

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

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

PROJET GREEN DOCK

PARTIE 6

Pièce 6.5 / PC 16

**Etude de sûreté et de sécurité publique
(hors annexes)**

Cahier 4/5

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



ETUDE DE SURETE ET DE SECURITE PUBLIQUE



Indice	Date	Rédacteur
10	08/11/2023	QUALICONSLT SECURITE

TABLE DES MATIERES

<u>1.</u>	<u>OBJET.....</u>	<u>8</u>
1.1	Cadre réglementaire et contenu de la mission.....	8
1.2	Présentation des intervenants	9
1.3	Calendrier	10
1.4	Situation géographique	10
1.5	La Ville de Gennevilliers	11
1.6	Images satellite.....	13
1.7	Historique du port de Gennevilliers	14
<u>2.</u>	<u>PRESENTATION DU PROJET</u>	<u>15</u>
2.1	Présentation du projet	15
2.2	Le projet architectural.....	18
2.2.1	Insertion dans l'environnement	18
2.2.2	Plan de masse.....	19
2.2.3	Fonctionnement et type de marchandise	20
2.3	PRESENTATION DES SECTEURS, VISITE DE L'ENVIRONNEMENT	31
<u>3.</u>	<u>PHASE DIAGNOSTIC</u>	<u>35</u>
3.1	Diagnostic social	35

3.1.1	Démographie.....	35
3.1.2	Logement.....	37
3.1.3	Evolution de la typologie des logements.....	38
3.1.4	Suroccupation des logements	39
3.1.5	Ancienneté d’emménagement.....	39
3.1.6	Confort des logements	40
3.1.7	Répartition des catégories sociaux professionnelles	42
3.1.8	Revenu et pauvreté des ménages	43
3.2	Diagnostic Economique	44
3.2.1	Le chômage	44
3.2.2	Masse salariale par secteur d’activité	45
3.2.3	Création d’entreprises par secteur d’activité à Gennevilliers.....	46
3.2.4	Analyse des moyens de transport utilisés sur la commune.....	47
3.2.5	Statistiques des accidents de la route	51
4.	<u>DIAGNOSTIC DE L’INSECURITE</u>	53
4.1	Méthodologie du Diagnostic de l’insécurité	53
4.2	Eléments recueillis ville de Gennevilliers	55
4.3	Périmètre d’étude	55
4.4	Analyse de la délinquance en exploitant les statistiques 4001 transmises par le SOPS	56
4.4.1	Analyse des atteintes à l’intégrité physique.....	58
4.4.2	Analyse des atteintes aux biens	60
4.4.3	Infractions révélées par l’action des services	61
4.5	Les forces de l’ordre sur le secteur.....	63
4.5.1	Police nationale	63
4.5.2	POLICE MUNICIPALE.....	63
4.5.3	Rapport de physionomie	64
5.	<u>ETUDE DE TERRAIN</u>	65

5.1.1	Les activités autour du site	65
5.1.2	Vidéo Urbaine.....	68
5.2	Le secrétariat général de la zone de défense et de sécurité de Paris	68
6.	<u>RISQUES NATURELS ET ROUTIERS.....</u>	69
6.1	Les risques naturels sur la commune de Gennevilliers	69
6.1.1	Matières dangereuses	70
6.1.2	Risque routier	70
7.	<u>ANALYSE DU PROJET AU REGARD DES RISQUES DE SURETE ET DE SÉCURITÉ PUBLIQUE PESANT SUR L'OPÉRATION</u>	73
7.1	Phase exploitation	73
7.1.1	Risques Périphériques.....	73
	ATTEINTES AUX BIENS	73
	ATTEINTES A L'INTEGRITE PHYSIQUE	73
	Risques comportementaux :	73
	Il y a un risque de bagarre, affrontement entre bandes rivales,.....	73
7.1.2	Risques périmétriques.....	73
7.1.3	Risques Volumétriques.....	74
	ATTEINTES AUX BIENS	74
	ATTEINTES A L'INTEGRITE PHYSIQUE	74
7.1.4	Risque chantier.....	75
	ATTEINTES AUX BIENS	75
	ATTEINTES A L'INTEGRITE PHYSIQUE	75
8.	<u>RECOMMANDATIONS ET MESURES RETENUES</u>	75
8.1	Phase chantier	76
8.1.1	SECURISATION DES CHANTIERS.....	76
8.2	Espace périphérique	78

8.2.1	Définition	78
8.2.2	Gestion des flux sur le domaine public	78
8.2.3	Les abords sur domaine public	79
8.2.4	L'éclairage public	79
8.2.5	Arrêts de bus et transport RATP.....	80
8.2.6	Signalétique et protection aux abords du projet.....	80
8.2.7	Vidéoprotection existante sur la commune.....	81
8.2.8	Stationnement sur le domaine public	81
8.2.9	Voiries.....	82
8.2.10	Mobilier urbain	83
8.3	ESPACE PERIMETRIQUE PROJET GREEN DOCK	84
8.3.1	Définition	84
8.3.2	Les éléments de clôture.....	84
8.3.3	Les différents points d'accès périmétrique flux et points de contrôle.....	85
8.3.4	Les portes et portails	87
8.3.5	Aménagement paysager et éclairage	88
8.3.6	L'accès des services de secours (police, pompiers).....	88
8.3.7	Les livraisons.....	90
8.3.8	Les Prises d'air neuf	90
8.3.9	Les Accès en toiture	93
8.3.10	Garde-corps en toiture	94
8.3.11	L'éclairage extérieur et façades du bâtiment	95
8.3.12	Stationnement.....	95
8.3.13	Fonctionnement du ponton	95
8.3.14	Vidéo protection sur l'espace périmétrique	95
8.4	Volume Intérieur	97

8.4.1	Définition	97
8.4.2	Espaces intérieurs et fonctionnalités (Plans intérieurs en annexe)	97
8.4.3	Procédure de chargement déchargement	98
8.4.4	Portes et serrures intérieures	99
8.4.5	Vidéo volume intérieur	100
8.5	Local sécurité.....	101
8.6	Alarmes volumétriques et périmétriques.....	102
8.7	Levée de doute	102
8.8	Contrôle d'accès au bâtiment	103
8.9	Les issues de secours	103
8.9.1	Local TGBT.....	103
8.9.2	Local produit.....	103
8.9.3	Local poubelles	103
8.9.4	Vitrage circulation intérieure.....	103
8.9.5	Locaux sensibles.....	104
8.9.6	Fermeture du site en cas de manifestation/envahissement ou autre	104
8.10	Plans des niveaux et cheminement des flux	105
8.11	Gestion en numéraires.....	105
8.12	Informatique	105
9.	<u>VOIES STRUCTURANTES ET SECONDAIRES.....</u>	<u>105</u>
9.1	ESPACES PIETONNIERS	105
9.2	STATIONNEMENTS	109
9.3	LE PROJET PAYSAGER	110
9.4	ECLAIRAGE.....	111
10.	<u>SOLUTIONS FONCTIONNELLES</u>	<u>112</u>
10.1	Interlocuteurs principaux pour les forces de l'ordre	112
10.2	Mise en place d'une main courante	112
10.3	Consignes, exercices et procédures périodiques	112
10.4	Plan de prévention	112

10.5	Procédure en cas d'attentat ou d'attaque terroriste	113
10.6	Mise en sécurité et confinement attentat.....	113
10.7	Véhicule et individus suspect	114
10.8	Plan Vigipirate.....	115
10.9	Contrôles d'accès en cas d'application plan Vigipirate	116
11.	<u>TABLEAU DE SYNTHESE</u>	<u>118</u>
12.	<u>CONCLUSION.....</u>	<u>121</u>
13.	<u>ANNEXES</u>	<u>122</u>
13.1	Références et Documentation	122
13.2	Annexes.....	122

Lexique :

ESSP : Etude de Sûreté et de Sécurité Publique
 SOPS : Service Opérationnel de Prévention Situationnelle
 DDSP : Direction Départementale de la Sécurité Publique
 CSP : Circonscription Secteur Publique
 IPS : Indicateur pilotage des services
 OPJ : Officier de Police Judiciaire
 PSQ : Police de Sécurité au Quotidien
 SDN : Service Départemental de Nuit
 SGZDS : Secrétariat général de la zone de défense et de sécurité de Paris
 USP : Unité de Sécurité de Proximité Urbaine

1. OBJET

1.1 Cadre réglementaire et contenu de la mission

Dans le cadre des démarches administratives visant à l'obtention d'un permis de construire, la réalisation d'une Étude de Sûreté et de Sécurité Publique est nécessaire dans le cadre du projet Green Dock au sein du port autonome de Paris à Gennevilliers (92).

Goodman France a saisi QUALICONSULT SECURITE, pour la mise en œuvre d'une Étude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP) pour le Permis de Construire.

- R+3 : 85 000 m² d'entrepôt environ ;
- Stationnement de véhicules légers et véhicules utilitaires légers au sein de deux espaces de parking en sous-sol ;
- 11 000 m² bureaux ;
- Toiture bio-solaire,

Activités :

- Logistique fluviale (ponton)
- Messagerie (RDC / R+2)
- Stockage (R+1 / R+3)
- Parking VL/VUL (R-1)

Le cadre réglementaire de la réalisation de cette étude est le suivant : Les Études de Sûreté et de Sécurité Publique sont une pièce obligatoire pour le dépôt de permis de construire en fonction de la typologie des projets et de la catégorie des ERP (PC16).

Les ESSP sont encadrées par le décret n° 2007-1177 du 03 août 2007 et le décret du 24 mars 2011 pris en conseil d'État en application de la Loi du 05 mars 2007 sur la prévention de la délinquance, devenu l'article L111-3-1 du code de l'urbanisme, modifié par ordonnance n° 2015-1174 du 23 Septembre 2015 en L114-1, 2, 3 et 4,

Article R114-1 du code de l'urbanisme créé par décret n°2015-1783 du 28 Décembre 2015.

Une opération d'aménagement est soumise à Étude de Sûreté et de Sécurité Publique prévue à l'article L. 114-1 du code de l'urbanisme :

1° Lorsqu'elle est située dans une agglomération de plus de 100 000 habitants au sens du recensement général de la population :

- a) L'opération d'aménagement qui, en une ou plusieurs phases, a pour effet de créer une surface de plancher supérieure à 70 000 mètres carrés ;
- b) La création d'un établissement recevant du public de première ou de deuxième catégorie au sens de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation ainsi que les travaux et aménagements soumis à permis de construire exécutés sur un établissement recevant du public existant de première ou de deuxième catégorie ayant pour effet soit d'augmenter de plus de 10 % l'emprise au sol, soit de modifier les accès sur la voie publique.

Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux établissements d'enseignement du second degré de troisième catégorie ;

c) L'opération de construction ayant pour effet de créer une surface de plancher supérieure ou égale à 70 000 mètres carrés.

2° En dehors des agglomérations de plus de 100 000 habitants au sens du recensement de la population, les opérations ou travaux suivants :

- a) La création d'un établissement d'enseignement du second degré de première, deuxième ou troisième catégorie au sens de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation ;

b) La création d'une gare ferroviaire, routière ou maritime de première ou deuxième catégorie ainsi que les travaux soumis à permis de construire exécutés sur une gare existante de même catégorie et ayant pour effet soit d'augmenter de plus de 10 % l'emprise au sol, soit de modifier les accès sur la voie publique.

3° Sur l'ensemble du territoire national, la réalisation d'une opération d'aménagement ou la création d'un établissement recevant du public, situés à l'intérieur d'un périmètre délimité par arrêté motivé du préfet ou, à Paris, du préfet de police, pris après avis du conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance ou à défaut du conseil départemental de prévention, et excédant des seuils définis dans cet arrêté.

Sur l'ensemble du territoire national : celles des opérations des projets de rénovation urbaine mentionnés à l'article 8 du décret n° 2004- 123 du 9 février 2004 relatif à l'Agence nationale pour la rénovation urbaine comportant la démolition d'au moins 500 logements déterminées par arrêté du préfet ou, à Paris, du préfet de Police, en fonction de leurs incidences sur la protection des personnes et des biens contre les menaces et agressions. L'article R114-1 du code de l'urbanisme relatif aux Études de Sûreté et de Sécurité Publique.

Le projet Green Dock est situé dans une agglomération de plus de 100 000 habitants et développe une surface de plancher supérieure à 70 000m². Il est donc nécessaire d'effectuer une Étude de Sûreté et de Sécurité Publique dans le cadre du projet.

L'étude de sécurité publique comprend :

1° Un diagnostic précisant le contexte social et urbain et l'interaction entre le projet et son environnement immédiat ;

2° L'analyse du projet au regard des risques de sécurité publique pesant sur l'opération ;

3° Les mesures proposées, en ce qui concerne, notamment, l'aménagement des voies et espaces publics et, lorsque le projet porte sur une construction, l'implantation, la destination, la nature, l'architecture, les dimensions et l'assainissement de cette construction et l'aménagement de ses abords, pour :

a) Prévenir et réduire les risques de sécurité publique mis en évidence dans le diagnostic ;

b) Faciliter les missions des services de Police, de gendarmerie et de secours.

L'étude se prononce sur l'opportunité d'installer ou non un système de vidéoprotection.

Dans les cas où une étude de sécurité publique est exigée en raison de travaux ou aménagements sur un établissement recevant du public existant, le diagnostic prévu au 1° ne porte que sur l'interaction entre le projet et son environnement immédiat. Si une étude a été réalisée depuis moins de quatre ans pour le même établissement, elle est jointe au dossier de demande de permis de construire, la nouvelle étude ne portant alors que sur la partie de l'établissement donnant lieu à modification de plus de 10 % de l'emprise au sol ou modifiant les accès sur la voie publique.

1.2 Présentation des intervenants

Maîtrise d'Ouvrage

GOODMAN FRANCE S.A.R.L. 24, rue de Prony 75017 PARIS

Maîtrise d'Œuvre

A26 GL S.A.S. 165 bis rue de Vaugirard 75015 PARIS

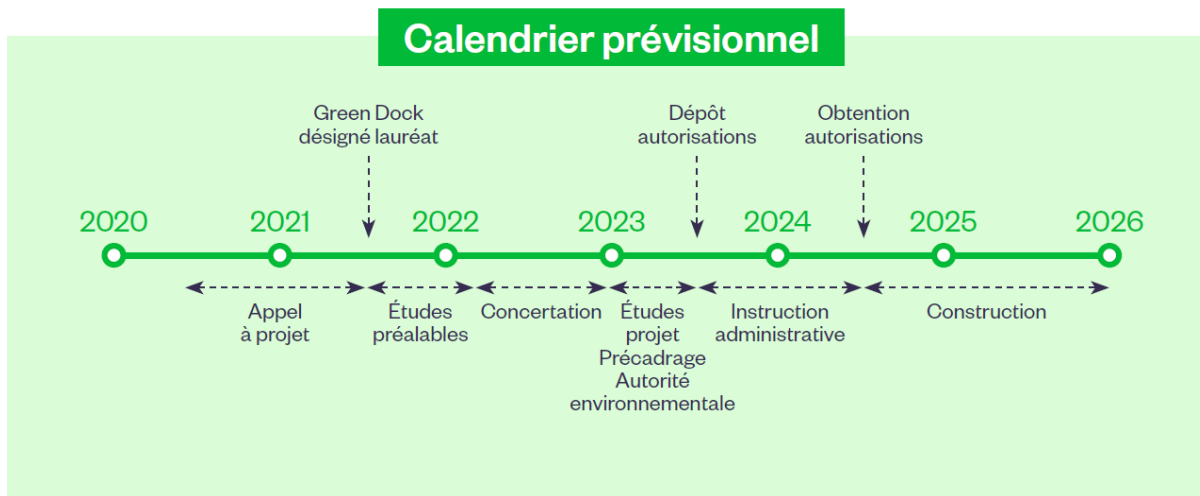
Cabinet rédacteur de l'ESSP

QUALICONSULT SECURITE 127, chemin des Bassins, Agence Grands Travaux 94000 CRETEIL

Renaud D'ACREMONT – Référent IDF ESSP – gt.qcs@qualiconsult.fr

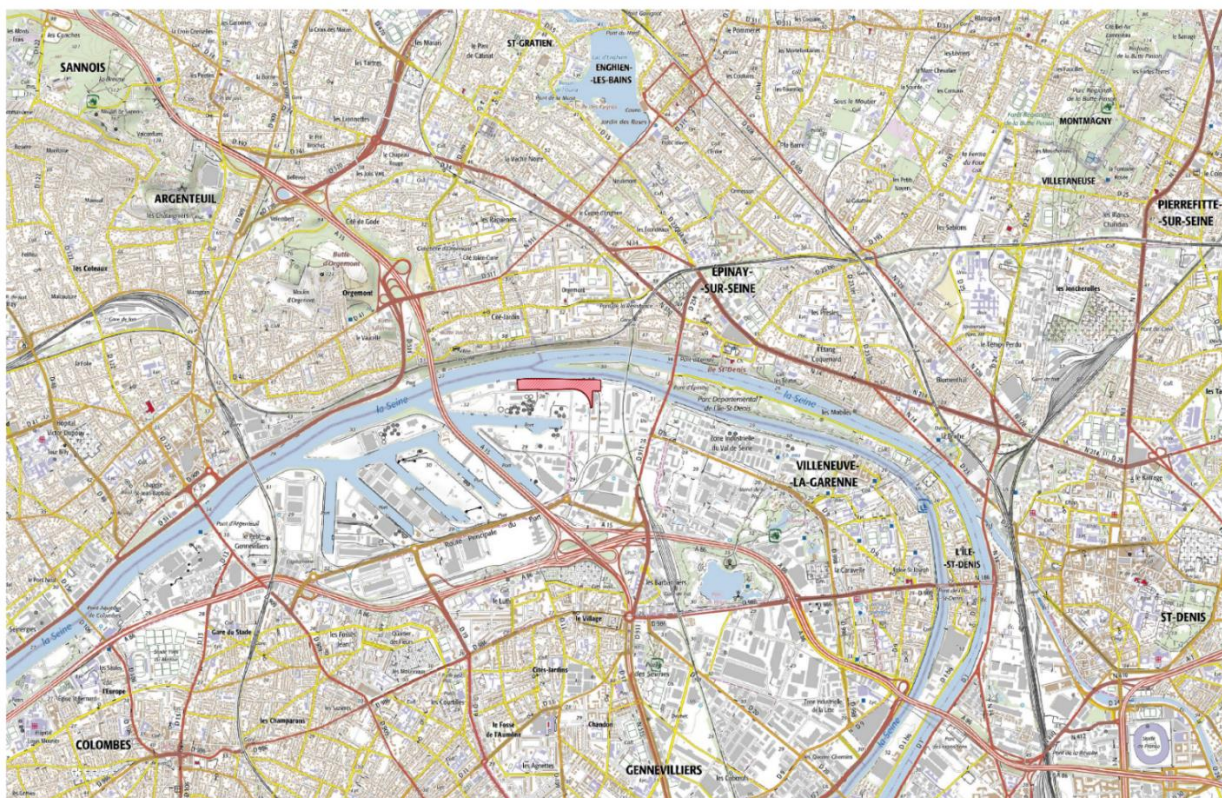
1.3 Calendrier

Début des travaux prévu en 2024 pour une livraison en 2026.



Des contacts réguliers avec la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre et avec les référents sûreté du SOPS ont permis d'échanger sur le futur fonctionnement du site et sur ses moyens de mise en sûreté. Une présentation du projet au SOPS a eu lieu le 03 février 2023. Des contacts ont également eu lieu avec la police nationale.

1.4 Situation géographique



0 750 1 500 m

Plan de localisation du projet sur un extrait de carte IGN au 1/25000

Localisation du projet sur un extrait de carte IGN au 1/25000ème

CONFIDENTIEL

1.5 La Ville de Gennevilliers

La population municipale a augmenté jusqu'en 1975, atteignant alors 50 290 habitants, et a décliné ensuite.

En 2010, Gennevilliers, commune de 11,64 km², comptait 41 364 habitants.

Cette ville des Hauts-de-Seine est située au Nord-Ouest de Paris, dans une boucle de la Seine, à la jonction de trois départements : Hauts-de-Seine, Val-d'Oise et Seine-Saint-Denis.

Elle est limitrophe avec Asnières-sur-Seine, Colombes et Villeneuve-la-Garenne (Hauts-de-Seine), Argenteuil (Val-d'Oise), Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis et Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis).

La ligne C du RER (avec la station « Gennevilliers ») et la ligne 13 de métro (avec trois stations « Gabriel - Péri », « Les Agnettes » et « Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles ») desservent Gennevilliers.

Quinze lignes de bus traversent la ville.

Depuis le 15 novembre 2012, la ligne T1 du tramway dessert Gennevilliers. A cette date, cette ligne, qui part de Noisy-le-Sec, a bénéficié d'un tronçon supplémentaire entre « Gare de Saint-Denis » et « Les Courtilles », avec six stations dans la commune de Gennevilliers (« Parc de Chanteraine » - « Gare de Gennevilliers » - « Timbaud » - « Le Village » - « Le Luth » - « Les Courtilles »).

Deux autoroutes (A15 et A86) traversent la commune.

Dans cette ville, 70 % des logements du parc locatif sont en HLM.

Des friches industrielles sont en cours de reconversion pour y créer un écoquartier de 4 000 appartements.

Trois quartiers de la ville font l'objet d'un contrat urbain de cohésion social :

- Le Luth, Les Grésillons et Les Agnettes ;
- Les deux premiers sont classés en zones urbaines sensibles (ZUS).
- Le Luth fait partie des quarante-neuf zones de sécurité prioritaires annoncées le 15 septembre 2012 par les ministres de l'intérieur et de la justice.

1 700 entreprises, dont certaines très importantes (comme Thalès ou Prisma Presse), sont implantées à Gennevilliers.

Le port de Gennevilliers occupe un tiers de la superficie de la ville (près de 386 ha en zone portuaire et 52 ha de plan d'eau), avec environ 12 km de quais, 13 km de réseau routier et 27 km de voies ferrées. Il réalise un transit annuel de marchandises approximative de 20 millions de tonnes (tous modes confondus : fluvial, maritime, ferroviaire, routier et oléoduc) dont autour de 3,4 millions de tonnes de trafic fluvial.

Ce port est le premier port de l'Ile-de-France et serait le deuxième port fluvial d'Europe.

Le Port de Gennevilliers accueille des grands sites pétroliers desservis par oléoduc (ce qui représente environ 30 % de l'approvisionnement en hydrocarbures de la région)

Au total, 40 000 salariés travaillent à Gennevilliers, soit presque l'équivalent de la population de la ville, mais tous n'y habitent pas.

Le taux de chômage atteint 40 % dans certains quartiers.

Présentation du port de Gennevilliers



Premier port d'Île-de-France, situé à 5 km de Paris et de la Défense, Gennevilliers bénéficie d'une desserte exceptionnelle. Il constitue la première plateforme logistique multimodale (fleuve / fer / route / oléoduc) de la région francilienne avec 400 hectares, plus de 250 entreprises et 6 à 8000 emplois directs.

A cinq kilomètres au Nord-ouest de Paris, le port fluvial de Gennevilliers traite aujourd'hui plus de 400 000 conteneurs/an dont la grande majorité du trafic de conteneurs en provenance du port du Havre et à destination de la métropole. Directement relié par la Seine au port maritime du Havre, ce "hub d'éclatement", où plus de 500 000 m² d'entrepôts logistiques y sont implantés, alimente le Bassin parisien en matériaux de construction, hydrocarbures, et produits agroalimentaires. Le port de Gennevilliers est ainsi un centre majeur pour le secteur des éco-industries et de la construction.

Le terminal à conteneurs de Paris Terminal SA (PTSA) sur le port de Gennevilliers présente un trafic annuel de pratiquement 400 000 EVP dont plus de 120 000 EVP par voie fluviale. Dans une dynamique de renforcement des liens fluviaux avec le terminal multimodal du Havre, le développement de PTSA pour atteindre une capacité de 600 000 EVP passe par la mise en place d'un système de gestion de flux dématérialisé, l'aménagement de nouveaux accès et l'extension du site sur les réserves foncières disponibles à l'ouest du port, incluant des terrains actuellement propriétés de RTE.

La logistique de l'Île-de-France s'appuie sur un important réseau de routes et de canaux, d'entrepôts et de gares : Le port de Gennevilliers, en tant que premier port fluvial français, en est le cœur battant.

Accueillant 250 entreprises, de secteurs très divers, le Port de Gennevilliers se distingue pour son dynamisme, ses services, son exceptionnelle desserte et sa proximité de Paris.

- 51 ha représentent les plans d'eau avec deux chenaux et six darses de 660 à 800 m de long ;
- 272 ha consacrés aux activités portuaires et aux services divers (sécurité, douanes, pompiers, manutention, transport, implantation d'entreprises, etc. représentant une surface de 510 000 m² de bâtiments,
- 78 ha d'espaces publics aménagés. 8 000 personnes travaillent ici. Sur les quais, des hommes casqués, habillés de bleu et d'orange, chargent les wagons de frets stationnés sur le débarcadère. Aux commandes de leurs "reachstackers" (véhicule de manutention lourde) ils empilent les "boîtes".

Trafic du port :

- Biens de consommation
- Matériaux de construction
- Déchets
- Energies
- Agroalimentaires

1.6 Images satellite



Vue aérienne sud nord



Vue aérienne Nord/Ouest-Sud/Est



Vue aérienne Nord-Sud



Image satellite de l'existant et délimitation de la parcelle

1.7 Historique du port de Gennevilliers

Le Port de Gennevilliers a été dessiné par Fulgence Bienvenu post crue de 1910 ; ses darses ont été creusées entre les 2 guerres et jusqu'aux années 70. Tourné vers les énergies (nombreux stockages de produits pétroliers, charbon) et l'industrie (notamment automobile). Le Port de Gennevilliers est aujourd'hui une plateforme de distribution du dernier kilomètre de l'ensemble des produits nécessaires au fonctionnement d'une métropole urbaine.

Le port de Gennevilliers revêt donc une importance stratégique pour la Métropole du Grand Paris, à la fois parce qu'une partie importante de la logistique et de l'économie réelle de la région y est produite, et parce que le recours à des modes alternatifs (voie d'eau, fer, oléoduc) rend cette chaîne logistique « verte ». Il joue un rôle pivot dans le réseau des ports franciliens (70 ports) et s'intègre plus largement au cœur de la stratégie portuaire de HAROPA PORT à l'échelle de l'axe Seine. 25% des flux fluviaux du port de Gennevilliers sont ainsi en lien avec le cœur de l'Île de France (Petite Couronne) et plus de 60% ont une origine ou destination en Normandie.

