIGENCES EXPRIMÉES

- + Faire preuve de plus d'ambition dans le recours au trafic fluvial
- + Garantir la compatibilité du projet avec les activités nautiques
- + Réduire l'impact du trafic lié au projet
- + Réduire l'impact visuel du projet
- + Améliorer l'insertion du bâtiment dans son environnement
- + Garantir des continuités écologiques et la compatibilité du projet avec la zone Natura 2000
- + Favoriser l'insertion et l'emploi local

5

PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION DU PROJET ET ENGAGEMENTS POUR LA SUITE

**Les propositions d'évolution du projet et engagements
pour la suite**

Thibault Vanhaezebrouck Nicolas Otal

GOODMAN

**GREEN DUCK
BUSINESS**

LES PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION DANS LA CONCEPTION DU PROJET

- Une recherche d'amélioration de l'insertion du projet
- Regroupement des serres en un seul bloc et déplacement à l'est du projet
- Création de zones d'accueil de la biodiversité en toiture
- Une adaptation des rampes pour contenir le bruit des camions



REORGANISATION FERME

ACCUEIL BIODIVERSITE

ADAPTATION DES RAMPES

DOCUMENT DE TRAVAIL

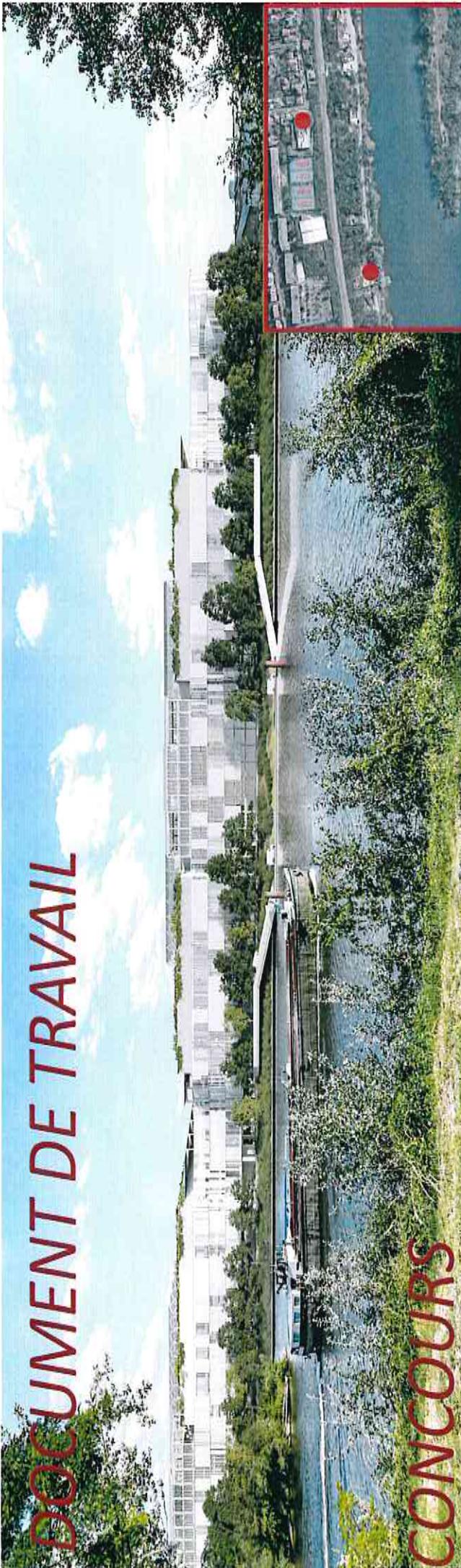
LES PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION DANS LA CONCEPTION DU PROJET

- + Une recherche d'amélioration de l'insertion architecturale et paysagère
 - **Végétalisation de la façade**
 - Création d'un **rythme** à travers le traitement architectural
 - Insertion de **zones d'accueil de la biodiversité en façade**

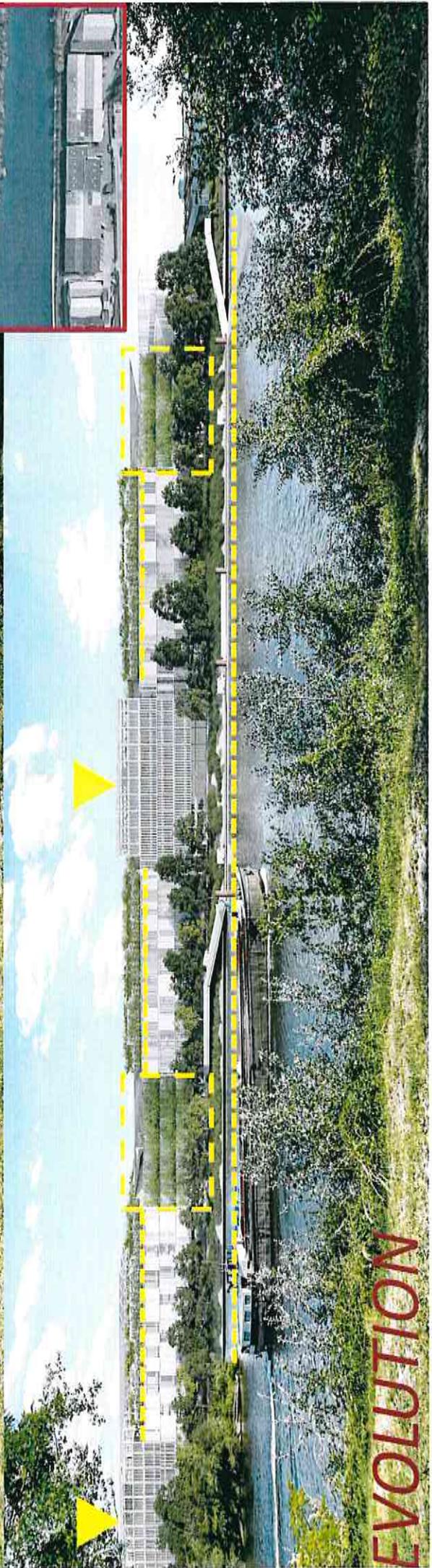
Engagement lié :

- ✓ Définir avec les architectes conseils des mairies concernées les points à retenir pour les perspectives de la future étude architecturale et paysagère

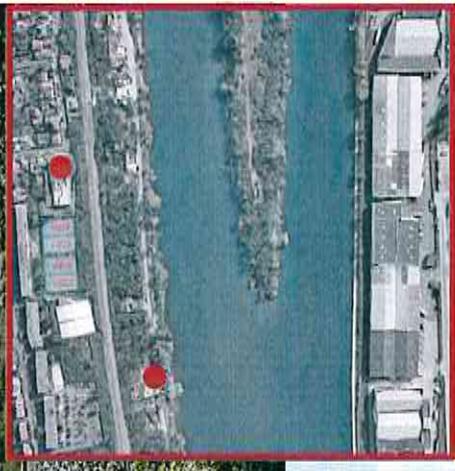
DOCUMENT DE TRAVAIL



CONCOURS



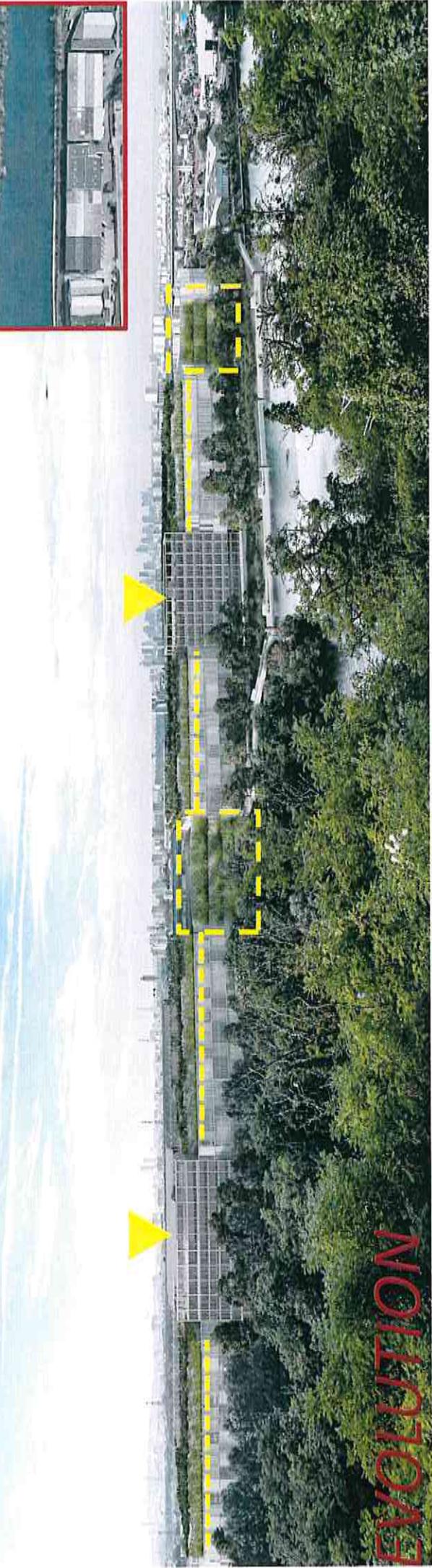
EVOLUTION



DOCUMENT DE TRAVAIL



CONCOURS



EVOLUTION

LES PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION DANS LA CONCEPTION DU PROJET

- + Un doublement vers l'ouest de la taille du ponton
- + Ouverture du ponton aux usagers du Port



Engagements liés :

- ✓ L'interdiction de navigation sur le petit bras de Seine pour les utilisateurs de Green Dock
- ✓ Publication annuelle des volumes de marchandises transitant par le ponton

LES ENGAGEMENTS SUR LA MOBILITÉ

- + Imposer aux utilisateurs de Green Dock une flotte de véhicules de distribution urbaine zéro-émissions dès 2030
- + Augmenter la taille de la centrale photovoltaïque afin de répondre aux besoins des véhicules électriques
- + Mettre en place d'un Plan de Mobilité avec les utilisateurs du site