Afin d'inscrire le développement du port de manière durable dans le territoire, HAROPA PORT, a mis en place depuis 2012, une planification économique et spatiale volontaire sous la forme d'un Schéma d'Orientation et Développement Durable (SODD), concerté avec l'ensemble des acteurs locaux (collectivités locales, acteurs économiques et associatifs, entreprises du port...) et approuvé par son conseil d'administration.

Si la prise en compte des enjeux de sécurité et de sûreté liés à la présence des sites Seveso et à la nature des activités industrielles sur le port ne permettent pas d'accueillir des activités de loisir ou des lieux d'habitat, les espaces naturels en fond de darse ont été rendus accessibles au public avec le développement de liaisons douces (arboretum et voies cyclables sur plus de 3km). Ce travail se poursuit avec le CD 92 avec l'intégration de l'Eurovéloroute au sein du port de Gennevilliers.

HAROPA PORT a par ailleurs souhaité développer sur la plateforme, en lien avec ses partenaires, un bouquet de services aux entreprises et aux salariés (restauration, location de matériels, stations-services aux carburants conventionnels ou GNV, contrôle technique, garage, douanes, ...) ; ces services complètent l'attractivité économique du site et du territoire liées aux synergies naturellement créées entre les entreprises implantées.

Des projets d'aménagement des interfaces ville – port (Rond-Point Sud-Est, Boulevard Intercommunal, Avenue Stalingrad) sont actuellement portés par le CD92 et participeront à resserrer le lien entre la ville et la plateforme portuaire en facilitant ses accès (notamment modes doux) depuis les pôles multimodaux et en qualifiant sa perception, participant à l'attractivité économique de la plateforme.

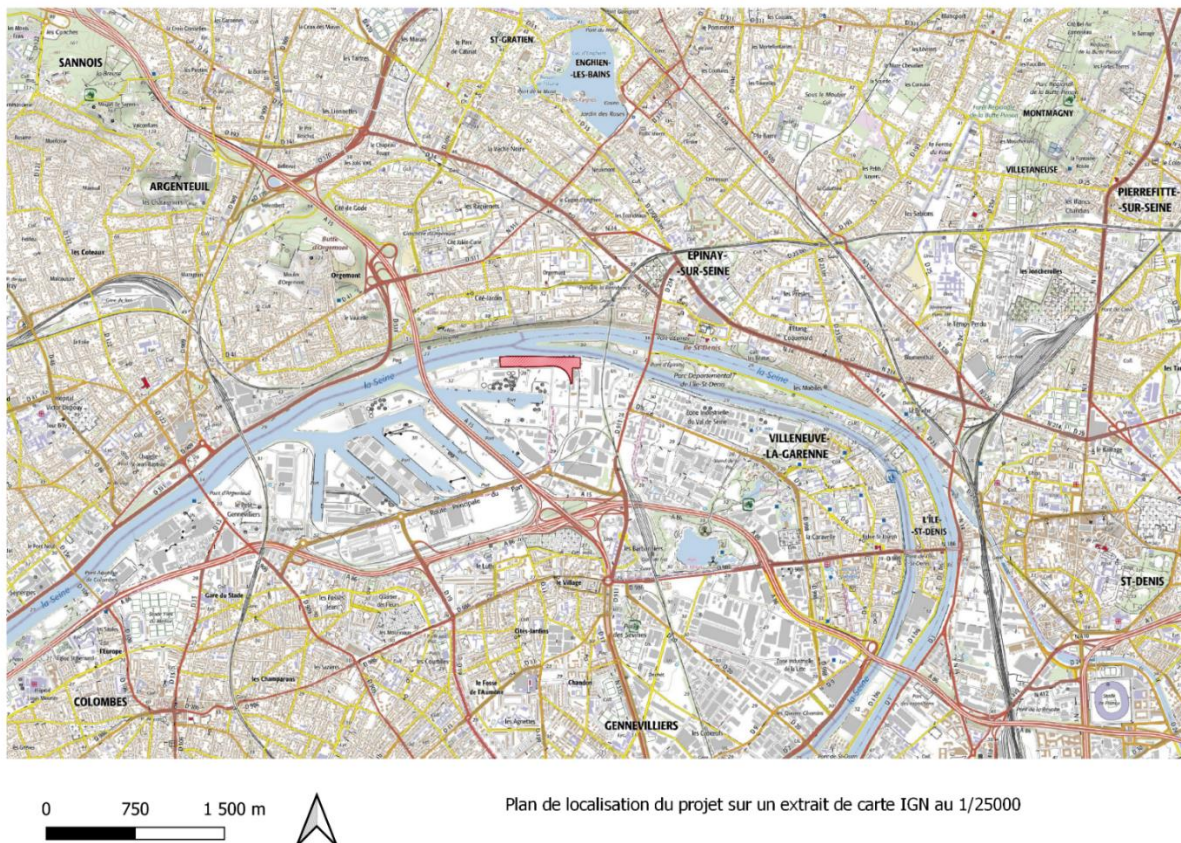
Plateforme logistique majeure de la métropole, le Port de Gennevilliers est un lieu d'innovation et d'expérimentation dont le cadre réglementaire doit être suffisamment souple pour permettre une adaptation rapide aux nouveaux enjeux auxquels il est confronté.



2. PRESENTATION DU PROJET

2.1 Présentation du projet

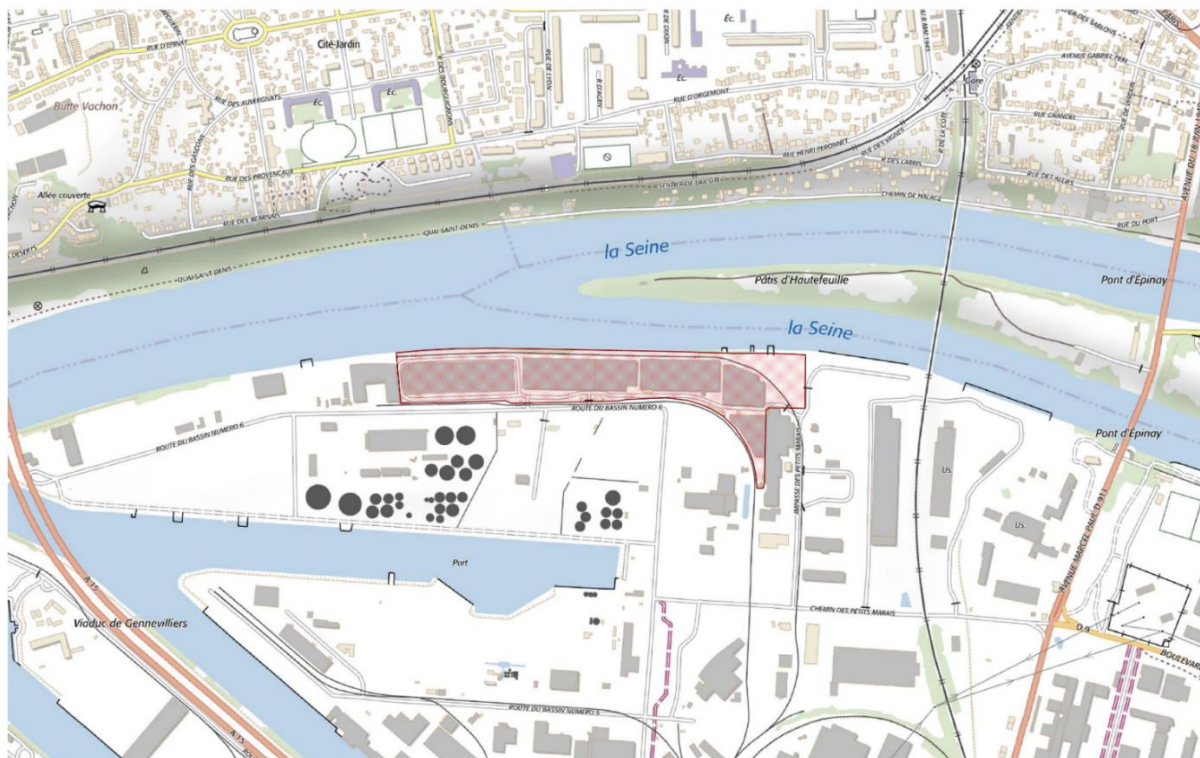
Le terrain du projet de redéveloppement d'environ 6,3 hectares est situé route du bassin numéro 6 au sein du port industriel et logistique de Gennevilliers. Il appartient à l'établissement public de l'Etat dénommé HAROPA PORT, Grand Port fluvio-maritime de l'Axe Seine qui regroupe les ports de Paris, du Havre et de Rouen.



Le projet de plateforme logistique Green Dock vise à répondre à une demande croissante du marché logistique et des circuits de marchandises sur le Bassin parisien.

Le site a été choisi notamment :

- Pour sa situation géographique stratégique par rapport à la demande du marché et du critère de desserte multimodale ;
- Pour ses accès faciles aux grandes voies de communication (D19 et réseau autoroutier francilien A15 et A86) ;
- Pour son accès fluvial (il est situé en bordure de la Seine) au sein de la zone industrialo-portuaire au sud, permettant ainsi de capter au mieux les flux des axes Nord Seine et Sud Seine et de présenter une alternative au mode de transport routier afin de réduire l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ;
- Dans une zone existante industrialo-portuaire afin de ne pas artificialiser les sols.



0 100 200 m



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

Dans le cadre de la convention d'occupation temporaire (COT) entre la société Goodman France et HAROPA PORT, en date du 2 novembre 2022, la société Goodman France a la jouissance d'un espace sur la Seine correspondant à une bande de 24 mètres de large depuis la tête du perré béton (bande non cadastrée), constituant la berge du terrain, et permettant de déployer des infrastructures en lien avec les activités de logistique fluviales. Cet espace qualifié de « Zone en Seine » est représenté sur la carte ci-après.



L'environnement proche du terrain industriel concerné par le projet est composé :

- Au nord, de la Seine, puis en face, sur la berge opposée, les zones d'habitations des communes d'Épinay sur Seine et d'Argenteuil ;
- Au nord-est, la commune de L'Île Saint Denis, et notamment la (zone classée Natura 2000,)
- A l'est, l'impasse des petits Marais puis des entreprises du Port de Gennevilliers ;
- A l'ouest, des entreprises du Port de Gennevilliers ;
- Au sud, la route du bassin n°6 puis les différentes entreprises du Port de Gennevilliers, parmi elles, les sites SOGEPP et TRAPIL classés SEVESO seuil haut.

CONFIDENTIEL

2.2 Le projet architectural

2.2.1 Insertion dans l'environnement



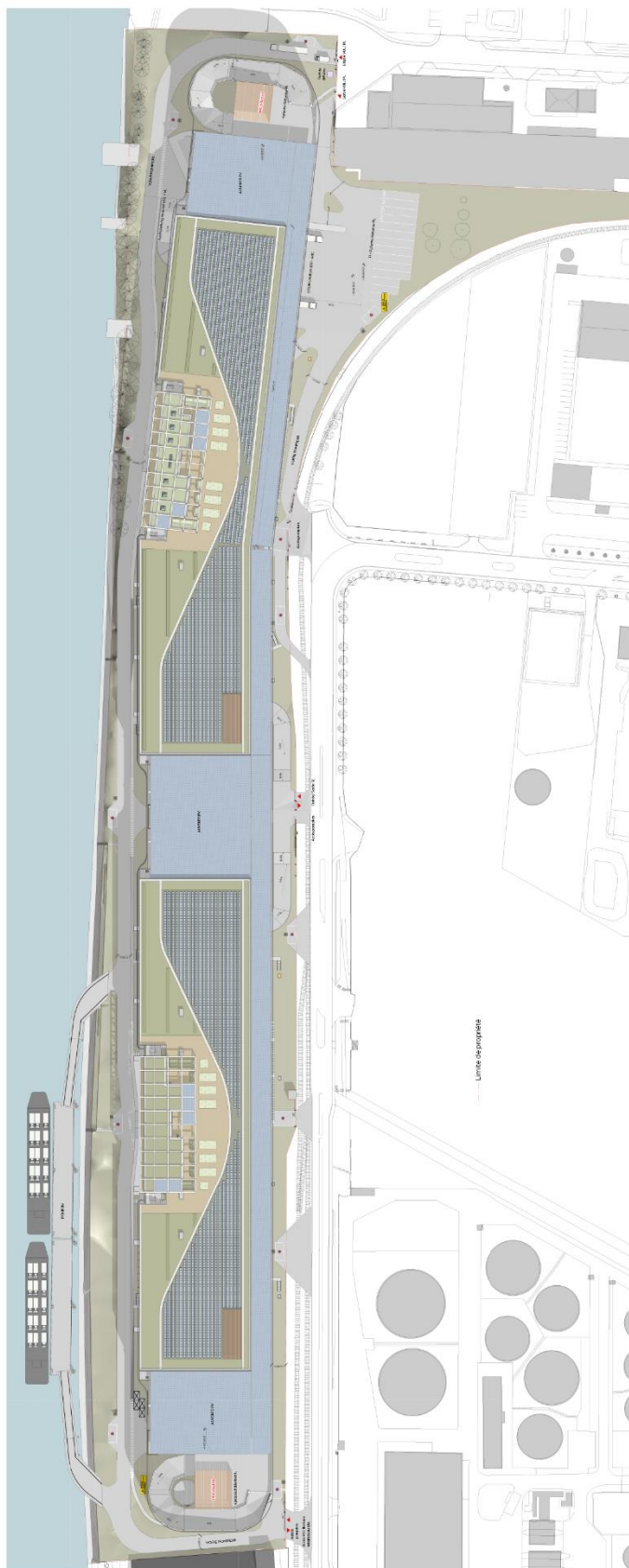
Vue projetée, depuis la rive opposée



Vue projetée, dans l'environnement du port

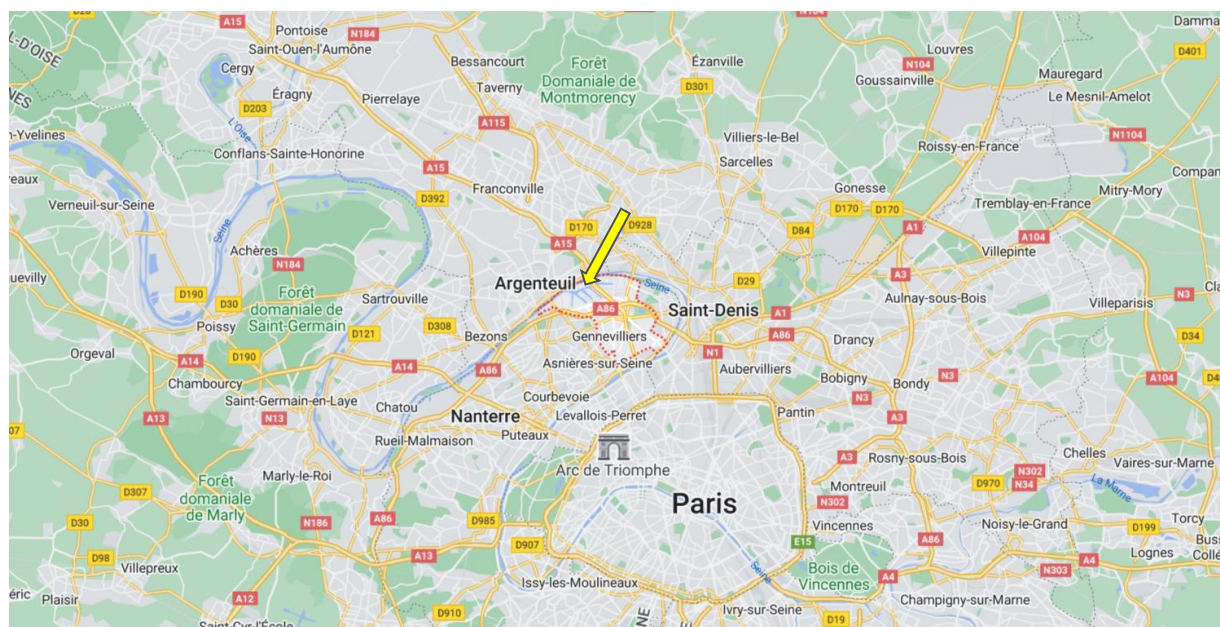
2.2.2 Plan de masse

Plan de masse du projet Green dock



2.2.3 Fonctionnement et type de marchandise

Les transports routiers et maritimes, itinéraire et logistique



Trafic fluvial parisien

Voie d'eau

Source : Ports de Paris

Évolution du trafic fluvial des ports parisiens

Trafic fluvial des ports sur la Seine	2 020 895 tonnes
Trafic fluvial des ports sur les canaux (Paris 19 ^e)	90 536 tonnes
Trafic total pour tous les ports parisiens	2 111 431 tonnes



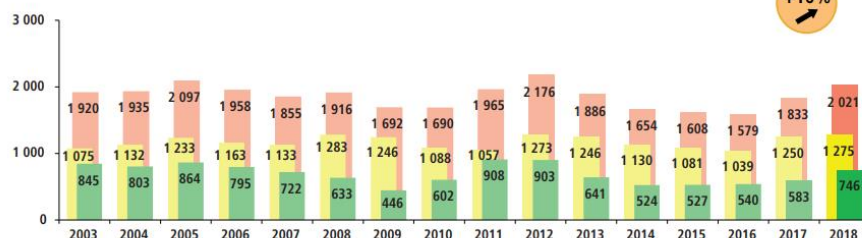
Ports parisiens inscrits au PLU :
6 ports industriels : Pont National, (13^e), pont de Tolbiac (13^e), pont de Bercy amont (12^e), port Victor (15^e), port du Point du Jour (16^e), port Serrurier (canal de l'Ourcq) (19^e).

2 ports mixtes : Port de la Bourdonnais (7^e), port de Javel Bas (15^e).

15 plates-formes de transit à temps partagé : port d'Austerlitz (13^e), port de la Rapée (12^e), port de Bercy aval (12^e), port Saint Bernard (5^e), port Henri IV (5^e), port du Pont Neuf (5^e), port de la Tournelle (5^e), port des Célestins (4^e), port des Grands Augustins (1^{er}), port du Louvre (1^{er}), port des Saints Pères (6^e), port des Champs Elysées (8^e), port du Gros Caillou (7^e), port de Grenelle (15^e), port de Javel haut (15^e).

Ports sur la Seine Trafic en milliers de tonnes

Évolution 2018 / 2017



Le trafic total sur la Seine des ports parisiens, composé à 76 % de matériaux de construction, connaît à nouveau une hausse en 2018, avec des chargements et des déchargements en hausse (respectivement +28 % et +2 %).

CONFIDENTIEL



Plate-forme de transit à temps partagé : Port dans lequel le transit de marchandises a lieu dans la journée ; l'espace est ensuite rendu au loisir le reste du temps.

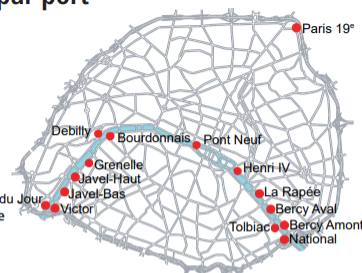
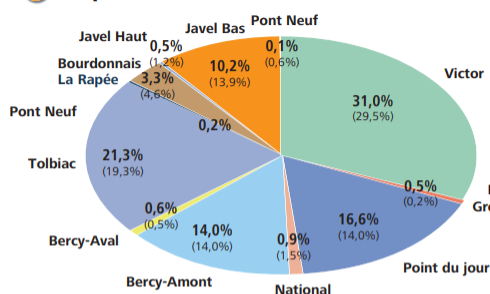
(%) : Pourcentage en 2017



Trafic fluvial total en Île-de-France :
Total des marchandises chargées et déchargées dans les ports des huit départements franciliens (y compris Paris).



Répartition du trafic fluvial sur la Seine par port



Évolution 2018 / 2017

Trafic fluvial total en Île-de-France
dont
Trafic total sur les canaux de la Ville de Paris

22 112 540 tonnes

+5%

625 062 tonnes

-28%

Chiffre 2017 consolidé 21 168 471 tonnes

Source : ville de Paris observatoire des déplacements rapport de 2018

Les activités logistiques liées au projet Green Dock génèrent des flux amont (d'approvisionnement) et aval (de distribution urbaine). Ces flux sont les suivants :

Flux amont :

- Approvisionnement routier par les autoroutes A13-15-16-1-86,
- Approvisionnement fluvial depuis le Havre jusqu'au port à containers du port de Gennevilliers puis liaison routière jusqu'au site projet,

Flux aval :

- Zone de distribution routière, quart Nord-Ouest parisien (engagement 100% véhicules sans émission à horizon 2030) :
 - A15 ;
 - A86 anneau autour de paris avec portion obligatoire par A12 au Sud-Ouest de Paris, donnant accès aux grands axes du réseau routiers ;
 - A1
- Zone de distribution fluviale, au départ du ponton du projet Green Dock, vers le port de Bonneuil en passant par l'ensemble des ports de Paris, et notamment par exemple le port d'Austerlitz.

CONFIDENTIEL



Le port d'Austerlitz PARIS 13

Le projet Green Dock consiste en l'édification d'une plateforme logistique à étages multimodales, classée sous le régime de l'enregistrement au titre de la rubrique 1510 des ICPE.

Le site sera susceptible d'accueillir au total environ 50 000 palettes représentant environ 40 000 tonnes de marchandises combustibles (données actuelles – peuvent varier).

Les produits stockés seront des matières et produits de consommation courante, ne présentant pas d'autres risques que leur combustibilité, classés sous la rubrique 1510 ou 1511 pour certaines (cellules exploitées sous température dirigée). Ils seront stockés en masse ou en racks, conformément à la réglementation applicable.

Les produits seront rangés dans les zones d'entrepôt par des chariots élévateurs équipés de batteries lithium-ion.

Les espaces logistiques pourront éventuellement (selon besoin des utilisateurs du bâtiment) être équipés d'installations de process, permettant d'automatiser le traitement des marchandises.

L'infrastructure de ponton flottant installé sur la Seine au Nord /Ouest du terrain permettra d'accueillir des barges destinées à la logistique fluviale du dernier kilomètre au droit du site.

Le ponton sera uniquement dédié à la distribution urbaine des marchandises pour la logistique du dernier kilomètre le long de l'axe Seine, entre Gennevilliers et Paris.

L'infrastructure de ponton développée dans le cadre du projet Green Dock sera polyvalente et permettra de mettre en œuvre plusieurs types de logistique fluviale du dernier kilomètre, afin de répondre aux attentes d'un maximum d'utilisateurs :

- Mise en œuvre de la technique dite "Ro/Ro" (pour Roll on / Roll off – roule pour entrer / roule pour sortir) avec transport de Véhicules Utilitaires Légers (de moins de 3.5t, ayant été chargés au niveau des cellules logistiques de distribution), ou de vélo-cargos, sur des barges à faible tirant d'eau. Ces barges acheminent ensuite les VUL vers des quais de déchargement le long de l'axe Seine, permettant la distribution capillaire des marchandises autour de ces lieux. Les VUL sont ensuite repris par les barges opérant la liaison fluviale pour retour sur site ;

- Transport de caisses mobiles de petite dimension (4,5 tonnes, préparées sur site et acheminées par des engins de manutention vers l'infrastructure de ponton), au moyen de barges à faible tirant d'eau, équipées de grues, vers des quais de de déchargement le long de l'axe Seine. Ces caisses mobiles sont ensuite positionnées sur des châssis routiers (véhicules ou vélos) au droit des points de déchargement pour distribution capillaire. Les caisses mobiles sont reprises par les barges pour retour sur site.