LES ENGAGEMENTS POUR LA CONDUITE DES ÉTUDES À VENIR

- + À court terme :
 - Travailler avec le **Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et les associations agréées pour la protection de l'environnement** sur les mesures de biodiversité
 - Demander un **cadrage préalable** à l'Autorité environnementale
- + En vue de l'enquête publique :
 - Mettre les études à la disposition du public **un mois avant l'enquête publique**

LES ENGAGEMENTS PENDANT LE CHANTIER

- + Phasage du chantier adapté en fonction des enjeux locaux de biodiversité
- + Mise en place d'indicateurs et de mesures de maîtrise des nuisances dans une charte chantier propre
- + Approvisionnement du chantier par voie fluviale et maximisation de la construction hors-site (préfabrication)

6

ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

TEMPS D'ÉCHANGES :

QUELQUES RÈGLES DU JEU

- + **Lever la main**
- + **Attendre d'avoir le micro pour parler** (réunion enregistrée)
- + **Se présenter**
- + **Questions courtes et réponses synthétiques**
- + **Toutes les questions orales appellent une réponse** (contrairement à l'expression des points de vue)



Conclusion

Philippe Arfi

DIRECTEUR FRANCE GOODMAN

Conclusion

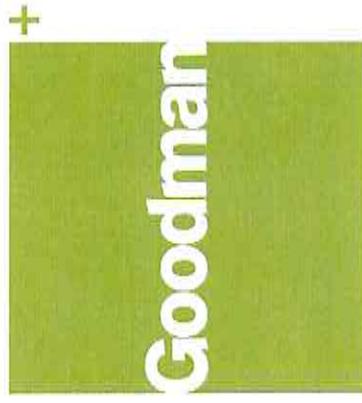
Jean Plateau

DIRECTEUR DU PORT DE GENNEVILLIERS

Conclusion

Patrice Leclerc

MAIRE DE GENNEVILLIERS



RÉUNION PUBLIQUE DE SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION

Mairie de Gennevilliers - 12 octobre 2022



**COURRIERS DES MAIRES DE L'ÎLE SAINT-DENIS ET
D'EPINAY-SUR-SEINE EN DATE DU 12 OCTOBRE 2022**

Affaire suivie par François-Charles BOUSQUET
Directeur Général des Services
☎ : 01 49 22 11 01
fc.bousquet@ile-saint-denis.fr

Commune de GENNEVILLIERS
177 avenue Gabriel-Péri
92230 GENNEVILLIERS

L'Île-Saint-Denis, le **12 OCT. 2022**

Objet : Observations des communes de L'ÎLE-SAINT-DENIS et ÉPINAY-SUR-SEINE, dans le cadre de la concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale

Monsieur le Maire,

Du 13 juin au 14 octobre 2022, vous organisez une concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale, portée par la société Goodman sur un terrain sis 28 route du bassin n°6 à GENNEVILLIERS. Ce projet, dénommé « Green Dock », envisage la construction d'un entrepôt logistique de nouvelle génération sur quatre niveaux et la réalisation d'un ponton flottant. Par délibération du 25 mai 2022, votre conseil municipal a décidé d'engager un processus de concertation publique préalable à ce projet. C'est dans ce contexte que nous souhaitons vous faire des observations suivantes.

À titre liminaire, il nous paraît indispensable de vous indiquer que nous nous opposons à la réalisation de ce projet, tel qu'il nous a été présenté à ce jour. Le projet « Green Dock » met, en effet, en péril des projets portés de longue date par les communes d'ÉPINAY-SUR-SEINE, et de L'ÎLE-SAINT-DENIS, de PLAINE COMMUNE et du département de SEINE-SAINT-DENIS mais également de projets portés par le département des HAUTS-DE-SEINE, VILLENEUVE-LA-GARENNE et GENNEVILLIERS. Il porte, en outre, atteinte à de nombreux intérêts dont la préservation conditionne la délivrance d'une autorisation environnementale. Aussi, si ce projet devait effectivement voir le jour, une solution alternative à celle aujourd'hui envisagée devra nécessairement être privilégiée.

En premier lieu, ce projet « Green Dock » menace le projet de renouvellement urbain de la Commune d'ÉPINAY-SUR-SEINE, notamment sur le quartier d'Orgemont et ses 13 000 habitant.es. L'objectif recherché est d'offrir à ces personnes une vue panoramique ouverte sur la Seine, en créant un grand parc public, conçu comme un belvédère sur l'ensemble de la boucle nord de la Seine et au-delà sur PARIS. Avec l'entrepôt, tel qu'imaginé à date, cette perspective se trouve remise en cause, en la fermant sur un « mur », et le bâtiment modifiera le paysage, donnant pour seul horizon un entrepôt logistique aux habitants du quartier d'Orgemont. Avec ses 30 mètres de hauteur et 600 mètres de long, il vient fermer un horizon jusque-là ouvert sur la Seine et au-delà depuis les coteaux d'ÉPINAY-SUR-SEINE. La hauteur du bâtiment projeté sera en moyenne près de trois fois supérieure aux bâtiments actuels. Ils seront remplacés par un mur d'une hauteur équivalent à un immeuble de 12 étages. Ce sera une véritable muraille qui surplombera le fleuve. Les visuels présentés sont d'ailleurs insuffisants pour appréhender précisément son incidence visuelle depuis les différents points d'où il sera perçu.