Flux véhicule sur site :

- 204 rotations PL par jour
- 480 rotations de VUL par jour
- 525 rotations de VL par jour

Les flux PL se concentreront du lundi au samedi selon les créneaux ci-dessous

- 06h-22h : 100PLs répartis sur la journée
- 22h-01h : 60PLs
- 01h-03h : 24PLs
- 04h-06h : 20PLs

Les flux VUL se concentreront du lundi au samedi selon les créneaux ci-dessous :

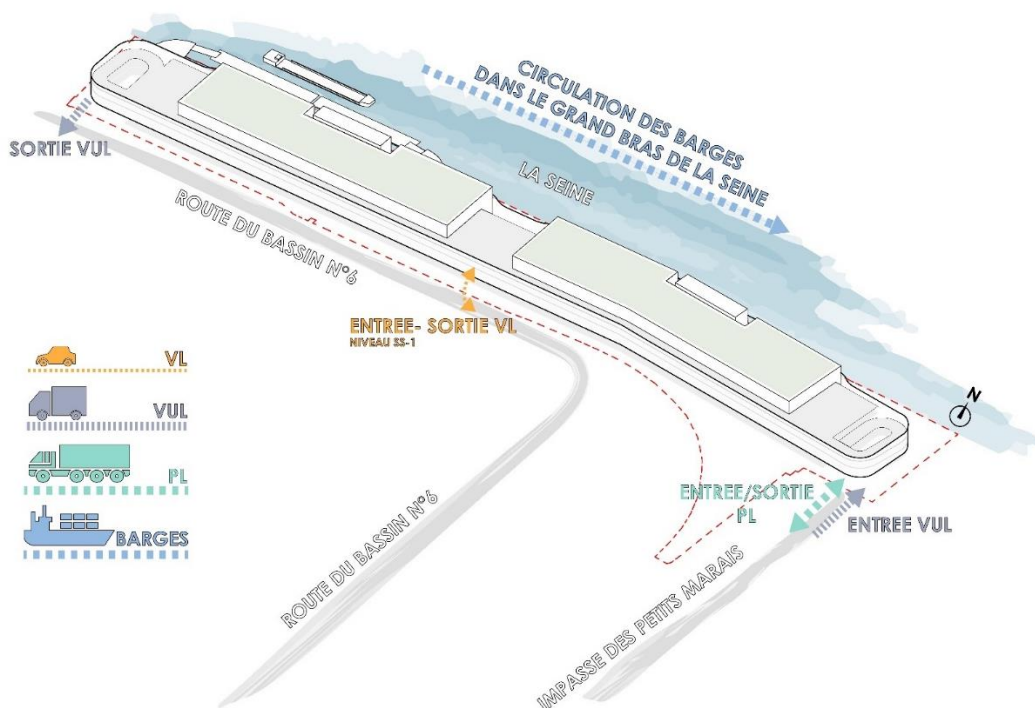
- 04h-05h : 20 rotations
- 05h-06h : 20 rotations
- 06h-18h : 440 VUL

Les flux VL se concentreront en semaine selon les créneaux ci-dessous :

- 06h-18h : 475 VLs en 2x8h (cf étude de trafic)
- 22h-06h : 80 VLs

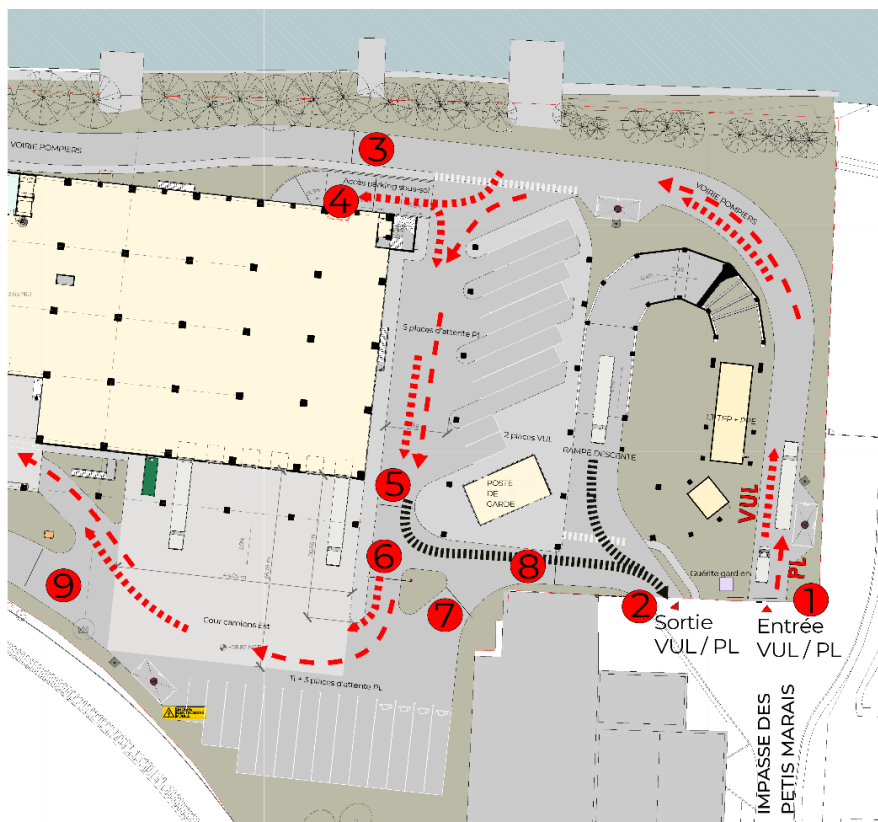
Et en weekend :

- 80VLs/jour répartis sur 6h-18h



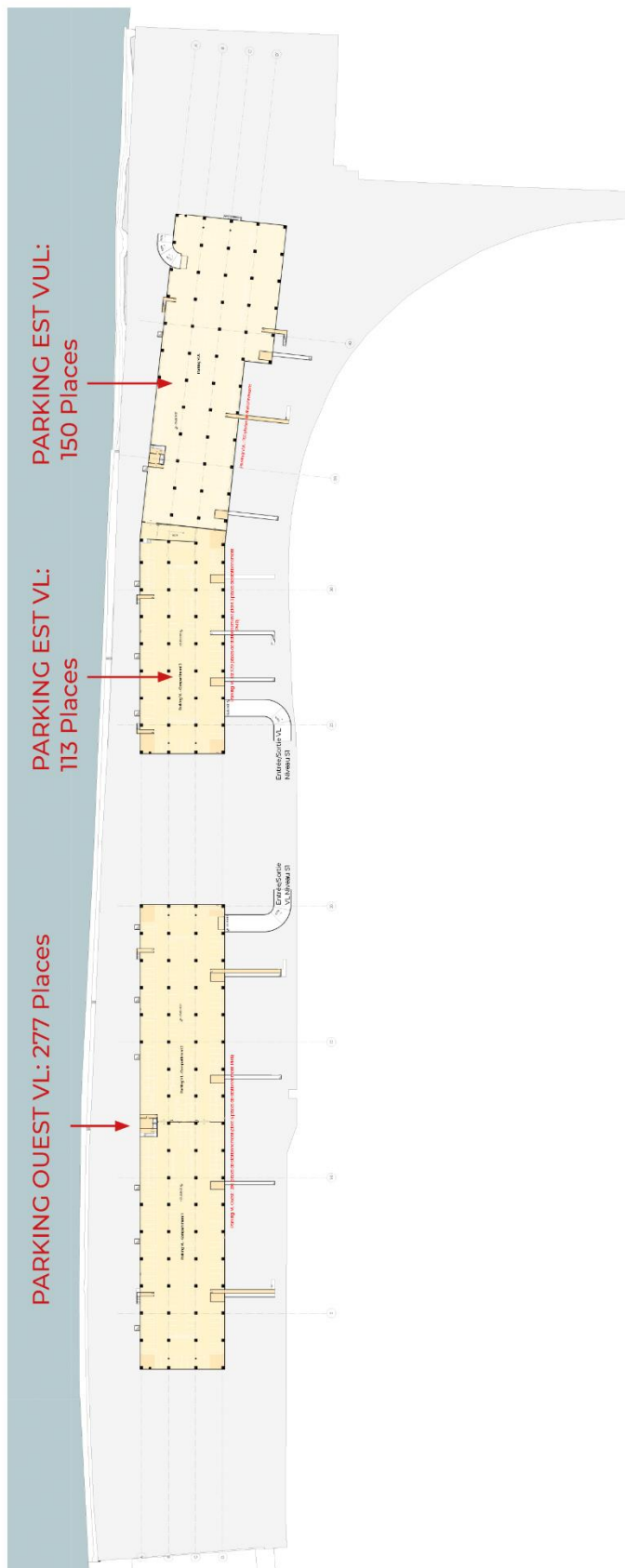
Repérage des accès suivant typologie

- ① ② Portails coulissants automatiques connectés au poste de garde
- ③ ⑦ ⑨ Chaîne pompiers
- ④ Double barrière entrée-sortie connectée au poste de garde avec lecture de badge et visiophone
- ⑤ Barrière avec lecture de plaque et visiophone connecté au poste de garde
- ⑥ Barrière connectée au poste de garde
Chaîne pompiers
- ⑧ Barrière connectée au poste de garde (rejet des camions) +
Boucle de sortie et détection camions descendant la rampe

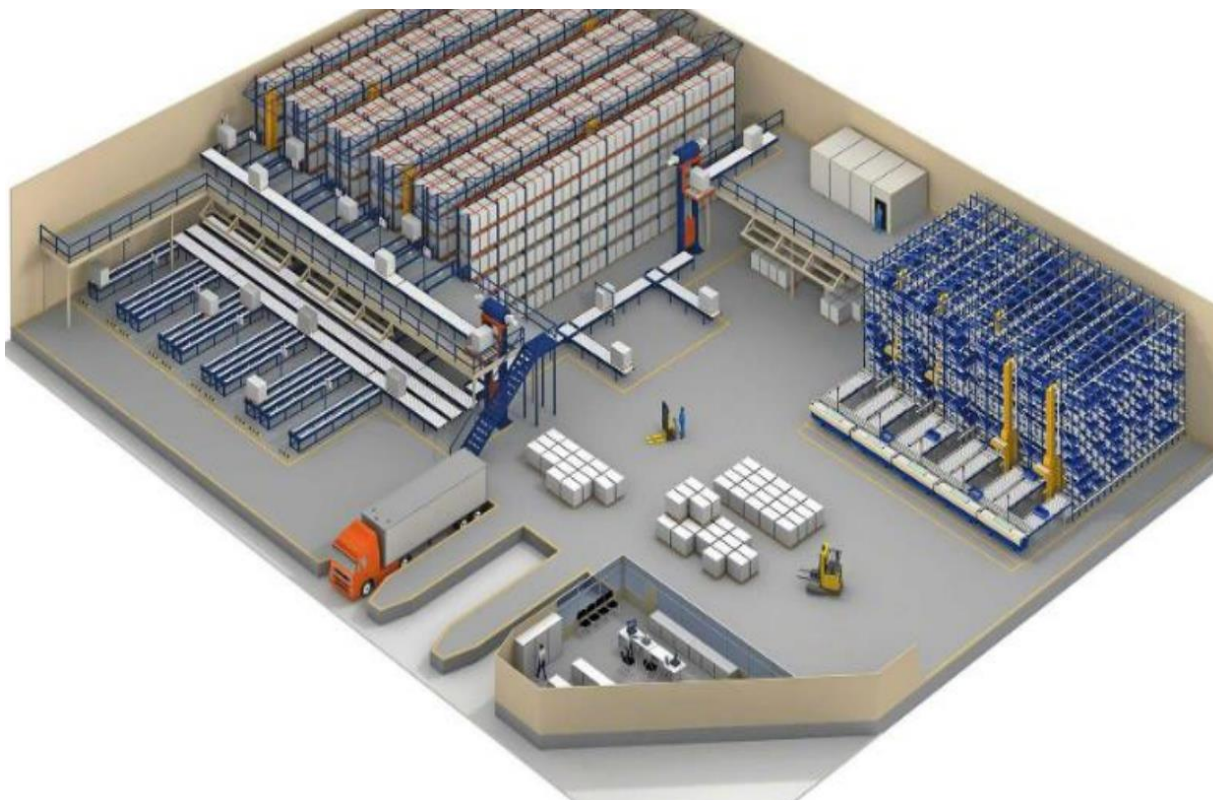


Organisation des accès base logistique PL et VUL par l'impasse des petits marais

Plan du sous-sol réservé au stationnement VL et VUL



CONFIDENTIEL



Logistique urbaine : exemple de fonctionnement des cellules de stockage



Logistique urbaine : exemple de fonctionnement des cellules de messagerie

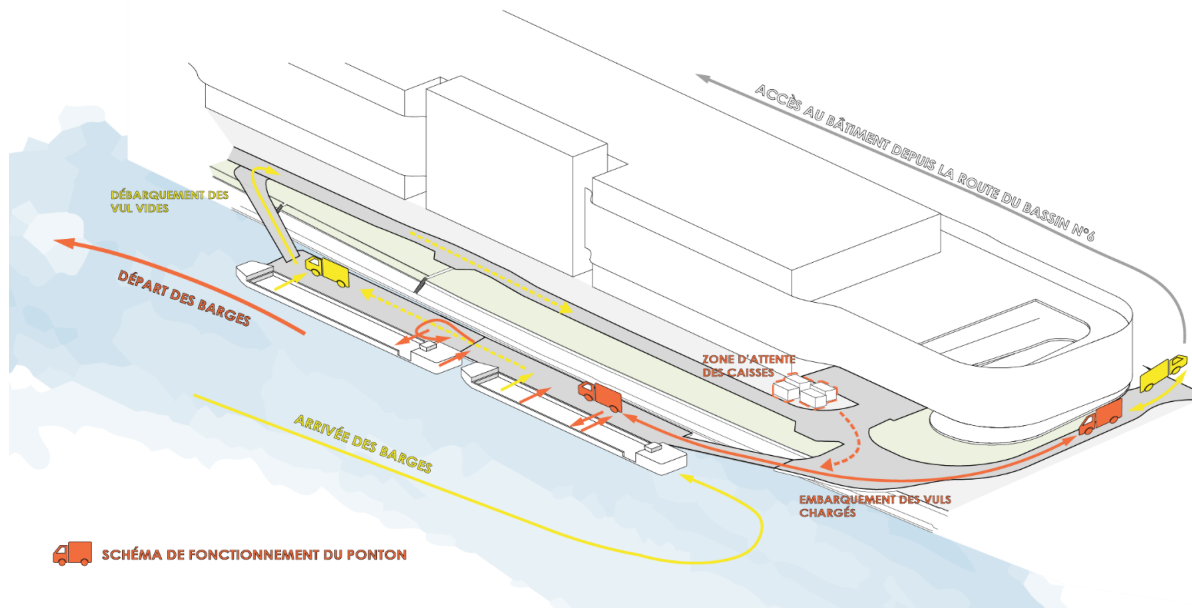
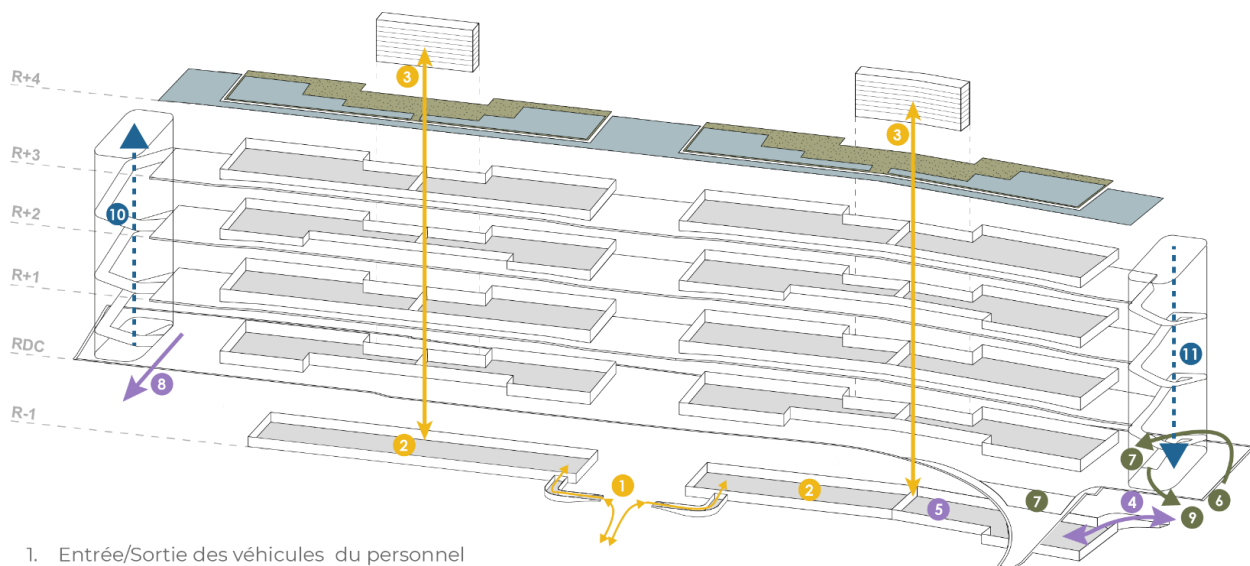


Schéma de principe des acheminements par voie fluviale

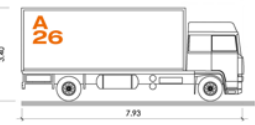
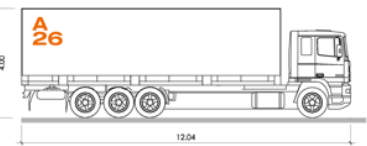
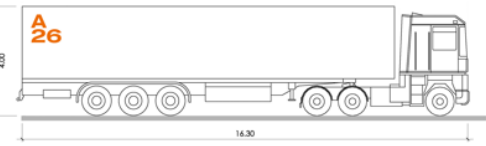
Logistique organisation des flux



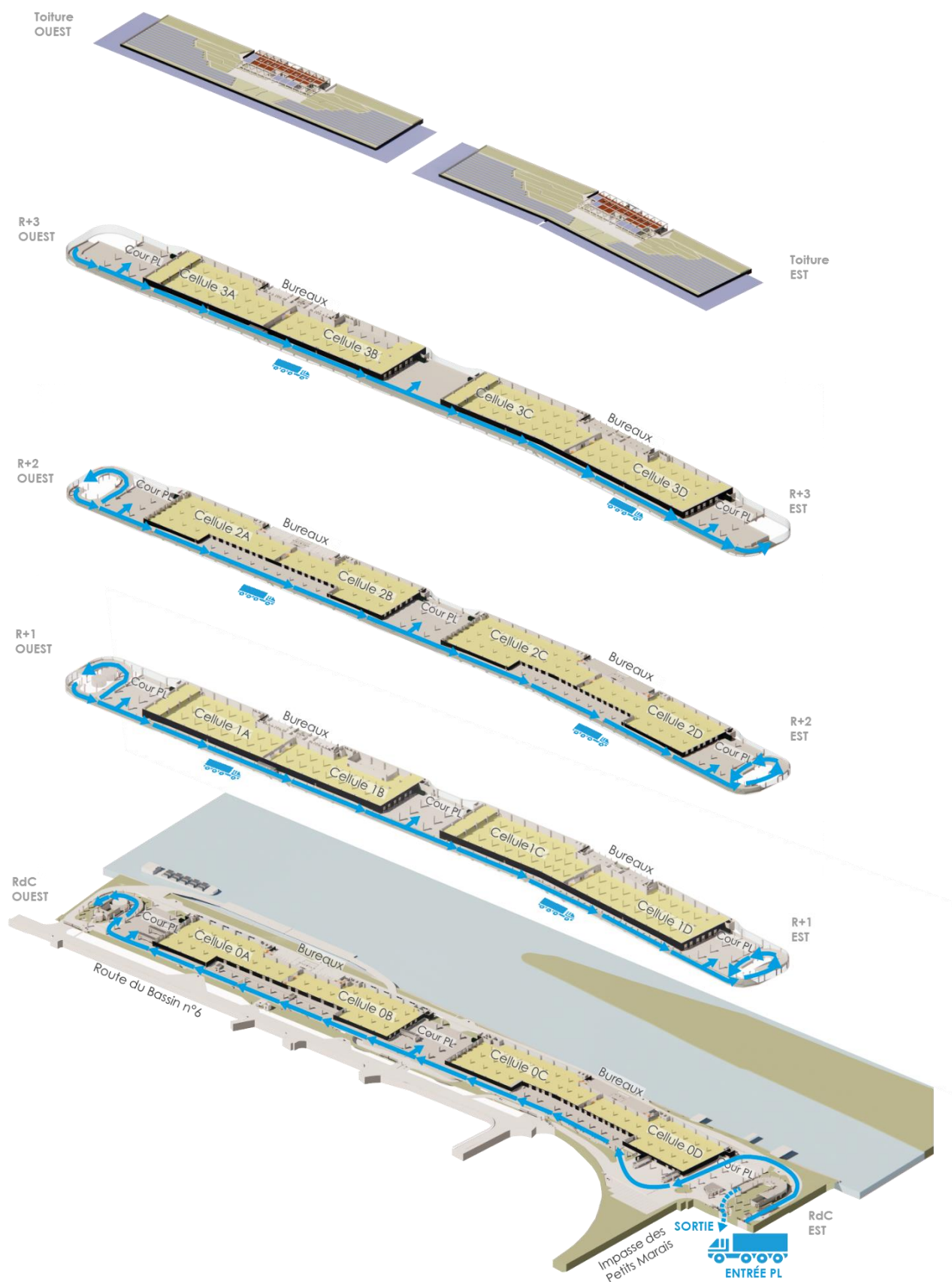
1. Entrée/Sortie des véhicules du personnel vers le stationnement en sous-sol
2. Stationnement des véhicules du personnel
3. Accès du personnel aux bureaux par liaisons verticales
4. Entrée/Sortie des VUL vers le stationnement en sous-sol
5. Stationnement des VUL
6. Entrée des véhicules poids lourds
7. Zone d'attente des véhicules poids lourds

8. Sortie du site des VUL en journée
9. Sortie du site des véhicules de transport de marchandises PL et des éventuels VUL nocturnes
10. Rampe destinée à la montée des véhicules dans les étages
11. Rampe destinée à la descente des véhicules des étages

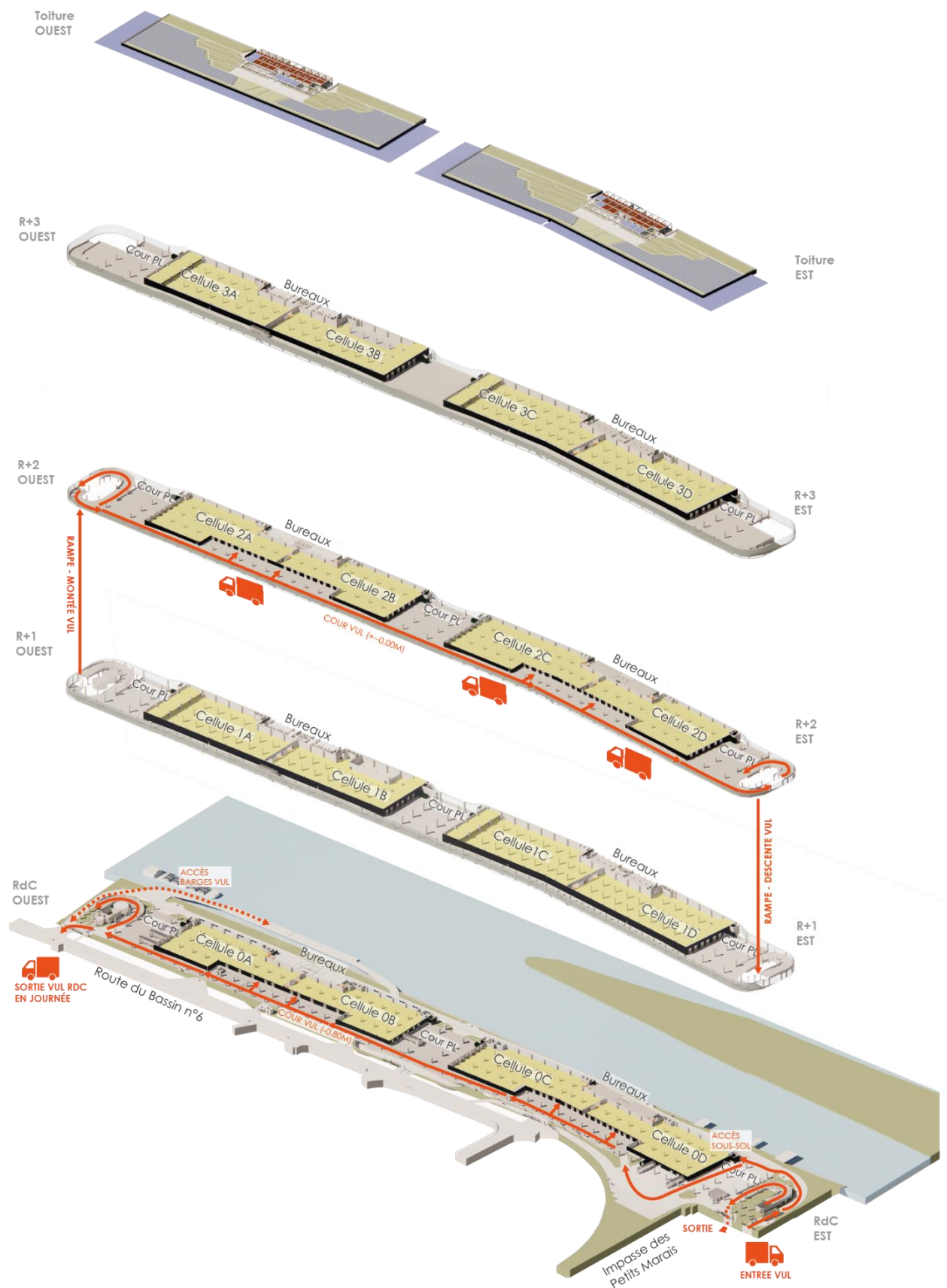


CATEGORIE DE VEHICULE, PAR NIVEAU	R-1	RdC	R+1	R+2	R+3
 VEHICULE LEGER (VL)	✓	✗	✗	✗	✗
 CAMIONNETTE, VEHICULE UTILITAIRE LEGER (VUL), VAN	✓	✓	✓	✓	✓
 PETIT PORTEUR	✗	✓	✓	✓	✓
 CAMION PORTEUR	✗	✓	✓	✓	✓
 SEMI-REMORQUE, POIDS LOURD (PL)	✗	✓	✓	✓	✓
 SEMI-REMORQUE ET 2 CAISSE MOBILE, POIDS LOURD (PL)	✗	✗	✗	✗	✗

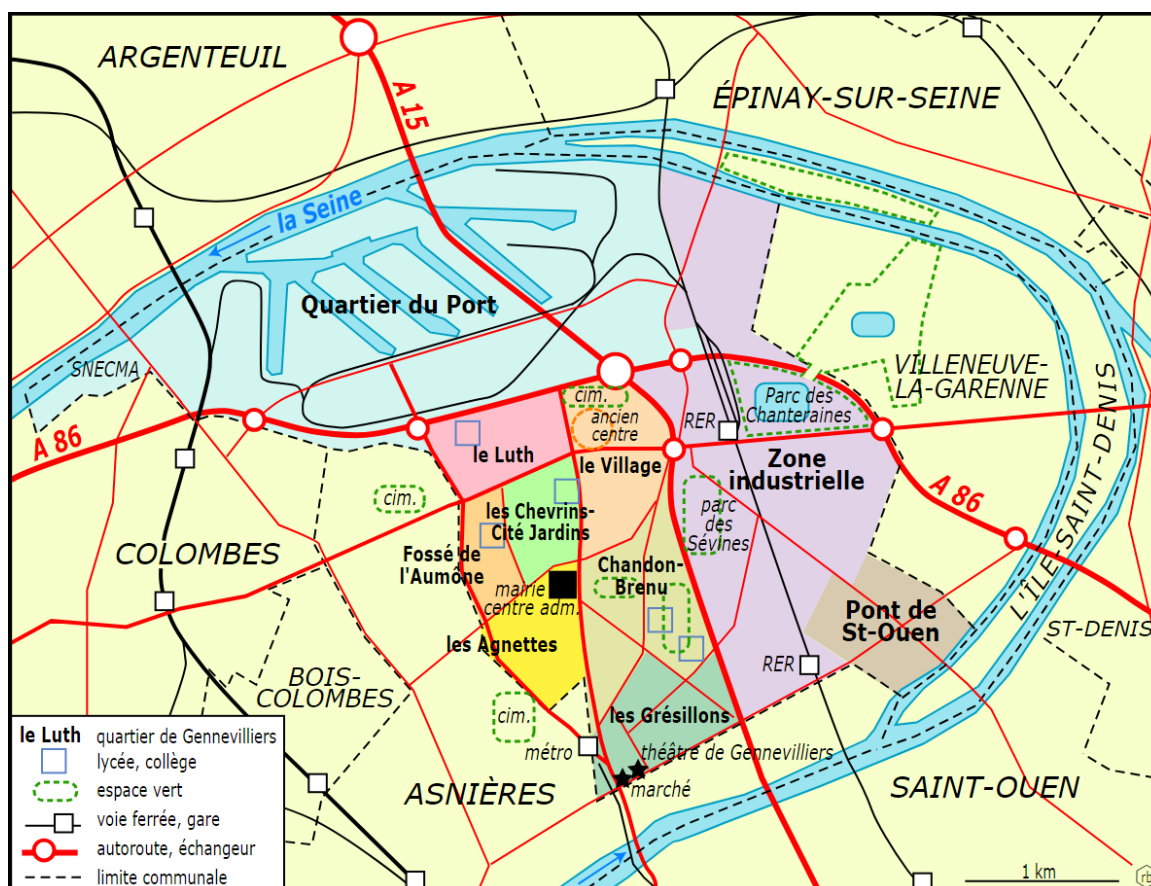
Grille des véhicules par niveaux



Organisation des cheminements PL par niveaux

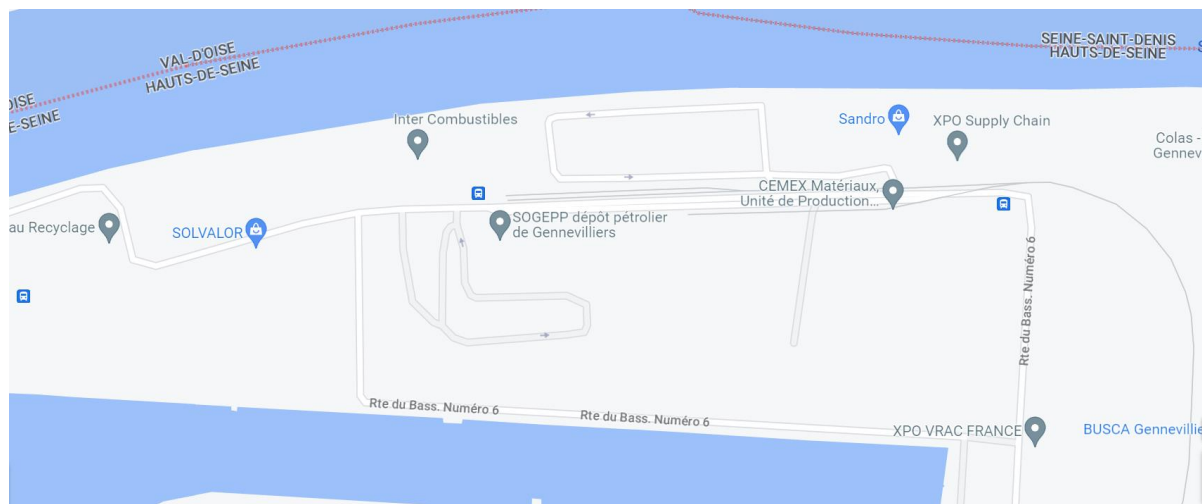


Organisation des flux VUL par niveaux



Les quartiers de Gennevilliers (source : France, le trésor des régions)

2.3 PRESENTATION DES SECTEURS, VISITE DE L'ENVIRONNEMENT



Activités sur le secteur proche

Le terrain du projet de redéveloppement est situé route du bassin numéro 6 au sein du port industriel et logistique de Gennevilliers et appartient à l'établissement public de l'Etat dénommé HAROPA PORT, Grand Port fluvio-maritime de l'Axe Seine qui regroupe les ports de Paris, du Havre et de Rouen. Plusieurs sociétés exploitent le secteur autour du bassin n°6.