Par ailleurs, ce projet fragilisera les berges de la Seine sur le territoire spinassien. Il s'agit d'un noyau de biodiversité secondaire de la Trame verte et bleue de PLAINE COMMUNE qui participe à l'adaptation du territoire au changement climatique. La Commune souhaite les voir classer, avec les parcs attenants (près de 10ha), en Zone Naturelle Régionale Urbaine pour sanctuariser ce joyau de biodiversité ouvert à toutes et à tous.

Concomitamment, le projet sera placé en bordure de la zone Natura 2000 du Parc départemental de L'ILE-SAINT-DENIS (Zone de Protection Spéciale FR 1112013) ; le projet portera des atteintes fortes à la biodiversité et notamment à une biodiversité dont la protection est assurée aussi bien par le droit communautaire que par le droit français. Au-delà de son importance écologique, cette zone naturelle est précieuse pour les habitants du territoire. Plus généralement, ce petit bras de Seine est un corridor alluvial de biodiversité à préserver au titre du Schéma Régional de Cohérence Écologique et un noyau primaire de la Trame Verte et Bleue de PLAINE COMMUNE.

Pour préserver cette zone naturelle et la pérenniser, la Commune de L'ILE-SAINT-DENIS et PLAINE COMMUNE ont un projet de préservation et de valorisation de l'ensemble du petit bras de Seine, du Sud de L'ILE-SAINT-DENIS à l'emprise du Port de Gennevilliers destinée à accueillir le projet Green Dock. Ce bras de la Seine fait partie intégrante d'un projet de territoire comportant notamment le développement d'activités de tourisme et de loisir ainsi que la préservation de la biodiversité. Ce projet de « Parc de loisirs nautiques, de préservation et de valorisation de la biodiversité de la Seine et de ses berges » fait partie de l'héritage même des Jeux Olympiques et Paralympiques portés par Paris 2024. Une base nautique ouvrira sur L'ILE-SAINT-DENIS au sein du village des athlètes dès 2024 ; y sont programmés le développement d'activités à rame et à voile, respectueuses de l'environnement, ainsi qu'un programme pédagogique de découverte de ce site exceptionnel à destination de la population et plus particulièrement de la jeunesse. Deux sites de baignade sur le petit bras de Seine, sont également programmés par L'ILE-SAINT-DENIS et PLAINE COMMUNE. Ils sont inscrits dans les « Sites de baignade en Seine et en Marne, héritage JOP Paris 2024 ». Ce programme ambitieux vise l'amélioration de la qualité des eaux et la réappropriation du fleuve par les Franciliens. Les villes de VILLENEUVE-LA-GARENNE et de GENNEVILLIERS portent également des projets tournés vers la Seine et ses usages récréatifs et écologiques. L'ambition d'un petit bras de Seine préservé a été partagée par les villes de L'ILE-SAINT-DENIS, d'EPINAY-SUR-SEINE, de VILLENEUVE-LA-GARENNE et de GENNEVILLIERS lors d'une réunion en mars 2022.

Le projet « Green Dock » et son positionnement sur le petit bras de Seine signerait la fin des projets nautiques, récréatifs, écologiques et populaires portés depuis des années par ces villes et ces territoires fluviaux. Ces projets ont été largement partagés, et présentés dès 2018 par les élus à divers instances dont VOIES NAVIGABLES DE FRANCE. Le projet « Green Dock » mettrait, enfin, en danger des pratiques nautiques déjà existantes sur le petit bras de Seine, à travers le Rowing club (aviron), les sections canoë-kayak de L'ILE-SAINT-DENIS et de GENNEVILLIERS, et divers autres usages professionnels et amateurs.

L'accroissement d'activité générée par la plateforme logistique et la venue de bateaux de gros tonnage (28 à 80 mètres de long) met donc en péril l'ensemble de ces projets de territoire en perturbant ou menaçant les activités non motorisées et la préservation des berges. En effet, le passage de gros porteurs motorisés provoquerait des effets de batillages sur les berges et de possibles effondrements comme en ont déjà connu les berges naturelles de ce petit bras de Seine. Les passages répétés perturberaient autant l'avifaune que la faune aquatique qui fréquentent la Seine et ses abords. Or, le maintien et la préservation de ces berges naturelles sont essentiels et le classement en zone Natura 2000 est notamment dû à la présence du Martin Pêcheur qui niche dans ces berges. Cette zone naturelle protégée constitue un refuge où nichent de nombreuses espèces, notamment le Sterne Pierregarin, le Faucon Crécerelle, le Grand Cormoran. 250 à 300 cormorans s'y rassemblent chaque année. Ce site, l'un des dix dortoirs hivernaux de la région, accueille 15 % de la population francilienne.