Nous pouvons nommer BUSCA spécialisé dans les matériaux de construction, XPO VRAC France transports routiers, CEMEX unité de production béton sable gravier, Colas spécialisé en produits routiers, SOGEP dépôt pétrolier, SICOR SOLVALOR spécialisé en matériaux de construction, TERTIO ENGINEERING entrepôt pour les collectivités, DERICHEBOURG DELEVAL ENVIRONNEMENT spécialisé dans le recyclage, ENVIE 2^E IDF collecte tri démantèlement, SERRE ET ANDRIEU traitement des déchets.

CONFIDENTIEL

Dans les années 1940, le site semble accueillir des activités militaires (baraquements et petits entrepôts). Sur le cliché de 1944, des impacts de bombes sont visibles sur le site. D'après les informations consultées sur internet, ce bombardement ciblait le « Pioneer Park » destiné à accueillir des matériels militaires lourds pour le compte de la garnison allemande de Paris et de sa proche banlieue.

Les installations encore actuellement présentes sur site ont été construites entre les années 1950 et 1960. Il apparaît dans sa configuration actuelle sur le cliché de 1965. Depuis les années 1960, le site est utilisé pour des activités de commerce de gros, stockages et fabrication de peintures, vernis, stockages de produits chimiques. Ces bâtiments ont fait l'objet d'une exploitation industrielle, réglementée au titre des ICPE (voir §2.3) dont l'exploitant est la société FINANCIERE LOGIMMO ET DEVELOPPEMENT (ex XPO ; ex-ND G3 ; ex MGF LOGISTIQUE). Une procédure de cessation d'activités est en cours.

Les entrepôts et locaux divers présents sur site à la fin 2021 représentaient une surface bâtie d'environ 31 600 m² et seront démolis prochainement par HAROPA PORT.

Par ailleurs, la convention d'occupation temporaire liant la société FINANCIERE LOGIMMO ET DEVELOPPEMENT à HAROPA PORT s'est achevée le 31 décembre 2021.

Le secteur est calme, il s'articule avec des sites industriels spécialisés dans les domaines des travaux public, recyclage de matériaux et transport et stockage de produits pétroliers combustibles.

Les avoisinants sont propres et entretenus.

Au cours de notre enquête de voisinage nous avons rencontré plusieurs personnes travaillant sur la zone portuaire. Aucun incident particulier n'a été relaté cependant les périodes de week-end peuvent être assez animées avec des concours de rodéos et des véhicules roulants à vive allure. Il semblerait que les forces de l'ordre aient des difficultés à maîtriser ce phénomène avec des contrevenants essayant d'échapper à leur vigilance.





Accès vers GREEN DOCK route du bassin N° 6

L'accès depuis le giratoire vers le projet route du bassin numéro 6 peut être fermé par des barrières protégeant également la voie de chemin de fer. Une caméra est orientée vers la sortie de la route du bassin numéro 6, filmant les véhicules sortant de la zone.



L'accès au bassin numéro 6 comporte un dispositif de sécurité pouvant bloquer les véhicules entrant ou sortant, des caméras vidéo couvrent l'espace, une herse peut être actionnée ainsi que les barrières. Des interphones sont installés sur des bornes entrée/sortie. La gestion du dispositif est faite par le PC sécurité du port.



Caméra orientée vers l'accès sécurisé.



Caméra dôme 26 route du bassin N°6

PC sécurité du port autonome de Paris



Accès à la capitainerie depuis le giratoire 62 route principale



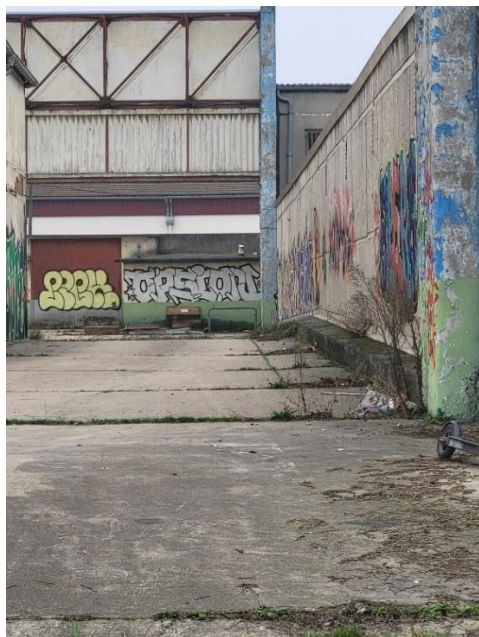
Prise de contact avec HAROPA port de Gennevilliers le 10 mars 2023.
accueilg@haropaport.com

Retour d'éléments par l'intermédiaire du responsable du port : « Il y a un contrôle d'accès sur la route du bassin n°6, après le croisement avec le chemin des petits marais. Il est muni de barrières levantes,

ouvrable par badge (qu'on distribue aux amodiataires) ou bien directement pilotables depuis le PC Sécurité, et de herse, qui sont pour l'instant hors service. Le contrôle d'accès reste ouvert de 4h à 20h et est fermé la nuit.

Les agents du PC font 6 à 8 rondes par tranche de 24h sur la route du bassin n°6.

Le terrain objet de la convention n'est pas sous vidéoprotection relié au PC du port, en revanche, nous avons un contrôle d'interphonie, et des caméras qui filment le contrôle d'accès plus globalement. Nous avons également une caméra qui filme le trafic au carrefour route du bassin n°6/chemin des petits marais et une autre qui filme vers l'impasse des petits marais, depuis le chemin des petits marais. En tout, il y a environ 130 caméras sur l'ensemble du Port. Selon la législation en vigueur, nous avons une autorisation préfectorale, le PC Sécurité n'a pas la vision sur les caméras qui filment les routes, juste sur celles qui filment les contrôles d'accès. Les enregistrements peuvent servir en cas d'incident, sur réquisition de la Police, nous gardons les images 1 mois. »



Signe d'appropriation et d'intrusion sur le site



Bord de seine vers Gennevilliers depuis le site

Les sociétés exploitantes des parcelles voisines ont leur propre vidéoprotection.

3. PHASE DIAGNOSTIC

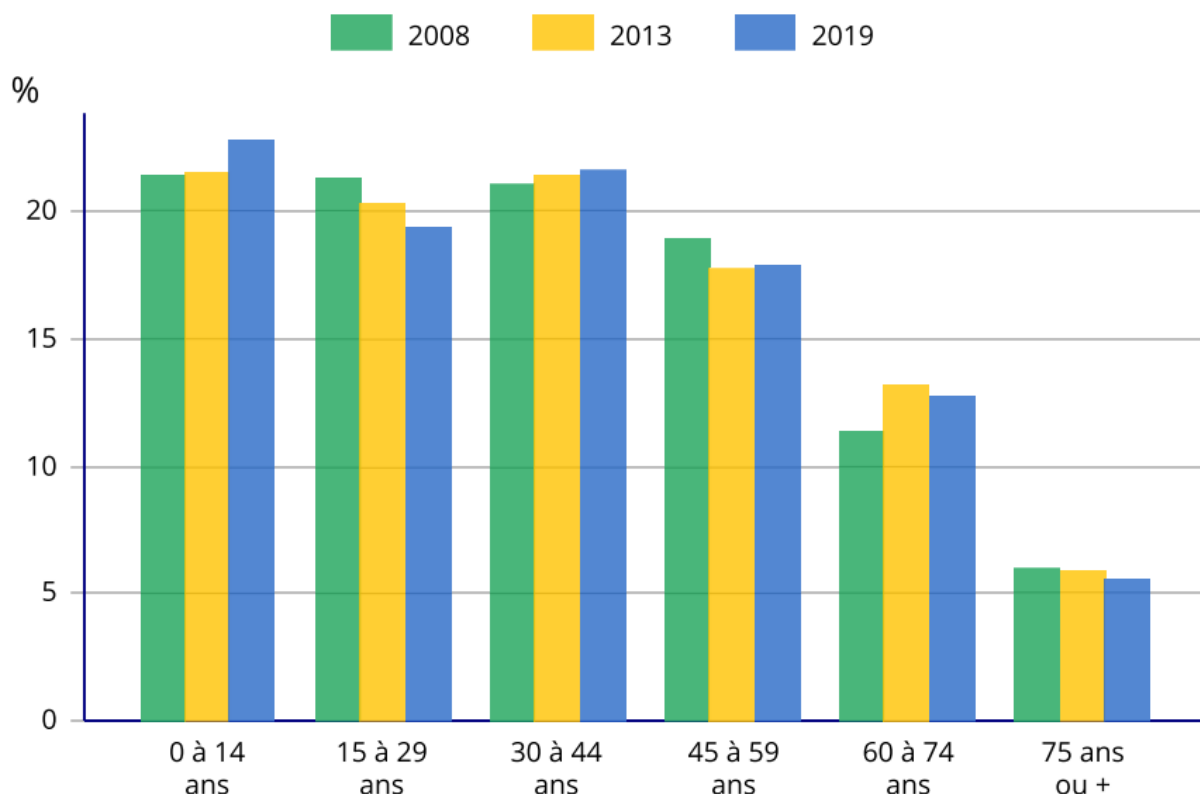
3.1 Diagnostic social

3.1.1 Démographie

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2019
Population	46 074	50 290	45 396	44 818	42 513	41 822	43 219	48 530
Densité moyenne (hab/km²)	3 958,2	4 320,4	3 900,0	3 850,3	3 652,3	3 593,0	3 713,0	4 169,2

Selon les données transmises par l'Insee, la commune de Gennevilliers comptabilise une population de 48530 personnes en 2019. Il est intéressant de constater que la population de Gennevilliers en 2019 est inférieure au nombre d'habitants recensés en 1975. Nous remarquons une hausse importante entre 1968 et 1975, qui se réduit ensuite à 41822 habitants en 2008 (-16%). Depuis 2008, la population a fortement progressé (16%).

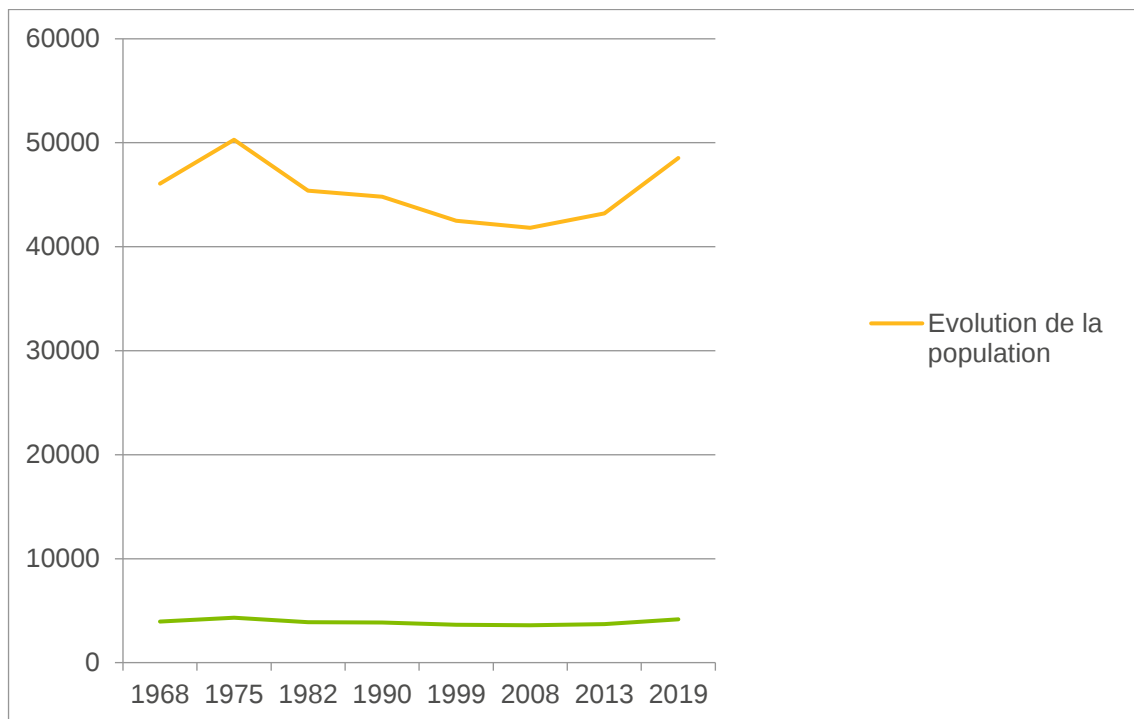
POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



Population par famille de tranche d'âge à Gennevilliers

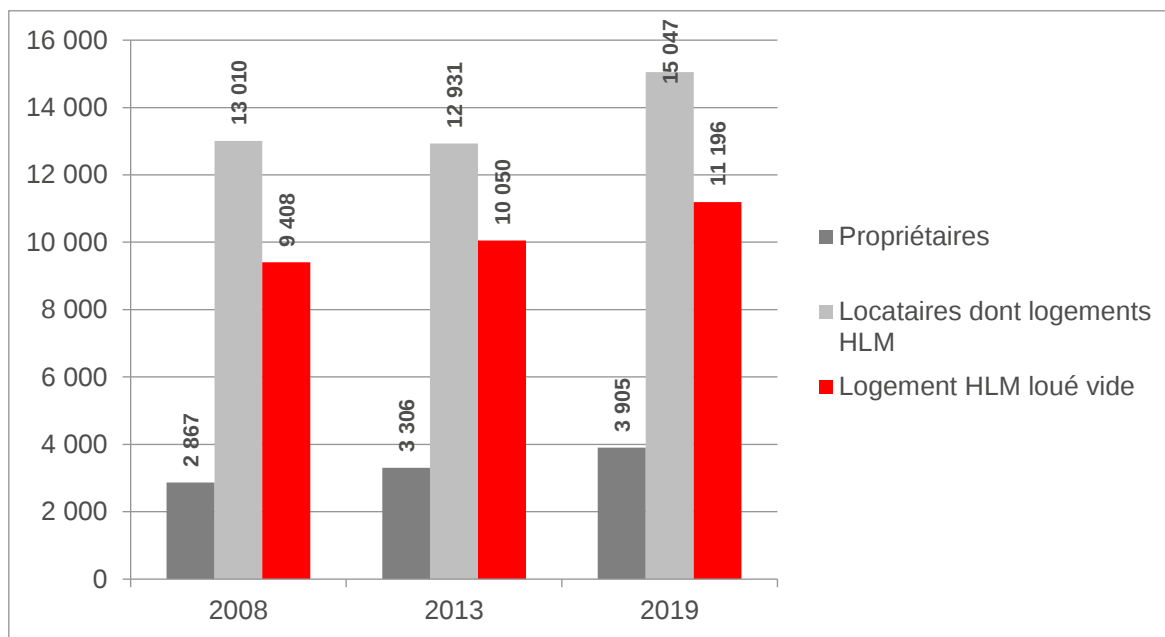
L'évolution de la population par tranches d'âge selon l'Insee baisse régulièrement sur les tranches d'âge 15, 29 ans, nous constatons par ailleurs que la tranche 60/74 ans est en progression. Ce qui pourrait signifier que Gennevilliers, séduit les personnes entre 60 et 74 ans.

La population commune de GENNEVILLIERS est de : 48530 habitants selon les statistiques de l'INSEE en 2019. Nous retiendrons ce chiffre pour les besoins de l'étude de sûreté.



Evolution de la démographie

3.1.2 Logement



Répartition des logements

	2008		2013		2018	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	16189	100	16599	100	19241	100
Propriétaires	2867	17,7	30306	19,9	3905	20,3
Locataires	13010	80,4	12931	77,9	15047	78,2
Dont log HLM	9408	58,1	10050	60,5	11196	58,2
Logés gratuitement	312	1,9	362	2,2	289	1,5

Source : INSEE – LOG T7 Analyse de données, commune de Gennevilliers

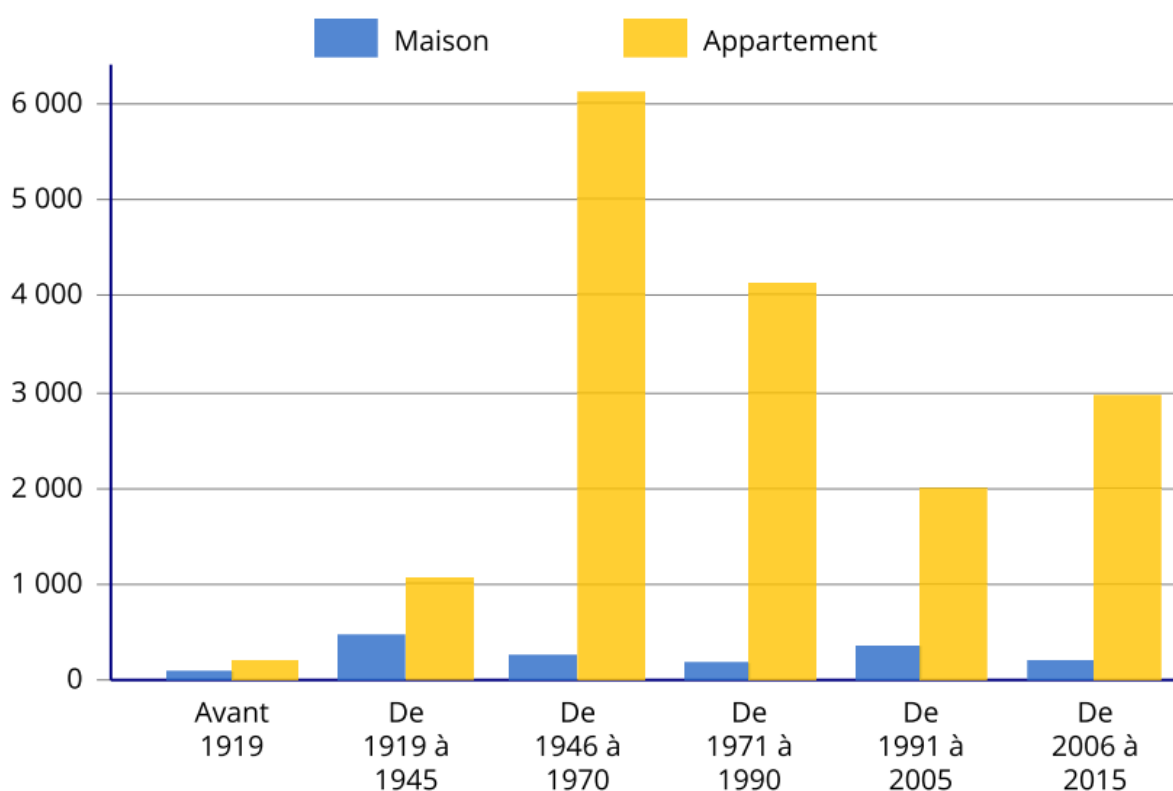
CONFIDENTIEL

Le nombre de propriétaires de leur logement ainsi que le nombre de locataires est stable sur les années de comparaison, 2013, 2018. Les logements HLM, sont en léger recul avec un écart de 2,3%. Pour comparaison, le nombre de propriétaires de leur logement sur le département recense en 2019 42,6%. Le nombre de locataires pour le département des Hauts-de-Seine est sur une moyenne de 54,9%.

Ces statistiques pourraient laisser penser que le taux de pauvreté est important sur la commune de Gennevilliers.

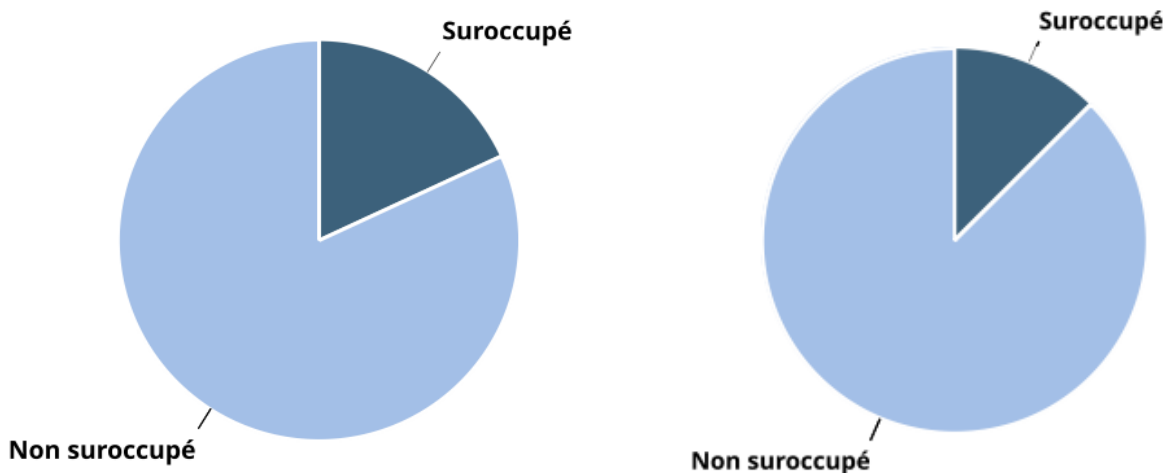
3.1.3 Evolution de la typologie des logements

LOG G1 - Résidences principales en 2019 selon le type de logement et la période d'achèvement



Selon l'Insee, il est intéressant de voir que le nombre de logement collectifs est très fluctuant. La reconstruction après-guerre semble s'être concentrée sur les logements collectifs. Ce qui n'a pas été au détriment des maisons individuelles. Cependant, nous constatons que le nombre d'appartements depuis 1970, subit une baisse de 50%. Cette tendance pourrait laisser penser que la suroccupation des logements augmente.

3.1.4 Suroccupation des logements



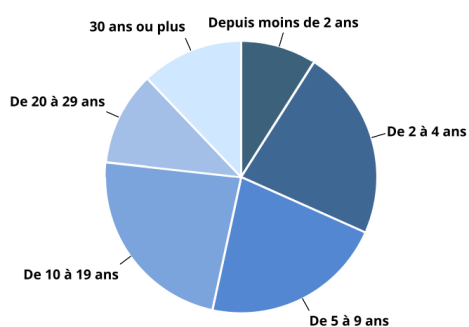
Taux d'occupation pour Gennevilliers

Taux d'occupation pour les Hauts de Seine.

Le taux d'occupation pour la commune de Gennevilliers est bien supérieur à la moyenne des Hauts-de-Seine.

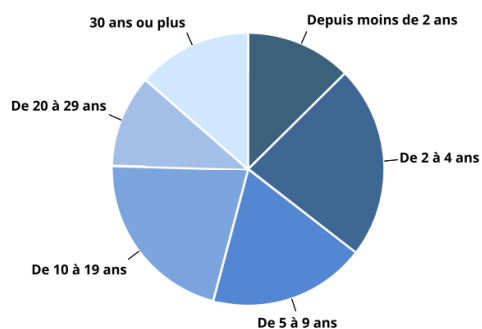
3.1.5 Ancienneté d'emménagement

LOG G2 - Ancienneté d'emménagement des ménages en 2019



Analyse commune de Gennevilliers.
Seine.