Le projet présente, aussi, un fort enjeu au regard des intérêts protégés par la loi sur l'eau qui s'oppose à sa réalisation en l'état. Le projet Green Dock vient, également, augmenter considérablement la population exposée aux risques mis en évidence par le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) des sociétés SOGEPP et TRAPIL, approuvé par arrêté préfectoral du 21 décembre 2012. Plus de 700 personnes devraient ainsi nouvellement être présentes sur le site alors que la législation vise au contraire à réduire cette exposition.

En outre, on peut légitimement redouter l'impact du projet Green Dock sur la circulation routière des infrastructures des villes avoisinantes par un afflux massif de poids lourds liés à l'activité logistique. Or, cette zone est déjà saturée et l'apport du projet à la pollution atmosphérique sera, dès lors, fort.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et des incidences majeures de ce projet sur son environnement proche, une solution alternative à celle aujourd'hui envisagée devra nécessairement être privilégiée. Il apparaît, en effet, à ce stade, parfaitement envisageable d'implanter cette plateforme logistique sur un site plus éloigné de centres urbains et de zones naturelles.

D'autre part, une relocalisation vers l'intérieur du Port de ce projet serait seule compatible avec le SODD qui prévoit que les bâtiments les plus massifs et les activités les plus nuisibles soient placés au milieu du territoire du port c'est-à-dire en retrait des berges de Seine et des zones d'habitation.

Ce document précise, de première part, que « Ports de Paris s'engage à ne pas implanter de nouvelles entreprises susceptibles, par leur activité, de générer des nuisances, sur un zonage défini, situé en bordure de plateforme »

(Objectif 2, moyen 6a, page 27 du SODD), élément avec lequel le positionnement actuel du projet « Green Dock » entre en contradiction. De seconde part, ce même SODD érige en principe l'installation, en darse, des entreprises générant du trafic fluvial en leur réservant l'accès à ces terrains (moyen 1a).

Comptant sur l'attention que vous porterez à ces préoccupations, qui se trouvent plus amplement détaillées dans une annexe technique jointe à la présente, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Maire, l'expression de nos sincères salutations.

Le Maire d'ÉPINAY-SUR-SEINE

solidement,
Le Maire de L'ÎLE-SAINT-DENIS

Très cordialement,
Hervé CHEVREAU

Mohamed GNABALY



PJ : annexe technique

[Handwritten signature of Mohamed Gnabaly]

CONTRIBUTIONS DES ASSOCIATIONS

AVIS CRITIQUE SUR LE PROJET « GREEN DOCK »

EXPERTISE PAR LES ASSOCIATIONS

DATÉE DU 20/09/2022

Qui sommes-nous ?

Nous sommes **un collectif d'associations locales** (Coordination Eau Île-de-France, EducEcolo, Groupe national de surveillance des Arbres ISD, Halage, L'Essoreuse, Le Jardin du Figuier, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante, Péniches à la folie, Protection Berges de Seine) **engagées dans la protection de l'environnement et la préservation de la qualité de vie des habitants** de la boucle Nord de Seine et du nord de Paris.

Depuis un an, nous étudions en profondeur le projet d'entrepôt géant « Green Dock » sous ses multiples aspects, en concertation avec son promoteur (la multinationale australienne Goodman) et son commanditaire (l'établissement public Haropa Ports).

Veuillez trouver ci-dessous **les éléments que nous estimons utiles de communiquer à tous les citoyens** intéressés par la concertation publique mise en place par la mairie de Gennevilliers.

Notre point de vue sur le projet « Green Dock » en résumé :

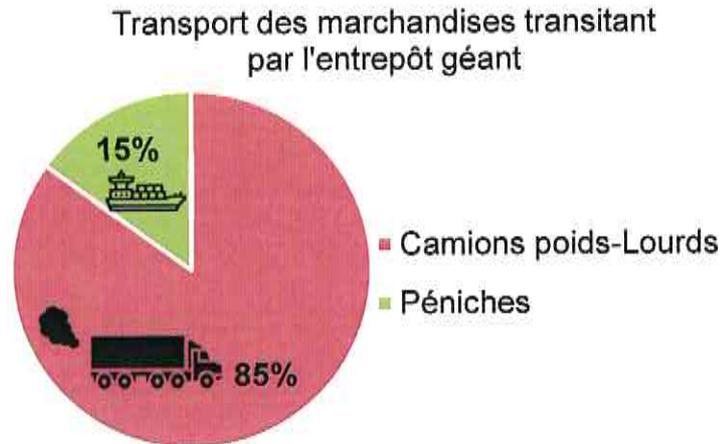
- **Un projet pharaonique et hors-sol, héritage d'une ère du gigantisme industriel devenue obsolète.**
- **De nombreux risques et externalités négatives pour la région (trafic, pollution, santé) pour des bénéfices très hypothétiques.**
- **Un impact considérable sur les paysages naturels de la boucle Nord-de-Seine, patrimoine naturel des habitants des départements 92, 93, 95.**
- **Une menace directe pour la première zone naturelle non-anthropique en aval de Paris, classée Natura 2000 et réserve ornithologique d'intérêt majeur.**

Un projet industriel démesuré qui comporte de nombreux risques pour la région : pollution, trafic, santé, etc.