LOG G2 - Ancienneté d'emménagement des ménages en 2019



Analyse département des Hauts-de-

Concernant l'ancienneté des emménagements des ménages, pour l'année 2019, nous sommes pour la commune de Gennevilliers, sur les mêmes tendances que pour le département des Hauts-de-Seine. Cependant, les logements occupés moins de 2 ans sont bien inférieurs au département.

3.1.6 Confort des logements

Equipement des logements :

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	16 189	100,0	16 599	100,0	19 241	100,0
Salle de bain avec baignoire ou douche	14 824	91,6	15 387	92,7	17 508	91,0
Chauffage central collectif	10 381	64,1	10 461	63,0	12 733	66,2
Chauffage central individuel	4 262	26,3	4 752	28,6	5 014	26,1
Chauffage individuel "tout électrique"	1 433	8,9	1 279	7,7	1 452	7,5

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	685 217	100,0	700 623	100,0	724 639	100,0
Salle de bain avec baignoire ou douche	649 822	94,8	665 821	95,0	687 388	94,9
Chauffage central collectif	350 309	51,1	350 919	50,1	373 335	51,5
Chauffage central individuel	168 918	24,7	168 810	24,1	171 097	23,6
Chauffage individuel "tout électrique"	162 522	23,7	177 469	25,3	178 329	24,6

Commune de Gennevilliers.

Pour la commune de Gennevilliers, seulement 91% de la totalité des logements comportent une salle de bain avec baignoire ou douche, soit 9% des logements n'ont pas de salle de bains avec baignoire ou douche. Quant au département des Hauts-de-Seine il est au-delà approchant les 95%.

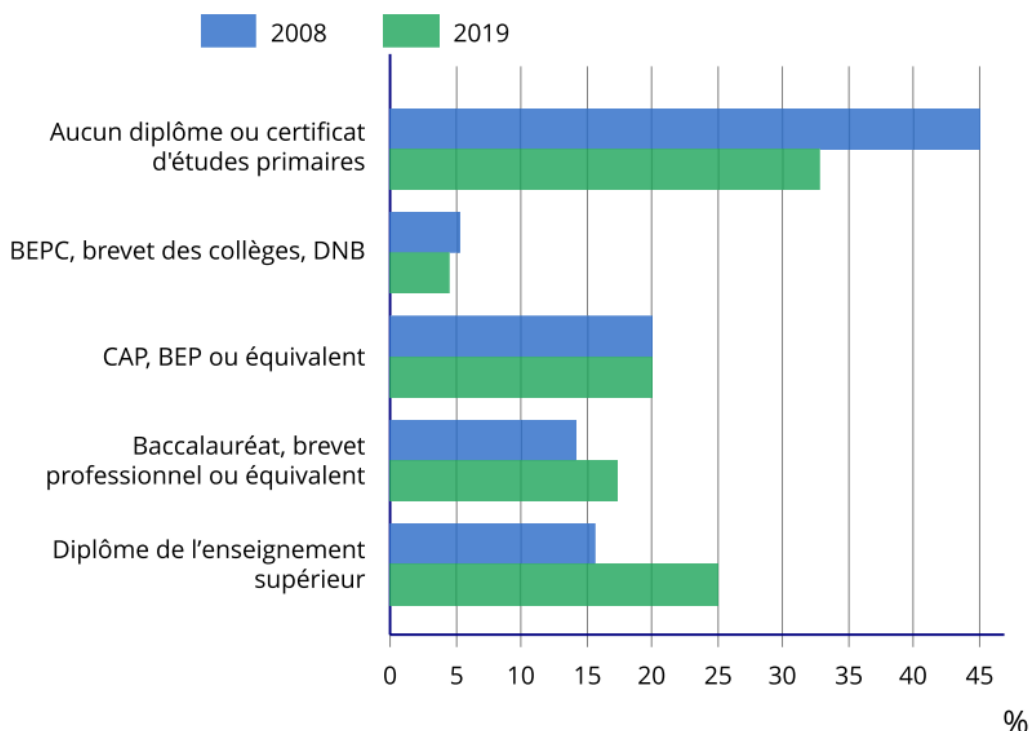
Département des Hauts-de-Seine.

Composition sociale de la population

Les données INSEE sont les suivantes (statistiques 2019) : 48530 habitants sur la commune de Gennevilliers, chiffre que nous prenons en compte dans cette étude.

Niveau d'étude :

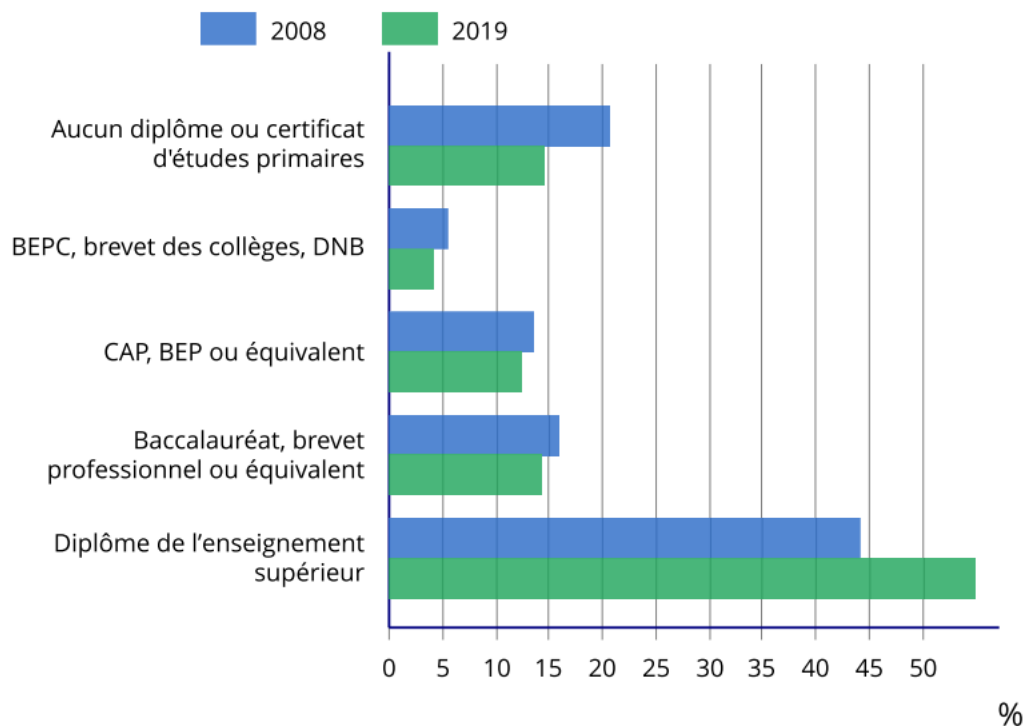
FOR G2 - Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus (en %)



Analyse de données Commune de Gennevilliers

Nous constatons que le niveau d'étude pour la population de Gennevilliers n'ayant aucun diplôme, est en fort recul, passant de 45% à 33% des personnes de 15 ans et plus. Sur la commune de Gennevilliers, le nombre de personnes de plus de 15 ans possédant un diplôme de l'enseignement supérieur est en très forte progression, passant de 16% à 25%. Également en hausse, la part de la population possédant un baccalauréat, brevet professionnel ou équivalent est en augmentation. Cette tendance démontre une volonté de faire des études supérieures.

FOR G2 - Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus (en %)

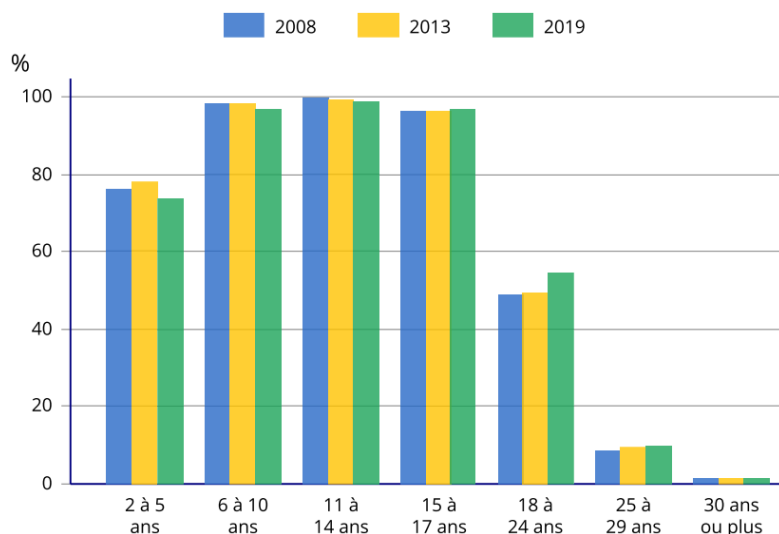


Statistiques du niveau d'étude pour la population scolarisée des Hauts de Seine

Pour comparaison le département est sur la même tendance cependant le nombre de personnes est sur une tendance inverse. La part de la population ayant un diplôme de l'enseignement supérieur atteint 60% en 2019. Pour la population de Gennevilliers, celle ayant un diplôme de l'enseignement supérieur atteint une moyenne de 25%.

Scolarisation :

FOR G1 - Taux de scolarisation selon l'âge (en %)



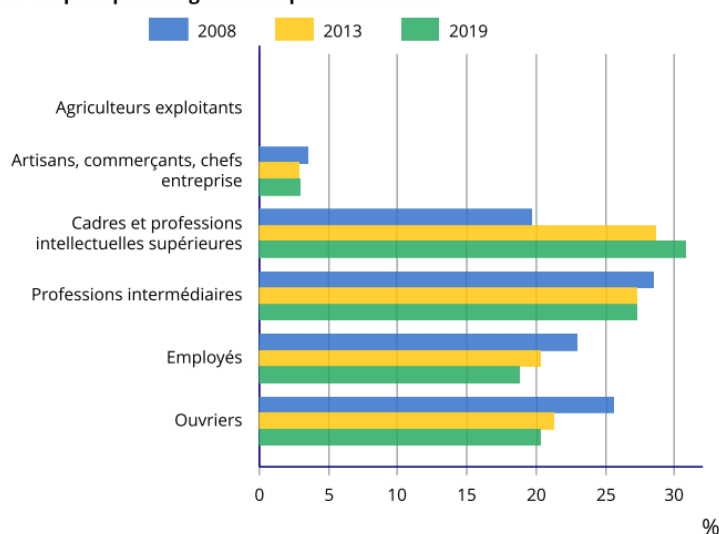
Le taux de scolarisation sur la commune de Gennevilliers est identique à celui de la moyenne du département. Nous sommes dans de bonnes proportions.

3.1.7 Répartition des catégories sociales professionnelles

	Nombre	%
Ensemble	42 107	100,0
Agriculteurs exploitants	10	0,0
Artisans, commerçants, chefs entreprise	1 219	2,9
Cadres et professions intellectuelles supérieures	12 957	30,8
Professions intermédiaires	11 468	27,2
Employés	7 929	18,8
Ouvriers	8 524	20,2

Les emplois par catégorie socioprofessionnelle en 2019 sur la commune de Gennevilliers

EMP G3 - Emplois par catégorie socioprofessionnelle



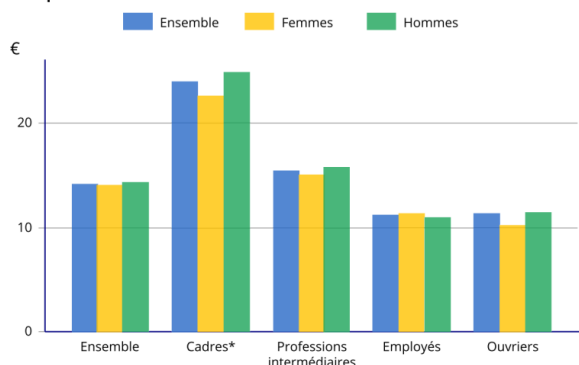
Il est intéressant de constater que la part de la population ayant un emploi avec le statut de cadres et professions intellectuelles supérieures travaillant sur la commune représente la majorité avec 30,8% des emplois. Suivent ensuite les emplois avec un statut de profession intermédiaire, qui représentent 27,2% de l'ensemble des catégories. Les ouvriers sont également en nombre important, ils représentent 20,2% de la population active sur la commune. Cette tendance est certainement due au fait qu'une partie des personnes travaillant sur la commune vient de l'extérieur. Pour

une population de 48530 personnes occupant Gennevilliers selon l'Insee, 40177 personnes sont salariées à Gennevilliers.

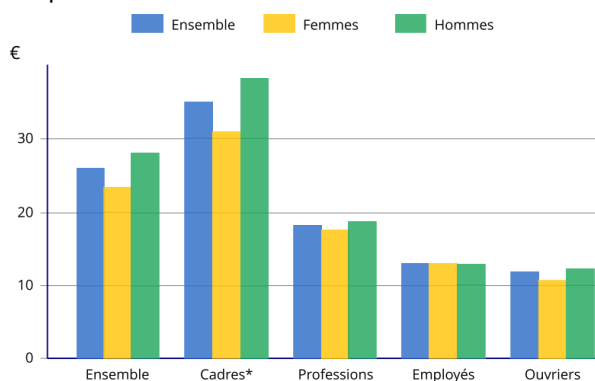
Pour comparaison la proportion de la population ayant un emploi avec un statut de cadre ou professions intellectuelles supérieures sur le département des Hauts-de-Seine représente 39,7% de la population active. Nous sommes sur un secteur moins favorisé que la moyenne du département des Hauts-de-Seine.

3.1.8 Revenu et pauvreté des ménages

SAL G1 - Salaire net horaire moyen (en euros) selon la catégorie socioprofessionnelle en 2019



SAL G1 - Salaire net horaire moyen (en euros) selon la catégorie socioprofessionnelle en 2020



Source Insee : SAL G1 2019

Commune de Gennevilliers

Les graphiques recensant l'échelle des salaires, nous permettent de constater que les salaires sur la commune de Gennevilliers sont inférieurs à la moyenne du département des Hauts de Seine. Si nous comparons la moyenne des salaires, la commune atteint une moyenne de salaire légèrement inférieure avec 15€, alors que la moyenne sur le département des Hauts-de-Seine est d'environ 28€ (en évolution vers le positif). Les cadres ayant les salaires les plus élevés sont également moins rémunérés sur la commune que la moyenne du département avec 25€ de l'heure contre 35€.

Département des Hauts de Seine

	Ensemble	Femmes	Hommes
De 18 à 25 ans	10,8	10,6	11,0
De 26 à 50 ans	15,0	14,9	15,1
Plus de 50 ans	15,2	15,4	15,1

	Ensemble	Femmes	Hommes
De 18 à 25 ans	12,4	12,0	12,7
De 26 à 50 ans	25,0	23,2	26,5
Plus de 50 ans	32,6	27,1	37,0

Commune de Gennevilliers

Département des Hauts-de-Seine

La grille des salaires pour la population de la commune de Gennevilliers a peu d'évolution entre les 18 et plus de 50 ans. Nous constatons que les personnes de plus de 50 ans sont rémunérées moins de 50% que la moyenne départementale. Pour les salaires sur la commune de Gennevilliers nous avons un écart de 21,9 euros, cela représente 59% de moins que la moyenne départementale.

	2019
Nombre de ménages fiscaux	18 055
Nombre de personnes dans les ménages fiscaux	47 629
Médiane du revenu disponible par unité de consommation (en euros)	17 640
Part des ménages fiscaux imposés (en %)	50

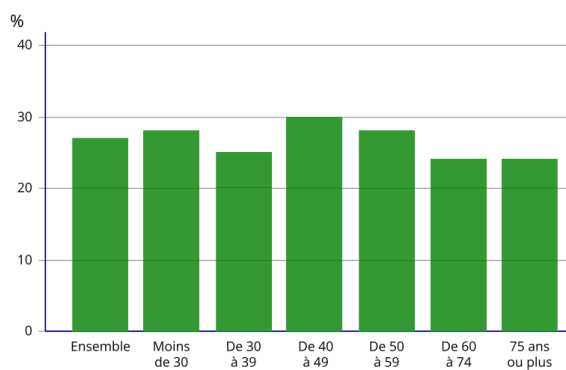
	2020
Nombre de ménages fiscaux	699 330
Nombre de personnes dans les ménages fiscaux	1 591 999
Médiane du revenu disponible par unité de consommation (en euros)	28 810
Part des ménages fiscaux imposés (en %)	69,6

Commune de Gennevilliers

Toujours selon l'Insee nous constatons que la part des ménages fiscaux imposés, représente 50% des ménages, alors que la part des ménages fiscaux imposés sur le département des Hauts-de-Seine représente un pourcentage avoisinant les 70%. Ceci confirme que la population de Gennevilliers a des salaires inférieurs à celle du département des Hauts-de-Seine.

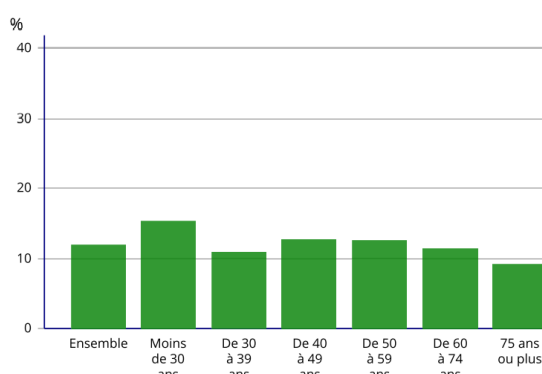
Département des Hauts-de-Seine

REV G1 - Taux de pauvreté par tranche d'âge du référent fiscal en 2019



Source INSEE REV G1 ménages fiscaux année 2020
Commune de Gennevilliers

REV G1 - Taux de pauvreté par tranche d'âge du référent fiscal en 2020



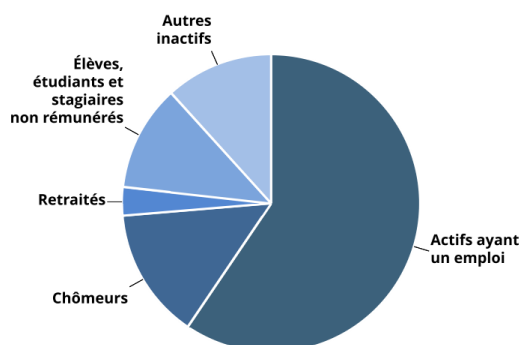
Département des Hauts-de-Seine

Le taux de pauvreté sur la commune de Gennevilliers est bien supérieur à celle du département des Hauts-de-Seine. Les plus touchées sont les personnes entre 40 et 49 ans. Cependant nous remarquons que les personnes ayant plus de 60 ans comptabilisent un taux de pauvreté de 24% environ. En comparaison la moyenne départementale est de 12%.

3.2 Diagnostic Economique

3.2.1 Le chômage

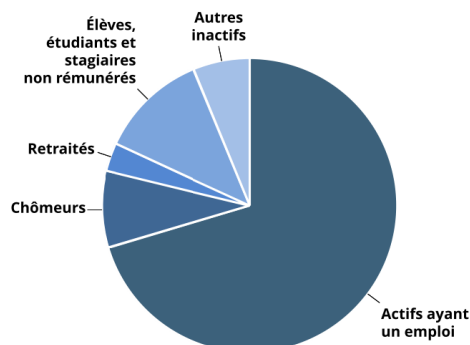
EMP G1 - Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2019



Source INSEE EM G1 année 2019

Commune de Gennevilliers

EMP G1 - Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2019



Département des Hauts-de-Seine

Les 2 graphiques ci-dessus nous montrent la part importante que représente les chômeurs sur la commune. Les actifs ayant un emploi représentent une grande proportion de la population active, mais elle est inférieure à celle du département. Le nombre d'inactifs est également un critère pouvant amener une délinquance et cet état d'inactivité représente le double de celle de la moyenne du département.

	2008	2013	2019
Nombre de chômeurs	3 191	4 143	4 386
Taux de chômage en %	16,4	20,6	19,3
Taux de chômage des 15 à 24 ans	25,8	38,1	35,6
Taux de chômage des 25 à 54 ans	15,4	18,5	17,6
Taux de chômage des 55 à 64 ans	12,6	16,9	15,3

	2008	2013	2019
Nombre de chômeurs	78 029	88 639	89 910
Taux de chômage en %	9,7	10,7	10,7
Taux de chômage des 15 à 24 ans	17,7	22,5	21,8
Taux de chômage des 25 à 54 ans	8,9	9,7	9,7
Taux de chômage des 55 à 64 ans	8,7	9,4	9,9

Source INSEE EM T4 année 2019
Commune de Gennevilliers

Département des Hauts-de-Seine

Selon l'INSEE le taux de chômage sur la commune de Gennevilliers atteint 19,3% alors que le taux de chômage sur la moyenne départementale des Hauts-de-Seine est de 10,7%. Nous avons donc un nombre de chômeurs sur la commune de Gennevilliers avoisinant le double de celle de la moyenne du département.

Le projet du port autonome de Gennevilliers devrait améliorer le nombre d'emplois proposés sur la commune. Le projet prévoit la création d'environ 700 emplois directs.

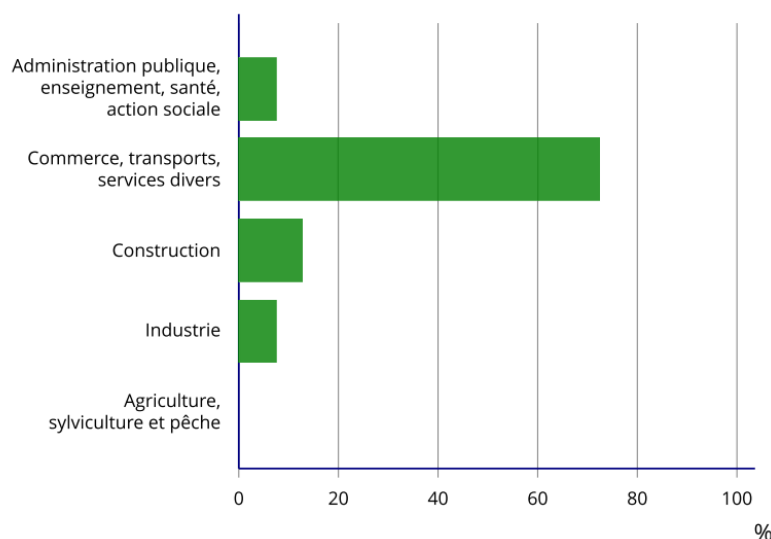
3.2.2 Masse salariale par secteur d'activité

	Total	%	0 salarié	1 à 9 salarié(s)	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés ou plus
Ensemble	1 776	100,0	162	972	247	192	203
Agriculture, sylviculture et pêche	0	0,0	0	0	0	0	0
Industrie	136	7,7	3	56	20	25	32
Construction	224	12,6	26	132	23	18	25
Commerce, transports, services divers	1 282	72,2	129	735	172	123	123
<i>dont commerce et réparation automobile</i>	405	22,8	25	224	67	59	30
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	134	7,5	4	49	32	26	23

Source INSEE RS T1 année 2020

Commune de Gennevilliers

RES G1 - Répartition des établissements actifs employeurs par secteur d'activité agrégé fin 2020



Sur la commune de Gennevilliers les emplois les plus représentatifs sont dans les domaines du commerce, transport, services divers avec 72,2% des emplois. Nous constatons également que parmi les établissements actifs pour l'année 2020, 123 établissements sont dans le domaine du commerce, transport, services divers et ont plus de 50 salariés. Le projet objet de l'étude sera dans ce cas avec une activité de transport et de commerce.

3.2.3 Création d'entreprises par secteur d'activité à Gennevilliers

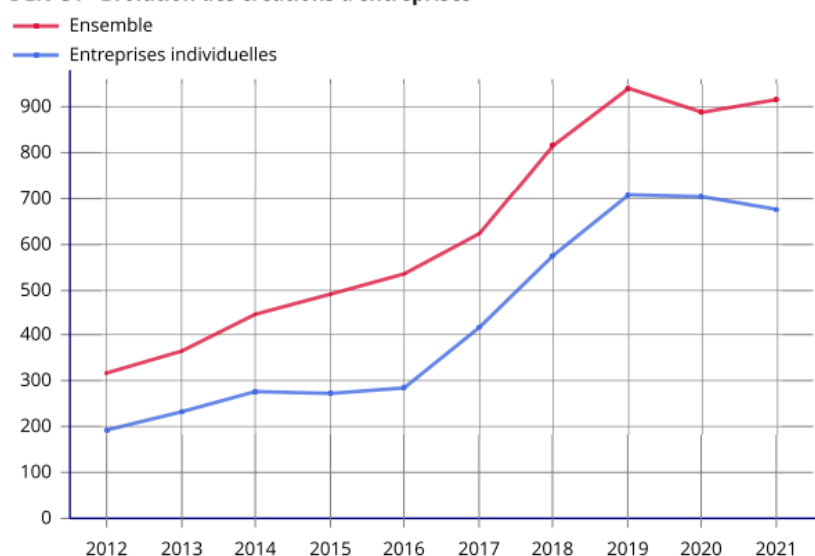
	Entreprises créées		Dont entreprises individuelles	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	914	100,0	673	73,6
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	18	2,0	13	72,2
Construction	62	6,8	27	43,5
Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration	452	49,5	342	75,7
Information et communication	61	6,7	45	73,8
Activités financières et d'assurance	18	2,0	6	33,3
Activités immobilières	11	1,2	6	54,5
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	189	20,7	143	75,7
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	58	6,3	51	87,9
Autres activités de services	45	4,9	40	88,9

Source INSEE DEN T1 année 2021

Commune de Gennevilliers

La création d'entreprise sur la commune de Gennevilliers semble bien se comporter avec une création de 914 entreprises en 2021. Les plus représentatives sont les domaines d'activités de commerce de gros et de détail, transport, hébergement et restauration qui avoisine les 50% des créations. L'activité du projet est dans cette catégorie parmi les 452 entreprises créées en 2021. Cependant c'est également le nombre d'entreprises individuelles qui a séduit le plus de créateurs d'entreprises avec 342 créations sur un total de 673 entreprises individuelles. Suivent les créations d'entreprises dans le domaine des spécialisées scientifiques techniques, avec 20,7% des créations.