« Green Dock » est le nom d'un projet industriel pharaonique, dont la démesure s'inscrit dans **un cycle de surproduction et de surconsommation aujourd'hui obsolète, non soutenable pour la planète.**

La présentation qui en est faite par ses promoteurs insiste sur l'aspect écologique de la logistique fluviale, mais omet de souligner que **seulement 15% des marchandises de l'entrepôt, en amont comme en aval, transiteront par le fleuve**. L'utilisation du fleuve est donc très marginale.

Le reste, à savoir **85% des marchandises à l'arrivée, et 85% des marchandises au départ de ce gigantesque entrepôt, seront acheminées dans une incessante circulation de véhicules utilitaires et poids-lourd**, qui viendront de partout en Europe et se déploieront dans toute la région parisienne.



L'appellation d'entrepôt « du dernier kilomètre » prête ici à confusion : ce sont en fait des dizaines de kilomètres que les véhicules de livraison devront parcourir pour livrer à leurs destinataires.

Dans ces entrepôts dits « du dernier kilomètre » les coefficients de rotation des marchandises sont élevés, et, soumis à cette cadence infernale (avec en bout de chaîne un consommateur qui attend une livraison rapide), les véhicules circulent souvent avec un taux de chargement réduit. Or, l'étude trafic des promoteurs s'est basée sur des chargements quasiment pleins, ce qui minimise l'impact du futur entrepôt sur la circulation.

En réalité, les conséquences du fonctionnement de « Green Dock » seront lourdes pour le trafic sur les routes environnantes (A15 et A86) et dans les communes adjacentes (Gennevilliers, Colombes, St-Ouen, Villeneuve-la-Garenne, St-Denis, Epinay-sur-Seine, Argenteuil, Herblay, Enghien, etc.)

Contrairement à ce que laissent entendre les projections statistiques « rassurantes » des promoteurs, **une augmentation de quelques % du trafic aux heures de pointe a en fait un très grand impact sur les personnes bloquées dans ce même trafic**, et les automobilistes peuvent s'attendre à perdre **un temps supplémentaire conséquent chaque jour dans les bouchons**.



Cela amènera un surplus de stress pour les automobilistes, et un surplus de **pollution environnementale (gaz à effets de serre, particules fines) dans notre zone urbaine**, qui est déjà une des plus polluées de toute la région parisienne, avec tous **les risques que cela comporte pour la santé des habitants** de Gennevilliers et des communes alentour.

Bref, « Green Dock » sera essentiellement un gigantesque entrepôt routier, que rien ne justifie de placer à cet endroit, en bord de Seine.

De nombreuses autres solutions existent (un entrepôt plus modeste et véritablement axé fluvial à cet endroit, d'autres entrepôts plus réduits et réellement proches des clients afin de permettre de vraies livraisons vertes, etc.), plus vertueuses du point de vue écologique, et plus respectueuses de la qualité de vie des habitants alentour.

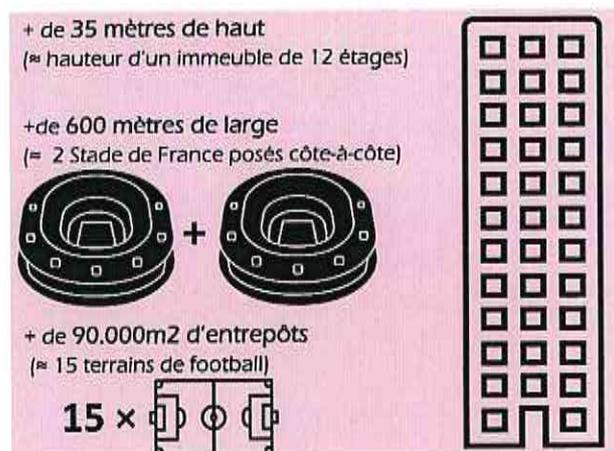
Ces solutions n'ont pas été sérieusement étudiées par les décideurs d'Haropa Port et la multinationale australienne Goodman, dont le but est manifestement d'aller au plus rapide et au plus avantageux pour eux, selon une idéologie du gigantisme industriel en contradiction, localement, avec l'intérêt général des habitants de notre zone urbaine, et, globalement, avec les enjeux environnementaux de notre époque.

Un impact énorme sur les zones naturelles d'habitation, de promenade et de loisirs de la boucle Nord de Seine

Contrairement à ce que laissent supposer les « vues d'architecte » euphémisantes fournies par les promoteurs, l'impact paysager du futur entrepôt sera énorme.

Sa longueur sera de 600 mètres et sa hauteur de 35 mètres (l'équivalent d'un immeuble d'habitation de 12 étages) triplera celle des entrepôts existants à l'heure actuelle sur le site (qui mesurent entre 11 et 15 mètres).

« Green Dock », ce sera, globalement, l'équivalent de deux Stades de France posés côte à côte !



35 mètres de haut sur 600 mètres de long, c'est l'équivalent deux Stade de France posés côte à côte.

Sa construction serait un désastre pour le paysage fluvial de la boucle Nord-de-Seine, qui constitue un patrimoine commun à l'ensemble des habitants du 92, du 93 et du 95 (paysage longtemps célébré, notamment, par les peintres impressionnistes).

Si l'on peut admettre que le port de Gennevilliers renouvelle les entrepôts existants sur son rivage Seine, son **PLU (Plan Local d'Urbanisme)** stipule que les constructions à cet endroit doivent veiller à leur insertion paysagère.

Quant au SODD (Schéma d'Orientation et de Développement Durable), il stipule que les berges de Seine doivent être épargnées par les activités industrielles nuisibles.

Comment, dès lors, permettre que l'édification de cette Grande Muraille de Chine, avec son incessante circulation de camions bruyants et polluants, ses lumières nocturnes, etc., vienne sinistrer le paysage des zones de promenade et d'habitation alentour ?

Un port implanté en zone urbaine a des obligations envers son voisinage immédiat, il ne peut pas faire tout ce qu'il veut, a fortiori lorsqu'il prétend, comme le port de Gennevilliers, faire partie des ports nouvelle génération soucieux de leur insertion harmonieuse dans leur environnement.

Le projet « Green Dock » est par ailleurs en contradiction avec d'autres projets existants, et antérieurs à lui (et donc **prioritaires**), comme ceux de bases nautiques et de zones de naturelles de loisirs portés par les communes environnantes, notamment au niveau du petit bras de Seine. C'est pourquoi il est vigoureusement combattu par les collectivités locales concernées.

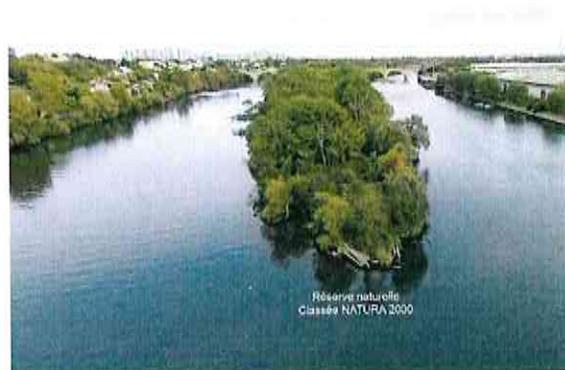


Projet de base nautique sur l'Île-Saint-Denis, auquel vient directement s'opposer le projet Green Dock (baignade compromise par le trafic fluvial).

Comment imaginer « rapprocher les habitants du fleuve » et leur permettre d'en découvrir la richesse environnementale, si c'est en contrebas d'un entrepôt géant, au milieu des camions et des gaz d'échappement ?

Menaces directes sur une zone naturelle protégée, d'intérêt écologique majeur

Sur 400 mètres de long, le futur entrepôt « Green Dock » longera, dans une très grande proximité (à peine une cinquantaine de mètres), la pointe aval de l'Île-St-Denis, qui est la première zone naturelle non-anthropique que l'on trouve en aval de Paris.





Il s'agit d'une zone naturelle protégée ZNIEFF labellisée Natura 2000 (en raison de l'intérêt majeur de son écosystème) et d'une réserve ornithologique abritant plusieurs espèces d'oiseaux rares et menacés, dont le Martin-Pêcheur d'Europe et le Grand Cormoran (plusieurs centaines d'individus y hivernent chaque année), ainsi que le Faucon Crécelle et la Sterne Pierregarin.

Comment imaginer la cohabitation entre ces espèces protégées par la Directive Oiseaux de l'Union Européenne, dont le site de l'Inventaire national du patrimoine naturel (INPN) stipule qu'il ne faut pas les perturber et respecter leur tranquillité, et une barre d'immeuble en verre de 12 étages dangereuse pour leurs trajectoires de vol, et fonctionnant la nuit avec un éclairage nocif pour eux ?

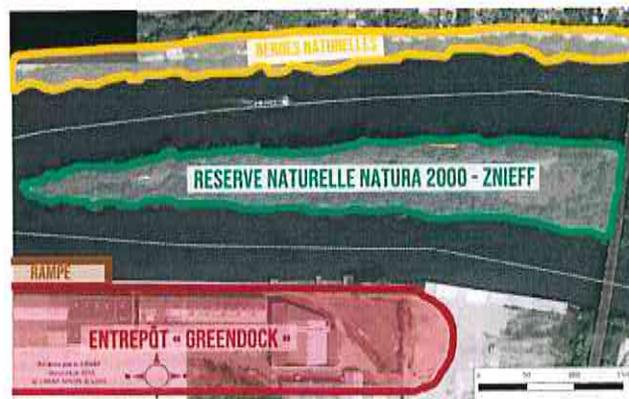


Sur les plans du futur « Green Dock », la rampe à poids lourds, qui emmènera les camions jour et nuit à 25 mètres de haut et les fera ensuite redescendre dans un ballet incessant, se situe en plein devant l'habitat naturel de ces espèces d'oiseaux protégées.

Les données fournies par les promoteurs admettent d'ailleurs un problème de dépassement des limites autorisées en

termes de pollution sonore, auquel aucune solution satisfaisante n'est apportée (la seule indiquée par les promoteurs consisterait à augmenter encore la hauteur du bâtiment, déjà délirante, avec un mur anti-bruits...).