DEN G1 - Évolution des créations d'entreprises



Le graphique ci-contre nous montrant l'évolution en nombre de créations d'entreprises est sur la même tendance que sur le territoire national. Cependant un creux se fait sentir pour la création d'entreprises individuelles entre 2020 et 2021. Pour 2021 l'ensemble des créations est en hausse. Cette tendance a pu être influencée par le déconfinement COVID-19.

	Nombre	%
Ensemble	4 974	100,0
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	250	5,0
Construction	545	11,0
Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration	2 349	47,2
Information et communication	278	5,6
Activités financières et d'assurance	138	2,8
Activités immobilières	125	2,5
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	762	15,3
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	309	6,2
Autres activités de services	218	4,4

Source INSEE DEN T5 année 2020

Commune de Gennevilliers

Le nombre d'établissements par secteur d'activité concernant le commerce de gros et de détail, transport, hébergement et restauration représente la majorité de la totalité des établissements en activité. Selon l'Insee il y a 2349 établissements sur une totalité de 4974 établissements pour la commune.

3.2.4 Analyse des moyens de transport utilisés sur la commune

La majeure partie des transports est effectué en transport en commun. Nous avons sensiblement la même tendance pour le département des Hauts-de-Seine.

Le secteur est desservi par le réseau de transport en commun parisien :

Asnières-Gennevilliers / Chatillon-Montrouge **M13**

La ligne 13 du métro traverse la capitale et se connecte aux gares Saint-Lazare et Montparnasse et aux lignes A et C du RER.

Cergy-Pontoise / Massy-Palaiseau **RER C**

La ligne C du RER dessert la ville avec un train toutes les 7 minutes aux heures de pointe, avec les stations « Les Grésillons » au sud et « Gennevilliers » au nord. Elle permet une liaison avec le Val d'Oise mais aussi le centre de Paris, et des interconnexions avec les lignes de métro et de RER.

Autobus

Plus de quinze lignes du réseau RATP desservent le territoire de Gennevilliers en correspondance avec les lignes de métro et du RER C. Ce réseau a été restructuré avec la création des 2 nouvelles stations de métro de la ligne 13.

6 lignes desservent le territoire économique :

276 La Défense / Asnières-Gennevilliers « Gabriel-Péri » Métro **SEP**

Elle dessert la zone industrielle et la Route Principale du Port. De type express, à partir du parc Kléber à Colombes, elle relie directement La Défense par les autoroutes A86 A14.

340 Clichy « Berges de Seine » / « Gennevilliers » RER / ZAC des Louvresses

Cette ligne dessert le Parc d'Activités des Louvresses.

238 Saint Gratien RER / « Les Courtilles » Métro / Pont de Levallois

La ligne dessert la Route Principale du Port.

166 Porte de Clignancourt / Gennevilliers ZAC Les Louvresses

304 Nanterre-La Boule / Asnières-Gennevilliers « Les Courtilles »

Le Bus du Port 538 RER C « Gennevilliers » / Colombes « Gare du Stade ».

Autres lignes en correspondance avec le métro et du RER C

54 Asnières-Gennevilliers /Porte d'Aubervilliers

137 Porte de Clignancourt/Villeneuve la Garenne - ZI

138 Porte de Clichy/Ermont-Eaubonne RER

175 Porte de Saint-Cloud ^{CL}_{SEP} /Asnières- Gennevilliers

177 Villeneuve la GarenneZI Nord/Gabriel Péri Asnières Gennevilliers

178 La Défense/Gennevilliers RER

235 Asnières-Gennevilliers/Colombes- Europe

261 Villeneuve la Garenne Bongarde/ Gare de Franconville

378 La Défense/Les Courtilles Asnières Gennevilliers

River Plaza Asnières-Gennevilliers Gabriel Péri/RER Les Grésillons

TRAMWAY T1

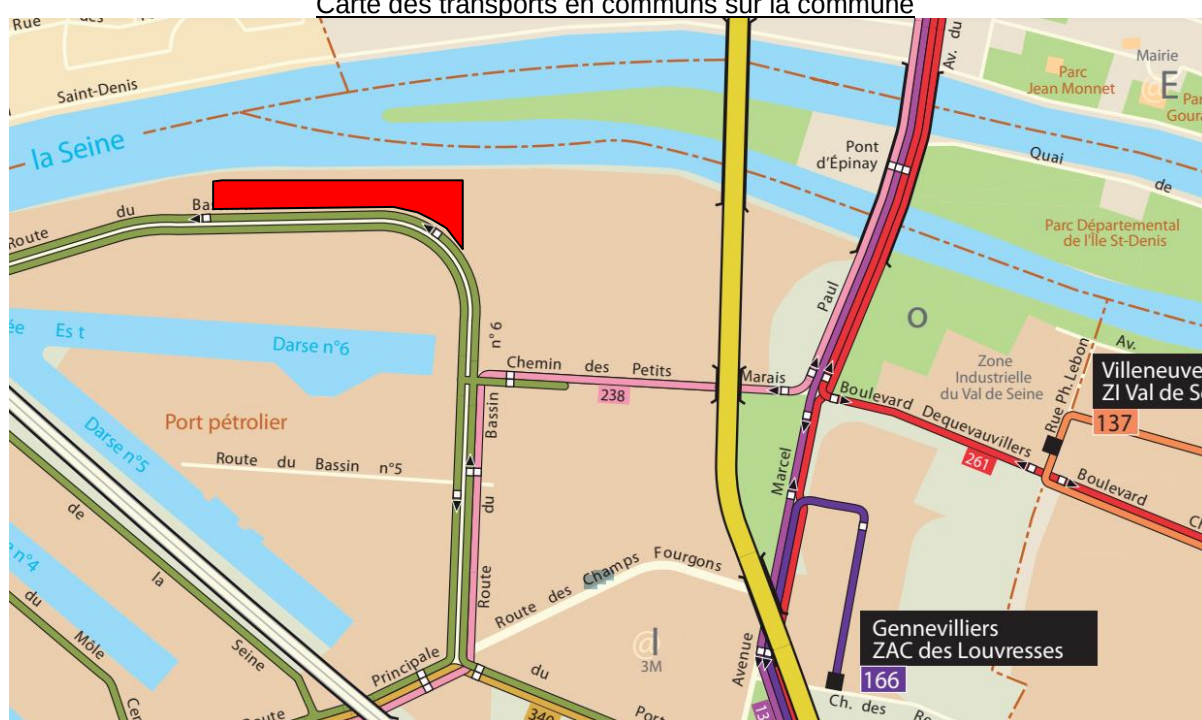
Asnières Gennevilliers Les Courtilles / Gare RER E Noisy le Sec

Les 6 stations sur la ville

- Les Courtilles
- Le Luth
- Le Village
- Timbaud
- Gare de Gennevilliers
- Parc des Chanteraines



Carte des transports en communs sur la commune



CONFIDENTIEL

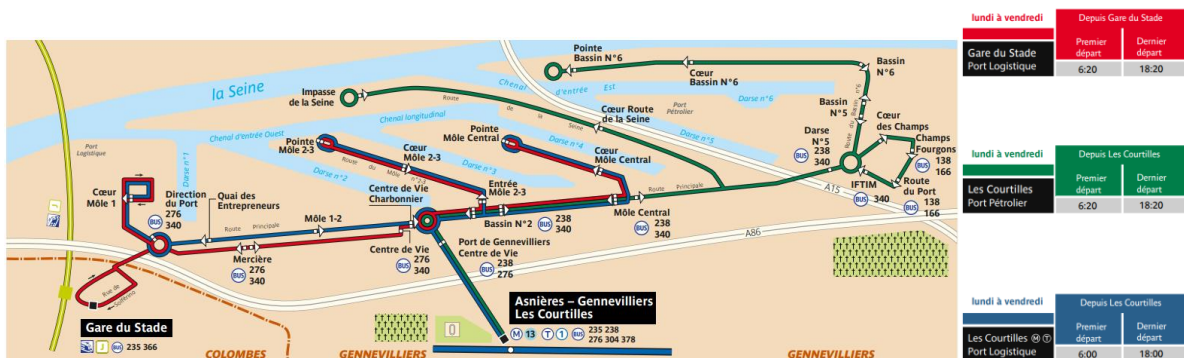
En termes d'accessibilité avec les transports en commun, le site est aujourd'hui desservi par deux lignes de bus, le bus n°538 du port de Gennevilliers desservant la gare RER de Gennevilliers et le bus n°238 passant par de nombreuses gares RER, métro, tramway et autres connexions de bus. Le site est situé à 25 minutes à pied de la gare de RER située à Epinay-sur-Seine.

En complément, les lignes de bus n°340 et n°276 permettent aussi de relier le port aux centres-villes de Gennevilliers et d'Argenteuil.

Le réseau du port est équipé de voies douces pour les vélos, avec des aménagements de piste cyclables qui arrivent jusqu'à la route du Bassin n°6 depuis la Route Principale du Port. Les échanges avec le Port en vélo peuvent ainsi se faire de manière sécurisée à l'Ouest via la RD909, ou à l'Est via la RD911, offrant des perspectives intéressantes de connexion avec différentes communes des alentours : Gennevilliers, Argenteuil, Epinay-sur-Seine, Villeneuve-la-Garenne et plus.

Les dessertes par bus à proximité du projet

Fréquence de passage : 40 min



Parcours et fréquences de passage du bus vert desservant le port De Gennevilliers.

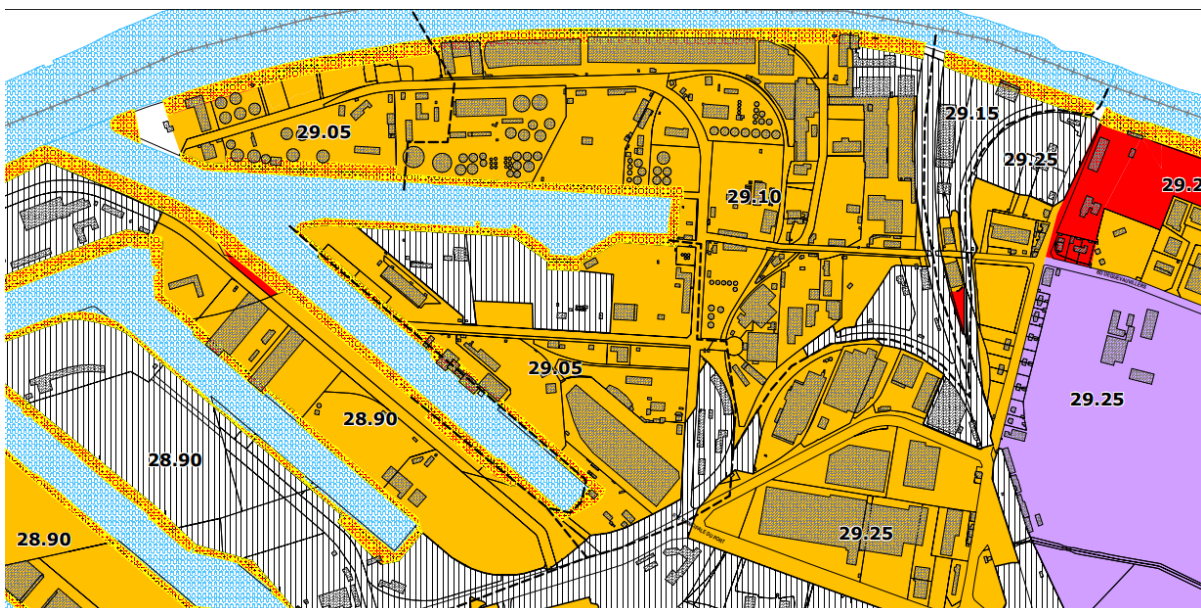
La commune est impactée par les risques et nuisances suivants :

- Les risques technologiques issus du dépôt SOGEPP-TRAPIL
- Le risque inondation par débordement de la Seine (application du PPRI)
- Le risque technologique de transport de matières dangereuses par canalisation
- Le risque argileux (<http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/argiles/carte#/com/92036>)
- Le bruit

De plus, la commune n'est pas concernée par les risques miniers.

Elle est située en zone 1 (risque très faible) du zonage réglementaire pour la prise en compte de la sismicité.

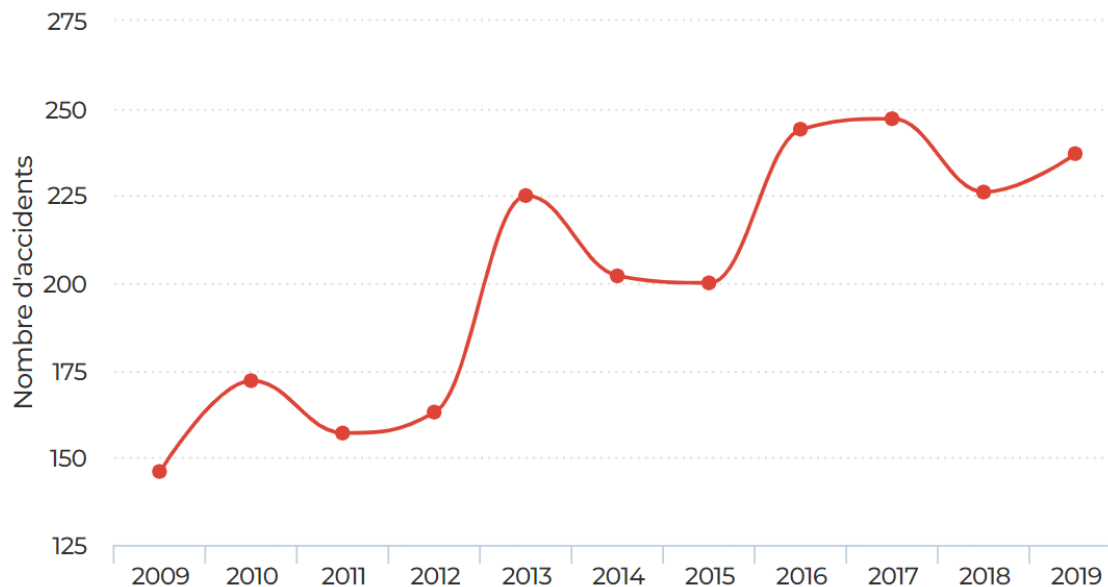
La commune est concernée par des Secteurs d'Information sur les Sols (SIS).



3.2.5 Statistiques des accidents de la route

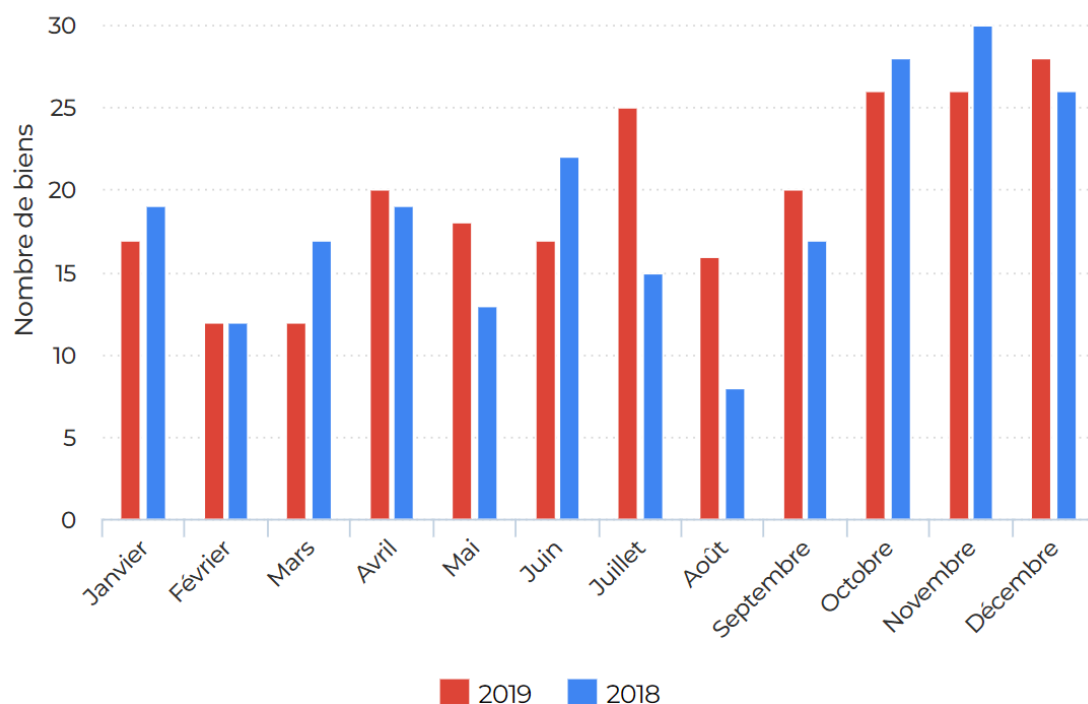
Evolution des accidents de la route à Gennevilliers

(source : ministère de l'Intérieur)



Evolution des accidents de la route à GENNEVILLIERS

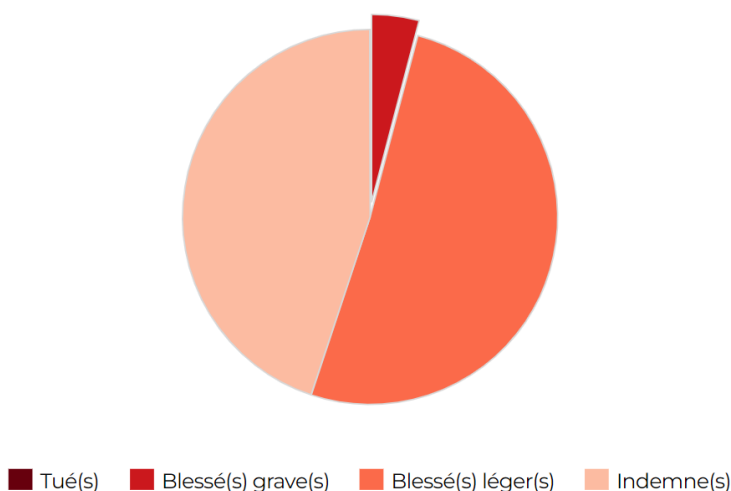
Les statistiques des accidents de la route sur la commune de Gennevilliers sont en hausse régulière passant de 146 accidents en 2009 à 237 en 2019, soit une augmentation de 62% en 10 ans.



Nous constatons que le nombre d'accidents de la route est en moyenne plus important sur les 3 derniers mois de l'année.

Victimes d'accidents de la route à Gennevilliers

Données 2019 (source : ministère de l'Intérieur)

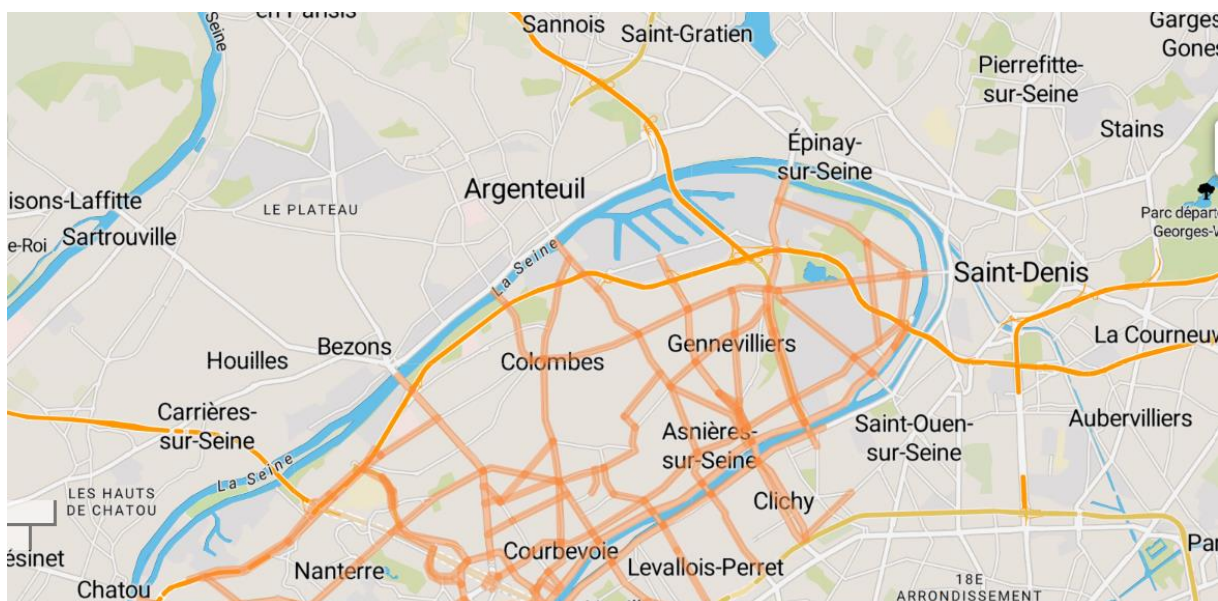


Les conséquences des accidents par gravité selon les statistiques recensent que 4% des accidents, génèrent des blessés graves.

Données 2019	Gennevilliers	Moyenne des villes
Nombre total d'accidents	237	1,7
Nombre de personnes tuées	3 (0,6 %)	0,1 (2,6 %)
Nombre de personnes indemnes	230 (44,4 %)	1,6 (41,6 %)
Nombre de personnes blessées	285 (55,0 %)	2,1 (55,8 %)
- dont blessés graves	24 (4,6 %)	0,6 (15,5 %)
- dont blessés légers	261 (50,4 %)	1,5 (40,2 %)

NB : les pourcentages de blessés légers et de blessés graves sont rapportés au nombre total de victimes. Par conséquent, la part totale de blessés inclue déjà celles des blessés légers et des blessés graves.

L'analyse des données ci-dessus recense un nombre d'accidents important pour la commune de Gennevilliers par rapport aux villes moyennes. Cependant le critère des accidents mortels recense 0,6% de la totalité des accidents pour Gennevilliers alors que la moyenne des villes est de 2,6% (cependant le nombre de tués dans les villes moyennes est de 0,1 alors que Gennevilliers en recense 3).



Carte de la densité du trafic routier sur le secteur de Gennevilliers

4. DIAGNOSTIC DE L'INSECURITE

Les données dont nous avons retenu certains chiffres pour la présente étude, sont prises comme base de connaissance. Les chiffres ne sont pas combinés. Ils sont simplement choisis au regard des risques identifiables, pour correspondre aux besoins du diagnostic et pris comme tels.

4.1 Méthodologie du Diagnostic de l'insécurité

Les données dont nous avons retenu certains chiffres pour la présente étude, sont prises comme base de connaissance. Les chiffres ne sont pas combinés. Ils sont simplement choisis au regard des risques identifiables, pour correspondre aux besoins du diagnostic et pris comme tels.

Pour cette étude nous retiendrons une population de **48530 habitants pour la commune de Gennevilliers**.

Nous avons rencontré les référents sûreté (SOPS) le 03 février 2023, en présence d'un représentant du maître d'ouvrage, du maître d'œuvre, en visioconférence. Lors de cette réunion nous avons fait la demande en complément du courrier officiel pour prendre connaissance du rapport de physionomie et des états 4001.

Sur la circonscription et le secteur nous avons fait le choix de retenir les index pouvant concerner le projet parmi les 107 qui constituent les références de l'État 4001.

Ce choix d'index tient compte des menaces potentielles qui sont identifiables sur le projet constructif et son activité.

Ces index sont supposés correspondre à l'environnement, à la destination du projet constructif, à ses activités et à la pertinence des risques à mesurer.

Il s'agit essentiellement des actes qui seraient commis contre :

- l'intégrité des personnes.
- les atteintes aux biens.

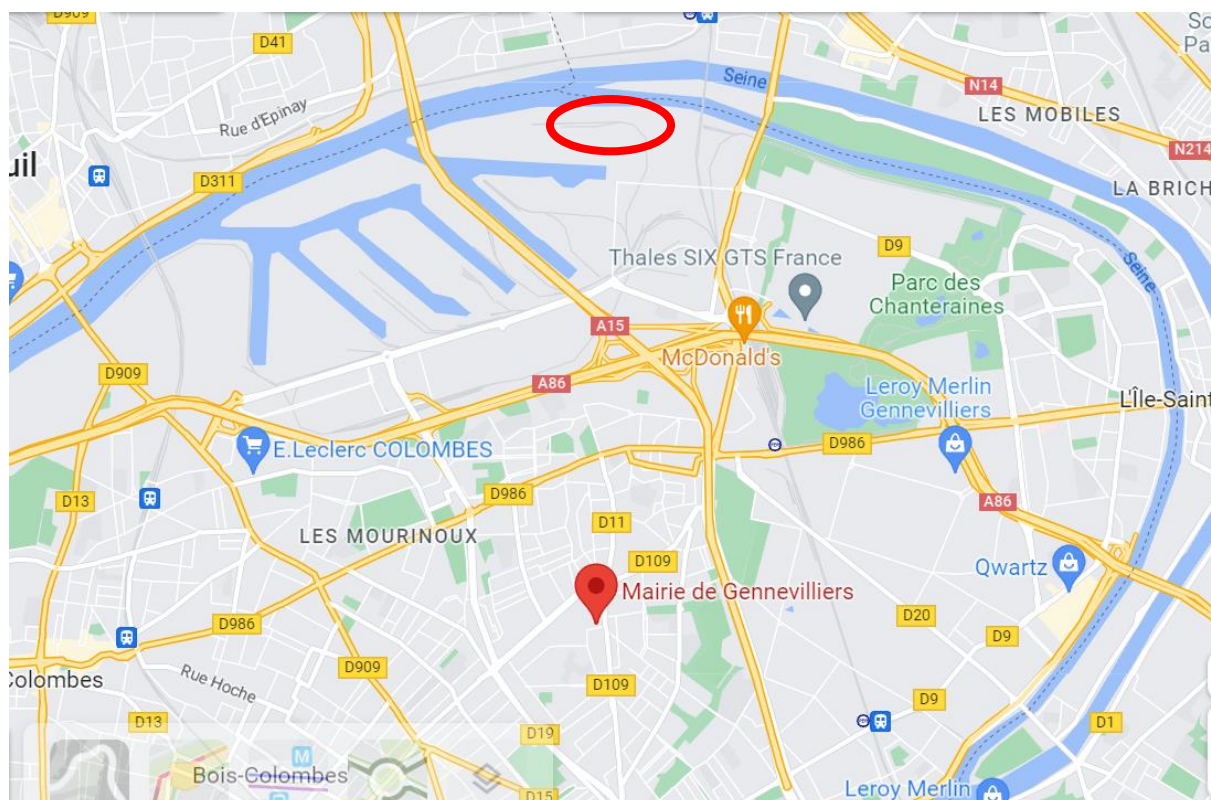
Les autres délits, aussi importants soient-ils, sont du ressort des autorités. Les actions préventives à mener par le maître d'ouvrage sont liées au projet, à sa structure et à son organisation locale. Elles n'ont pas la capacité d'intervenir dans des actions plus sociales ou distantes du lieu du projet constructif.