En termes de pollution lumineuse la nuit (un enjeu important pour les oiseaux qui nichent dans la zone Natura 2000), les études du promoteur concluent – en omettant d'inclure les phares des camions... – que le futur entrepôt n'augmentera que légèrement la luminosité actuelle dans cette zone. Mais elles oublient que, comme les associations le dénoncent depuis des mois auprès de la direction du Port, la parcelle voisine à l'est du futur entrepôt produit aujourd'hui un éclairage nocturne intense et anormal : les promoteurs de « Green Dock » se basent donc sur une situation existante problématique (et qui doit changer) pour minimiser l'impact de leur projet.

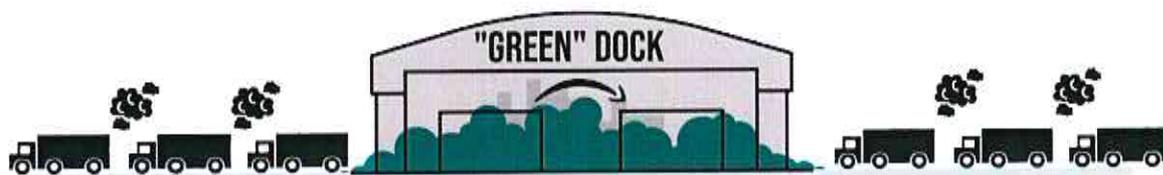


En réalité, le principal problème tient au fait que **leur étude d'impact environnemental ne couvre que la parcelle même du futur entrepôt, et néglige de prendre en compte les conséquences négatives de son fonctionnement sur la zone Natura 2000.**

La seule véritable projection qui est fournie est celle de **la perte d'ensoleillement en hiver** pour cette zone naturelle dans l'ombre nord du futur entrepôt, mais ses résultats nous semblent hautement contestables, dans la mesure où l'inclinaison choisie pour le trajet du soleil est erronée. Malgré nos demandes répétées, les promoteurs ne nous ont à ce jour toujours pas fourni les données brutes de leur étude qui nous auraient permis de la vérifier.

Le danger est grand pour cette zone naturelle : « Green Dock » signerait probablement **la fin programmée d'un des derniers véritables îlots de fraîcheur et de biodiversité de la petite couronne.**

S'il est construit, **cet entrepôt interrompra un corridor de biodiversité et constituera une menace pour la continuité des trames verte (végétal), bleue (aquatique) et noire (nocturne) en région parisienne.**



« De l'emploi ! De l'emploi ! »... Mais quel « emploi » ?

Quant aux conséquences en termes de « création » d'emploi et de « dynamisme » pour notre région (pour reprendre des éléments de langage déployés par les porteurs du projet) : **s'agit-il vraiment de créations, ou de simples relocalisations d'emplois ? De quelle « qualité » seront ces emplois** (manutentionnaires, pressurisés, sous-payés, comme c'est le cas, le plus souvent dans les cycles de la grande industrie et de la livraison) ? **Comment seront acheminés ces travailleurs, en l'absence de solutions de transport en commun suffisantes sur le port ? Etc.**

En fait, « Green Dock » va **remplacer d'autres entrepôts en Ile-de-France, il ne va pas « créer » d'emploi.** Il s'agit plutôt de relocaliser des emplois existants, et il n'y a donc aucun bénéfice pour les travailleurs d'Ile-de-France. Pour notre zone nord-ouest, le développement d'un tel entrepôt constitue en revanche une menace concrète, étant donné **la nocivité attestée des entrepôts géants sur les petits commerces alentour dans les territoires où ils sont implantés.**

Est-ce cela, le modèle de « développement » que l'on souhaite pour la région ?

Un projet excessif, hors-sol et opaque

Notre collectif d'associations a demandé et obtenu un processus de concertation avec les représentants de la multinationale australienne Goodman et du port de Gennevilliers, qui dure depuis le mois de février.

À l'heure actuelle, **de nombreuses interrogations subsistent sur les résultats des études menées par les promoteurs**. Malgré nos demandes officielles et répétées, **nous n'avons pas eu accès aux études brutes elles-mêmes afin de pouvoir les expertiser, en vérifier la méthodologie et les conclusions**. En outre, plusieurs documents produits par les porteurs du projet ont présenté des visualisations malhonnêtes, voire mensongères, comme cela a notamment été relevé [dans la presse](#) (« Greenwashing et démesure sur les berges de Seine », *Le Monde Diplomatique*, 12 août 2022).

Cet entrepôt est manifestement conçu dans le seul but de maximiser une logique de surindustrialisation nocive, sans prise en compte des spécificités du lieu de son implantation. **Nous le jugeons en l'état inadapté et dangereux, aussi bien pour l'environnement que pour la qualité de vie des habitants des communes alentour**. Ce projet doit être suspendu et **repensé en profondeur** (et non simplement « corrigé » aux entournures) **en fonction de l'intérêt général** (et non d'intérêts particuliers).

Pour en savoir plus : <https://www.la-seine-iles-rives.fr/GreenDock/?PagePrincipale>

Pour nous contacter : collectif.preservation@gmail.com