Leur mesure sera faite au niveau du périmètre d'étude et de la circonscription dépendant de la Police Nationale.

Elle est marquée par :

- les vols simples ;
- les vols de voitures ;
- les vols d'accessoires de véhicules ;
- les violences physiques ;
- infraction à la législation sur les stupéfiants ;
- les dégradations ;

Homicide involontaire par conducteur de véhicule ;	
Homicide involontaire par conducteur aggravé par une circonstance ;	
Homicide involontaire par conducteur aggravé par 2 circonstances ou plus ;	
Blessures involontaires avec interruption temporaire de travail de plus de 3 mois par conducteur de Véhicule ;	
Blessures involontaires avec interruption temporaire de travail de plus de 3 mois par conducteur aggravé par une circonstance ;	
Blessures involontaires avec interruption temporaire de travail de plus de 3 mois par conducteur aggravées par 2 circonstances ou plus ;	
Blessures involontaires avec interruption temporaire de travail de 3 mois ou moins par conducteur de Véhicule ;	
Blessures involontaires avec interruption temporaire de travail de 3 mois ou moins par conducteur, aggravées par une circonstance ;	
Blessures involontaires avec interruption temporaire de travail de 3 mois ou moins par conducteur de véhicule aggravées par 2 circonstances ou plus ;	
Conduite en état alcoolique (>0,4mg/l dans l'air expiré ou >0,8g/l dans le sang) ou en état d'ivresse ou Refus de vérification (alcool, stupéfiants,) ;	
Récidive de conduite en état alcoolique (>0,4mg/l dans l'air expiré ou >0,8g/l dans le sang) ou en état d'ivresse ou refus de vérifications alcool ;	
Conduite après usage de stupéfiants ou refus de dépistage stupéfiants ;	
Conduite après usage de stupéfiants + alcool ;	



CONFIDENTIEL

Ce périmètre permet d'appréhender au mieux la sensibilité du quartier avec des statistiques adaptées en cohérence avec les chiffres de la délinquance qui nous ont été communiqués par le cabinet du préfet de Paris.

L'état de la sûreté et de la sécurité des lieux où est implanté le site est relaté par les différents acteurs impliqués dans la prévention de la délinquance. Il est mesuré par les données statistiques de la délinquance, communiquées, et complétées par les informations recueillies auprès des personnes compétentes rencontrées.

4.2 Eléments recueillis ville de Gennevilliers

Le trafic de produits stupéfiants occupe une place importante dans la délinquance.

L'héroïne, fortement présente dans le passé, a été remplacée par le cannabis.

Les violences intra-familiales sont nombreuses. La mort de deux femmes, survenue dans les années passées, semble avoir fortement marqué les esprits.

Les violences urbaines sont moins fréquentes.

Les incendies de voitures restent nombreux.

Le taux d'élucidation est d'environ un tiers, ce qui serait supérieur au niveau couramment observé dans les commissariats voisins, selon les indications fournies.

Il a été indiqué que les infractions étaient principalement commises par un nombre restreint de personnes : environ une centaine pour une population de plus de 40 000 habitants.

Le nombre des placements en garde à vue s'est réduit au cours des dernières années, passant progressivement de 804 en 2009 à 691 en 2012 (soit -14%). Cette baisse a été régulière : -5,97 % en 2010 ; -4,76 % en 2011 ; -4,03 % en 2012. Le taux de placement en garde à vue des personnes mises en cause est nettement supérieur à la moyenne nationale : 65,21 % en 2011, 60,40 % en 2012 et 67,54 % au premier trimestre 2013.

Le taux des mesures ayant fait l'objet d'une prolongation demeure à un niveau couramment observé (22,50 % en 2011 et 19,83 % en 2012) mais a été supérieur au premier trimestre 2013 (25,24 %).

Le taux de mineurs placés en garde à vue (rapporté au total des mesures prises) est supérieur à ce qui est généralement observé (24,44 % en 2011 et 21,27 % en 2012). L'écart est encore plus important au premier trimestre 2013 (32,04 %). Par rapport au nombre des mineurs mis en cause, le taux est supérieur à celui globalement observé sur l'ensemble de la population de la circonscription : en 2011, 77,53 % (65,21 % pour l'ensemble de la population) ; en 2012, 62,02 % (60,40 % pour l'ensemble de la population) ; au premier trimestre 2013, 85,71 % (67,54 % pour l'ensemble de la population).

Source ; www.ville-gennevilliers.fr et www.paris-ports.fr

4.3 Périmètre d'étude

Ce périmètre permet d'appréhender au mieux la sensibilité du quartier vis-à-vis de la commune de Gennevilliers avec des statistiques adaptées en cohérences. Les chiffres de la délinquance, nous ont été communiqués par l'intermédiaire du SOPS.



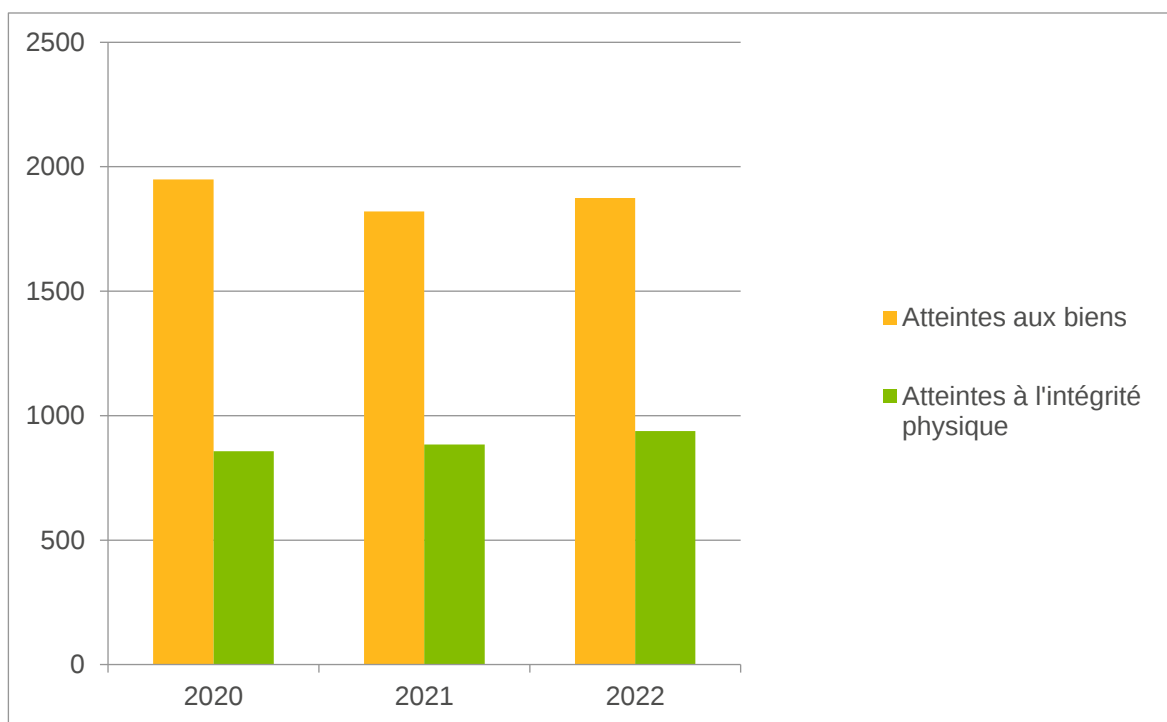
Plan du quartier et zone d'étude.

4.4 Analyse de la délinquance en exploitant les statistiques 4001 transmises par le SOPS

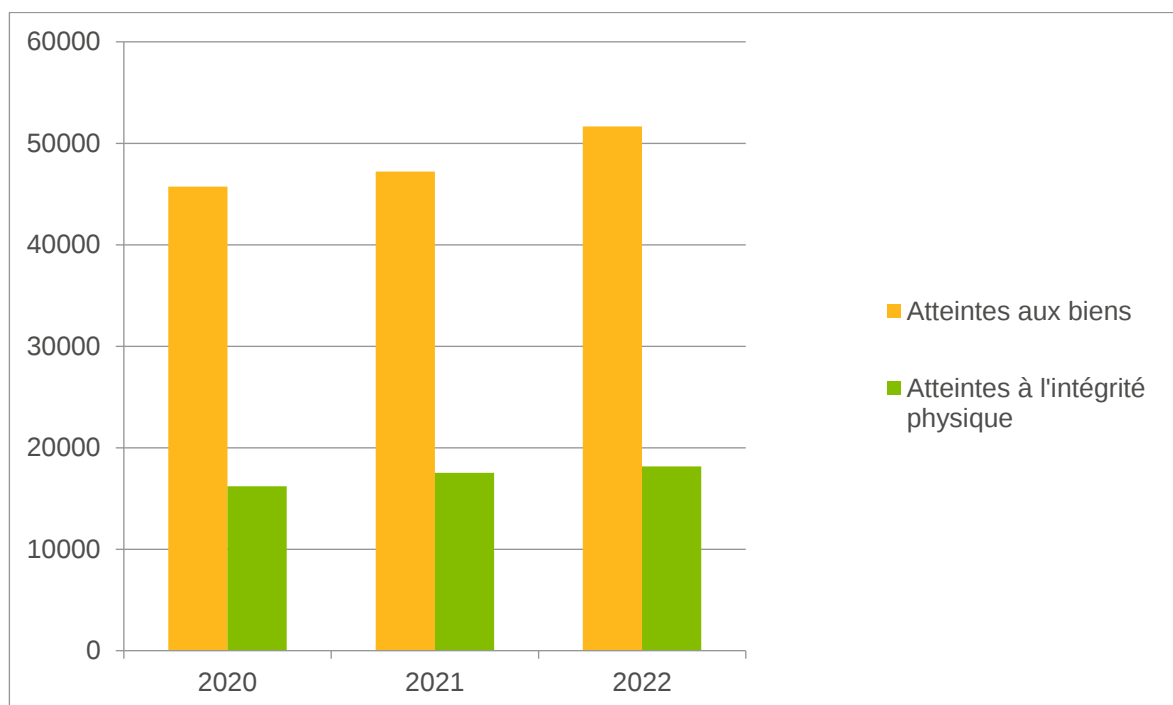
Etats 4001, définition :

Source administrative relevant les faits constatés (crimes et délits).

Les faits constatés ont été communiqués pour les années 2020, 2021 et 2022 à titre général, le 9 février 2023 par l'intermédiaire du SOPS.



Analyse de l'évolution du nombre de faits pour les atteintes aux biens et les atteintes à l'intégrité physique sur la commune de Gennevilliers (92)

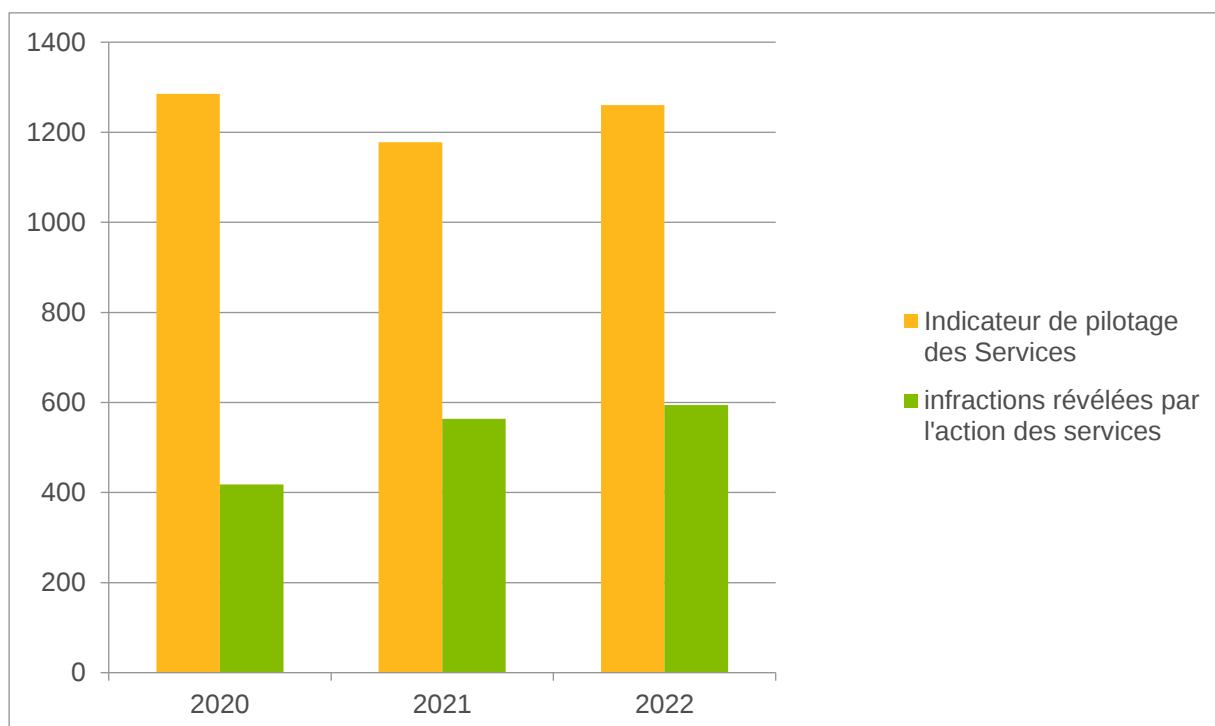


Analyse de l'évolution du nombre de faits pour les atteintes aux biens et les atteintes à l'intégrité physique département des Hauts de Seine

Les infractions révélées sont importantes en nombre de faits recensés, mais regroupent toutes les infractions ce qui n'est pas forcément significatif pour les faits avérés ou susceptibles de se produire sur le projet. Les données reçues ne permettent pas de réaliser un comparatif pour les périodes semblables (mêmes années) base INSSEE et DSPAP SDPIT USOPO.

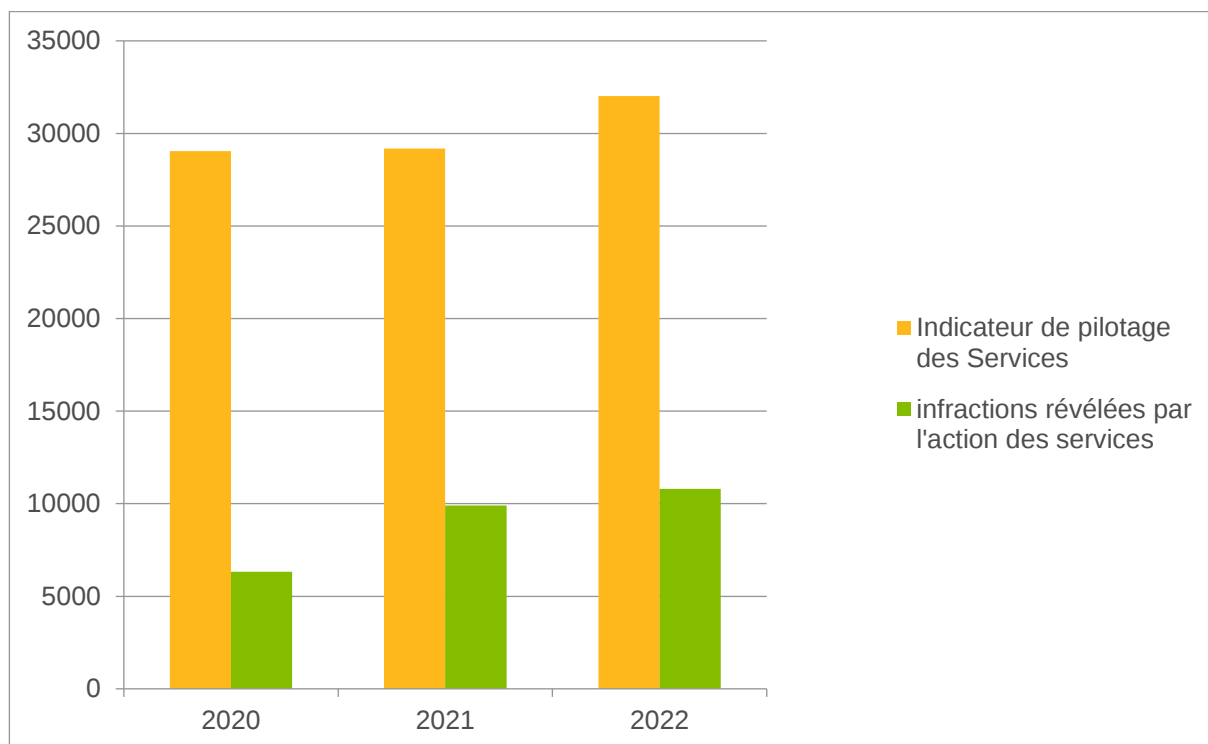
Nous remarquons que les atteintes aux biens sont en hausse significatives sur les trois années de référence.

Pour les atteintes à l'intégrité physique, les trois années de référence recensent un nombre de faits augmentant entre 2020 et 2021, qui ne recule pas pour l'année 2022.



Analyse du nombre de faits sur les indicateurs des services de pilotage et infractions constatées par l'action des services sur la commune de Gennevilliers

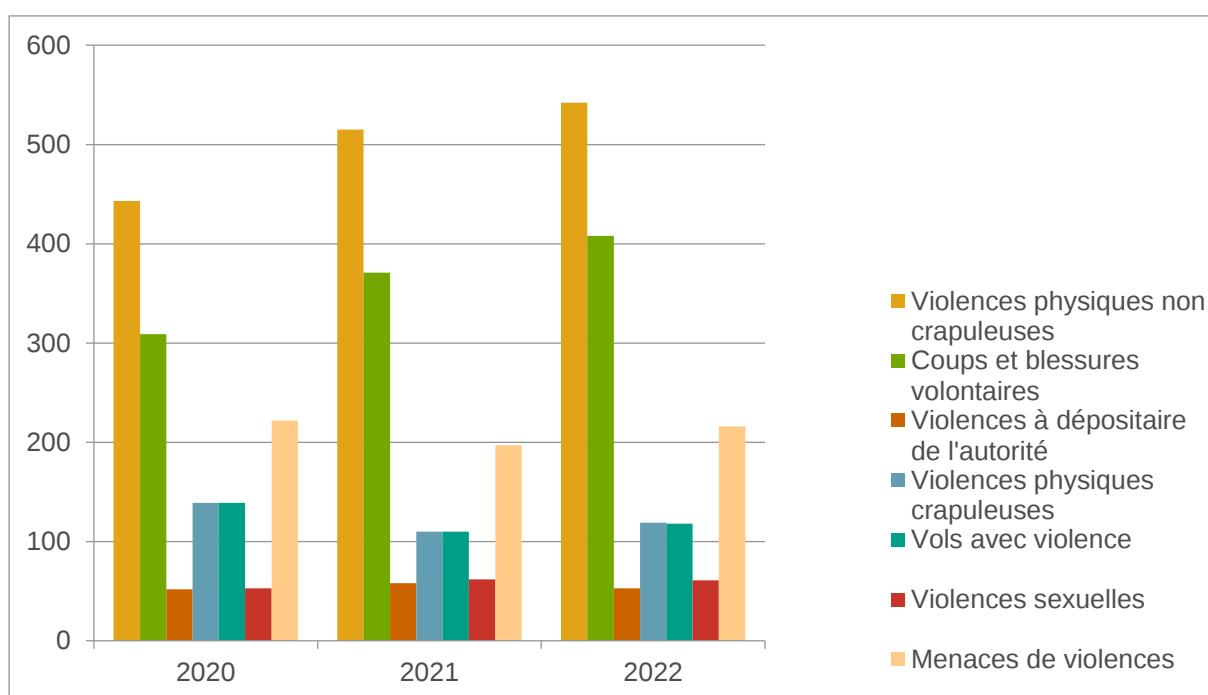
Le diagramme ci-dessus confirme l'évolution des faits commis sur la voie publique (appelés communément indicateur de pilotage des services et infractions révélées par l'action des services). Les faits constatés par l'action des services sont en augmentation constante. Cette tendance peut être éventuellement due au fait du déconfinement récent.



Analyse du nombre de faits sur les indicateurs des services de pilotage et infractions constatées par l'action des services pour le département des Hauts de Seine

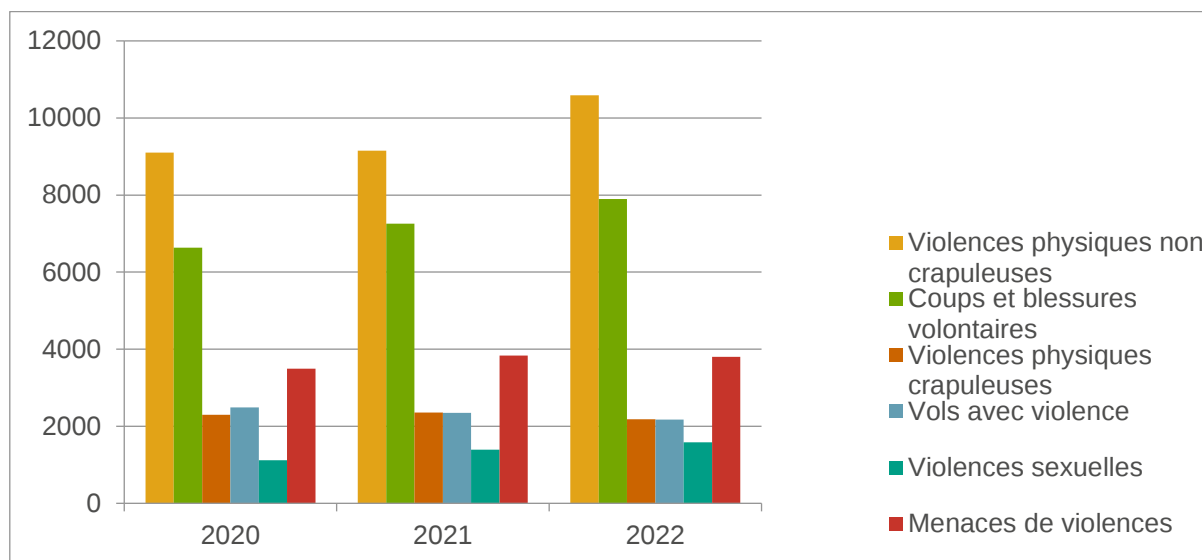
Comparé au département, hormis l'année 2020 plus calme sur le département les années 2021 et 2022 sont sur les mêmes tendances que la commune.

4.4.1 Analyse des atteintes à l'intégrité physique



Analyse par catégorie et gravité pour l'intégrité physique pour la commune de Gennevilliers

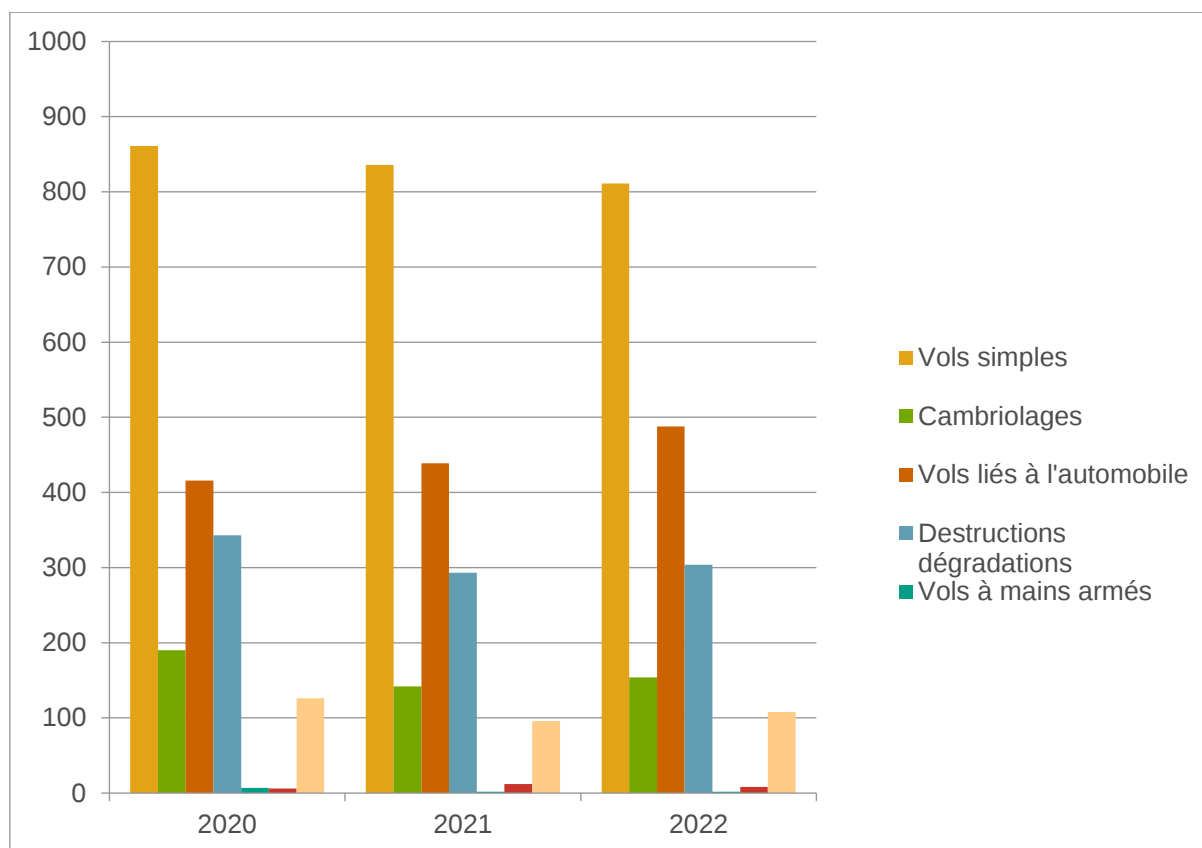
Il ressort du tableau analytique que les violences physiques non crapuleuses et les faits pour coups et blessures volontaires sont en augmentation continue sur les 3 années. Le confinement aurait pu avoir un impact comme c'est le cas dans d'autres secteurs. Pour Gennevilliers nous ne constatons pas d'incidence positive. Dans sa globalité les faits concernant les atteintes à l'intégrité physique restent importants et représentent 19,32 faits pour 1000 habitants de Gennevilliers. Comparativement la moyenne départementale, recense 11,17 faits pour 1000 habitants, soit 73% de moins que la commune de Gennevilliers.



Analyse par catégorie et gravité pour l'intégrité physique pour le département des Hauts de Seine

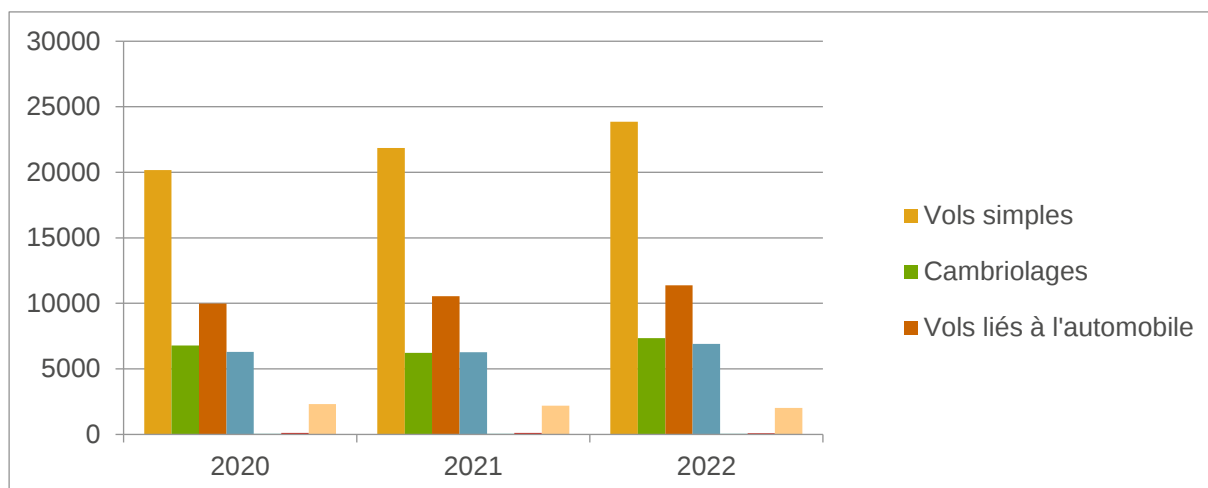
Pour le département des Hauts-de-Seine, nous constatons la même tendance. Les Index pour les violences physiques non crapuleuses et coups et blessures volontaires sont en augmentation régulière.

4.4.2 Analyse des atteintes aux biens



Analyse par catégorie et gravité concernant les atteintes aux biens pour la commune de Gennevilliers

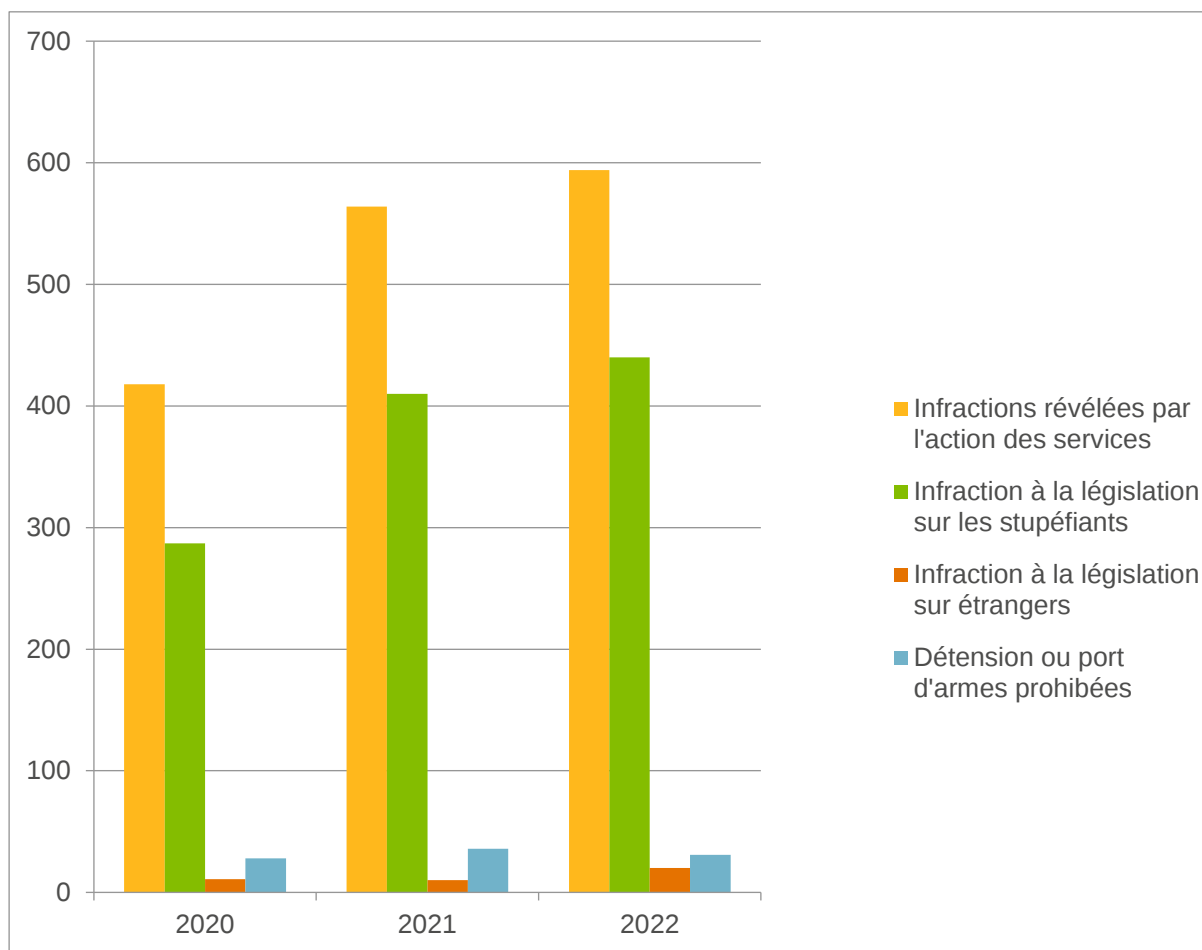
Les faits les plus représentatifs en matière de nombres sont les vols simples sur la commune de Gennevilliers. Ceux-ci sont légèrement en recul sur les 3 années de référence. Par analogie le département est quant à lui en hausse régulière. Sur la commune de Gennevilliers, les atteintes aux biens recensées représentent 38,63 faits pour 1000 habitants. En comparaison, pour le département, il est recensé 31,8 faits pour 1000 habitants soit 21,47% de moins.



Voir commentaire ci-dessus.

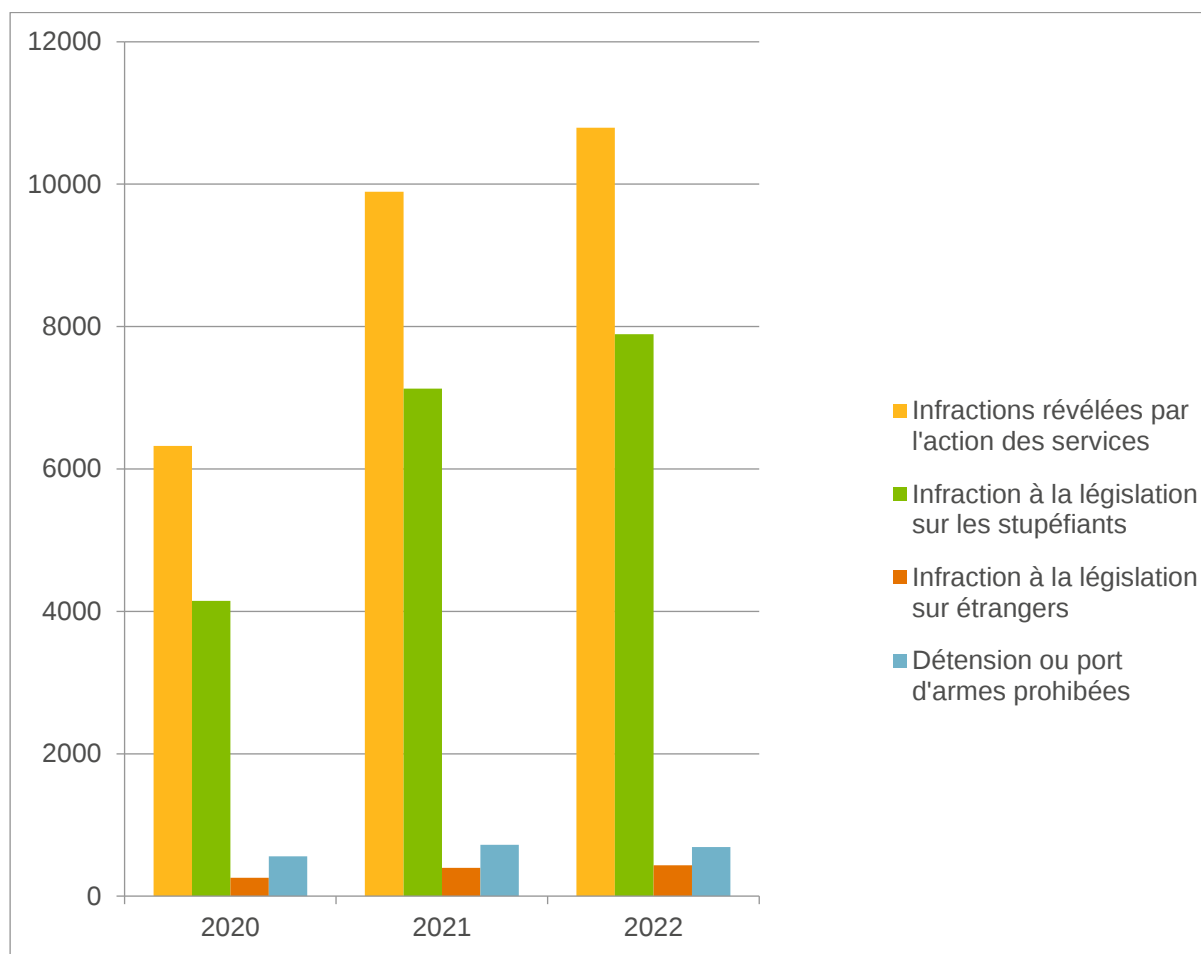
Analyse des atteintes aux biens pour le département des Hauts de Seine

4.4.3 Infractions révélées par l'action des services



Actions révélées par les actions des services, analyse des principaux faits sur la commune de Gennevilliers pouvant concerner le projet.

La majorité des faits recensés par l'action des services sur la commune de Gennevilliers est en augmentation sur les 3 années de référence. Seul l'indicateur pour détention ou port d'arme prohibée est légèrement en recul, comparé à d'autres secteurs du département le nombre de faits reste problématique.



Analyse des faits révélés par l'action des services pour le département du 92

Les infractions révélées par l'action des services et les infractions à la législation de stupéfiants sont les deux types de faits les plus marquants avec une importante augmentation sur les années de référence. Concernant les faits recensés par l'action des services, les infractions concernant les stupéfiants sur les 3 années de référence représentent 9 faits pour 1000 habitants. Pour la moyenne du département il est recensé 4,85 faits pour 1000 habitants, selon les infractions révélées par l'action des services.

La détention d'armes qui est un fait inquiétant recense pour l'année 2022, 0,63 faits pour 1000 habitants, en comparaison, le département recense 0,42 faits pour 1000 habitants. La commune recense 20% de plus que la moyenne départementale concernant les délits d'armes prohibées.

En conclusion faits pouvant porter atteinte au projet :

Les **violences physiques non crapuleuses** sont des faits qui sont parmi les plus importants en termes de gravité. Cet index est en augmentation sur les trois années de référence avec +5,24% sur la commune de Gennevilliers entre 2021 et 2022 comptabilisant 542 faits.

Le nombre de faits constatés pour **coups et blessures volontaires**, reste important, les statistiques démontrent une augmentation sur les trois dernières années dont 9% entre 2021 et 2022 et comptabilise en 2022, 408 faits.

Sur la commune de Gennevilliers, les **dégradations** sont sur des chiffres sensiblement identiques sur les trois années avec 304 faits recensés en 2022.

Le secteur affiche une hausse constante du nombre de faits constatés pour les **vols liés aux véhicules à moteur** sur les 3 dernières années. Nous avons 488 faits constatés en 2022 sur la commune de Gennevilliers, augmentant de 11% entre 2021 et 2022.

Les infractions à la **législation sur les stupéfiants** augmentent régulièrement, nous le constatons pour les 3 années de référence avec 7,32% entre 2021 et 2022 comptabilisant 440 faits recensés.

En conclusion, la commune de Gennevilliers est sensible et le nombre de faits pour la majorité des items est supérieur à la moyenne départementale.

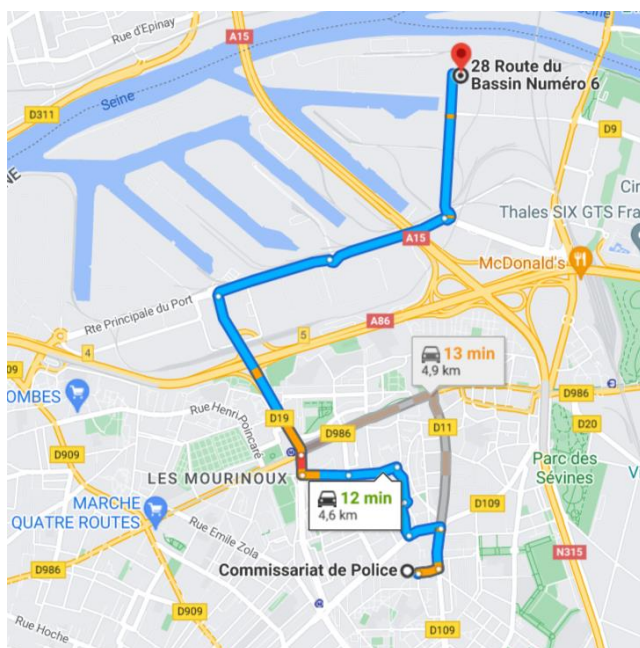
4.5 Les forces de l'ordre sur le secteur

La Police Nationale assure la Sûreté pour ce secteur.

Afin de toujours mieux répondre à l'évolution de la délinquance, devenue plus mobile, plus organisée et dépassant les frontières du département parisien, la police de l'agglomération parisienne a été lancée le 14 septembre 2009.

Ces renforts sont incontournables pour gérer en toute sécurité un événement délicat ou afin de restaurer sans délai l'ordre public lorsque celui-ci a été gravement troublé.

4.5.1 Police nationale



Le commissariat de Police Nationale est situé à 4,6 kms du projet pour l'itinéraire le plus rapide et le plus court. Il est estimé un temps de trajet de 12 min. Cette durée est une estimation théorique de déplacement et non d'intervention, qui a pour seule vocation d'indiquer une estimation de temps de trajet. Ce temps permet d'évaluer un temps pour le maintien en sûreté des occupants. Il est apprécié la distance et le temps pour élaborer les recommandations de sûreté pour le projet. L'estimation est effectuée sur un horaire à 15h en semaine

Adresse : 19 Av. de la Libération, 92230 Gennevilliers

Horaires : Ouvert 24h/24

La circonscription de sécurité de proximité est compétente sur la commune de Gennevilliers.

Elle est implantée dans le ressort du tribunal de grande instance de Nanterre (Hauts-de-Seine). Les 104 fonctionnaires en poste se répartissaient ainsi :

- un commissaire ;
- cinq officiers (un commandant, deux capitaines et un lieutenant) ;
- deux brigadiers-majors ;
- huit brigadiers-chefs ;
- vingt-trois brigadiers ;
- cinquante-trois gardiens ;
- six adjoints de sécurité (ADS) ;
- six personnels administratifs.

Parmi les policiers, dix-huit étaient officiers de police judiciaire (OPJ). Outre le chef de circonscription et son adjoint, bénéficiaient de cette qualité :

- un officier du SSP ;
- le chef du SAIP, son adjoint et treize fonctionnaires de l'unité de traitement judiciaire en temps réel (six) et de l'unité d'investigation, de recherche et d'enquête (sept).

4.5.2 POLICE MUNICIPALE

La commune de Gennevilliers n'a pas fait le choix de mettre en place une police municipale.

CONFIDENTIEL

4.5.3 Rapport de physionomie

Le rapport de physionomie nous a été transmis pour la réalisation de cette étude, le 6 mars 2022.

Le rapport de physionomie :

"HAROPA – PORT DE GENNEVILLIERS

Le port de Gennevilliers en chiffres

- 401 hectares (272 ha pour l'implantation des entreprises, 51 ha de plans d'eau, 78 ha d'espaces publics aménagés), 510 000 m² de bâtiments (entrepôts, industries, bureaux et divers dont 1/3 en propriété du Port).
- 5 modes de transport et un centre de transport combiné ;
- Plus de 20 millions de tonnes de trafic tous modes confondus ;
- 275 entreprises principales ;
- Plus de 8 000 emplois directs ;

Un environnement dynamique

Le port de Gennevilliers (Hauts-de-Seine) est la première plateforme portuaire d'Ile-de-France en termes de superficie et d'activité.

Il combine tous les modes de transport : fluvial, fluvio-maritime, ferroviaire, oléoduc et routier.

Plus de 270 entreprises de secteurs très divers l'ont déjà choisi pour son exceptionnelle desserte aux portes de Paris.

Le port intègre le premier centre de conteneurs régional (opéré par Paris Terminal avec une connexion fer/route/fleuve). Le terminal à conteneurs de Paris Terminal SA (PTSA) sur le port de Gennevilliers présente un trafic annuel de pratiquement 400 000 EVP dont plus de 120 000 EVP par voie fluviale. Dans une dynamique de renforcement des liens fluviaux avec le terminal multimodal du Havre, le développement de PTSA pour atteindre une capacité de 600 000 EVP passe par la mise en place d'un système de gestion de flux dématérialisé, l'aménagement de nouveaux accès et l'extension du site geurrâce aux différents opérateurs fluviaux, Gennevilliers bénéficie d'une desserte régulière et optimale pour les conteneurs par voie fluviale entre Paris et Le Havre. Des dessertes et connexions ferroviaires sont également assurées sur l'Est et le Sud de la France.

La communauté portuaire de Gennevilliers, association loi 1901, créée en février 2011 a pour vocation de rassembler l'ensemble des entreprises, quel que soit leur taille ou leur secteur d'activités, présentes sur le port.

Plusieurs sites SEVESO :

TOTAL, TRAPIL, SOGEPP

Problématiques courantes au port :

Délinquance :

2 phénomènes principaux :

Vols par salariés

Et vol de fret

On peut noter aussi la " découverte" de véhicules de luxe volés, retrouvés grâce à la géolocalisation (dans des containers, en attente de départ).

Les blocages :

-manifestations diverses avec occupation de la voie publique et / ou tentative de blocage, principalement au niveau de la société GEODIS-Calberson, du centre de tri postal et des dépôts pétroliers.

Ce phénomène a baissé depuis la COVID La circulation et les véhicules épaves ou mal stationnés

Le commissariat est régulièrement sollicité par la direction du port, pour procéder à des enlèvements de véhicules (dont des poids lourds), en stationnement gênant.

Des aménagements urbains sont en cours pour empêcher le stationnement gênant.

Le weekend, des rodéos de motards sont souvent organisés, motards qui s'enfuient à l'arrivée des effectifs, en cachant leur plaque minéralogique.

Des opérations de lutte contre les rodéos sont mises en place régulièrement

*Les autres problématiques :
Installation de gens du voyage.*

Depuis 2 ans, le groupe "extinction rébellion", a mené des actions sur le Port.

Un projet de raccordement des caméras de vidéoprotection du Port est à l'étude."

5. ETUDE DE TERRAIN

Nous avons réalisé plusieurs visites sur ce secteur.
Les infrastructures ne sont pas de la première jeunesse.
Des installations vidéo sont visibles depuis le domaine public sur les sites voisins.
Le site objet de l'étude est sous vidéoprotection et clos.
La vidéo urbaine est présente sur le secteur.
Le secteur semble calme.
Les transports en communs ne sont pas accessibles facilement.
Il y a quelques signes de dégradation et d'appropriation par tags.
Les personnes rencontrées relatent les faits rapportés par le rapport de physionomie.

5.1.1 Les activités autour du site

Le projet est situé en bord de Seine sur un secteur portuaire. Les activités sont essentiellement de l'entreposage pour des approvisionnements par voie routière ou fluviale. Plusieurs sites Seveso sont présents comme le stipule le rapport de physionomie et nécessitant une vigilance en matière de mise en sécurité. La proximité de plus de 10 entreprises sur le port qui sont essentiellement spécialisées dans le traitement et la collecte des différents types de déchets (boues, granulats, DEEE et déchets non dangereux).

Nom de l'installation	Libellé Famille	Statut Seveso	Libellé Régime	Directive IPPC
SOGEP	Industries	Seveso seuil haut	Autorisation avec servitudes	Non soumis à la directive IPPC
TOTAL MARKETING FRANCE	Industries	Seveso seuil haut	Autorisation avec servitudes	Non soumis à la directive IPPC
SITA REKEM	Industries	Seveso seuil bas	Autorisation	Soumis à la directive IPPC
TRAPIL	Industries	Seveso seuil haut	Autorisation avec servitudes	Non soumis à la directive IPPC
ISOICHEM	Industries	Seveso seuil bas	Autorisation	Soumis à la directive IPPC

Sites déclaré SEVESO

Les futurs bâtiments du projet Green Dock sont situés à proximité de deux sites industriels (SOGEP et TRAPIL) soumis à autorisation avec servitude sur le port de Gennevilliers. Compte tenu de la réglementation relative au Plan de Prévention des Risques technologiques, il est nécessaire d'examiner les critères et contraintes de compatibilité à la fois pour la maîtrise de l'urbanisation et les mesures physiques du bâti neuf qui vont concerner le projet. Aussi, dans ce contexte, les étapes suivantes seront suivies :

Analyse du zonage des aléas (synthèse et zonage brut) qui permet de préciser les différents éléments de bâtis concernés et les prescriptions réglementaires (examen des zonages et des prescriptions pour les bâtiments et activités futures a été réalisé à partir du PPRT tel que défini par l'arrêté préfectoral n°2012-234 de décembre 2012 et ses documents attachés) ;

Analyse des phénomènes dangereux générant les zones d'aléa et les gammes d'intensité qui définissent l'exigence en termes de résistance à la ruine et en termes de protection des personnes (thermique) ;

Justification qualitative non calculatoire de la compatibilité du projet au PPRT en détaillant les mesures projet adoptées pour adapter le bâtiment à son contexte.

Hauts-de-Seine

« S'il y a un feu, on saura réagir » : au port de Gennevilliers, scénario catastrophe fictif dans deux dépôts pétroliers.

Sous l'impulsion de la préfecture des Hauts-de-Seine, un exercice de grande ampleur s'est tenu ce jeudi au cœur du port de Gennevilliers. Pour que secours et autorités anticipent un accident industriel comme celui de Lubrizol, à Rouen, en 2019.



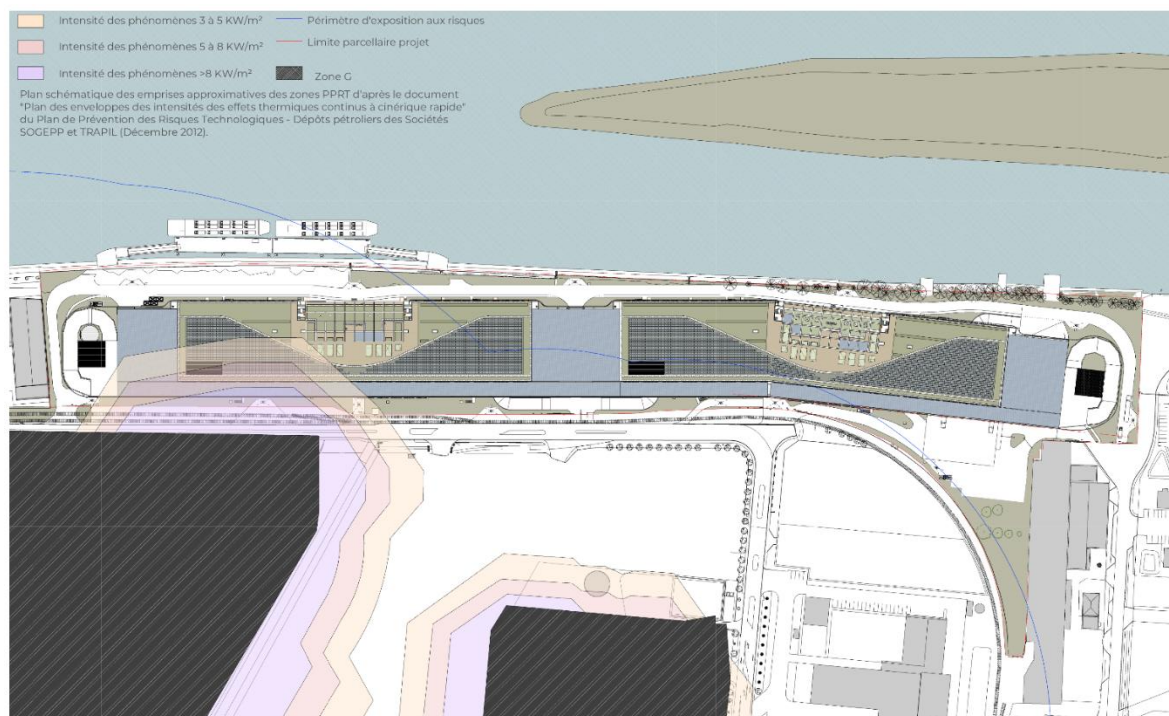
Gennevilliers (Hauts-de-Seine), jeudi 12 mai 2022. Près de 25 services étaient mobilisés pour faire face à un scénario catastrophe fictif : l'incendie simultané de deux dépôts pétroliers.

Par [Octave Odola](#)

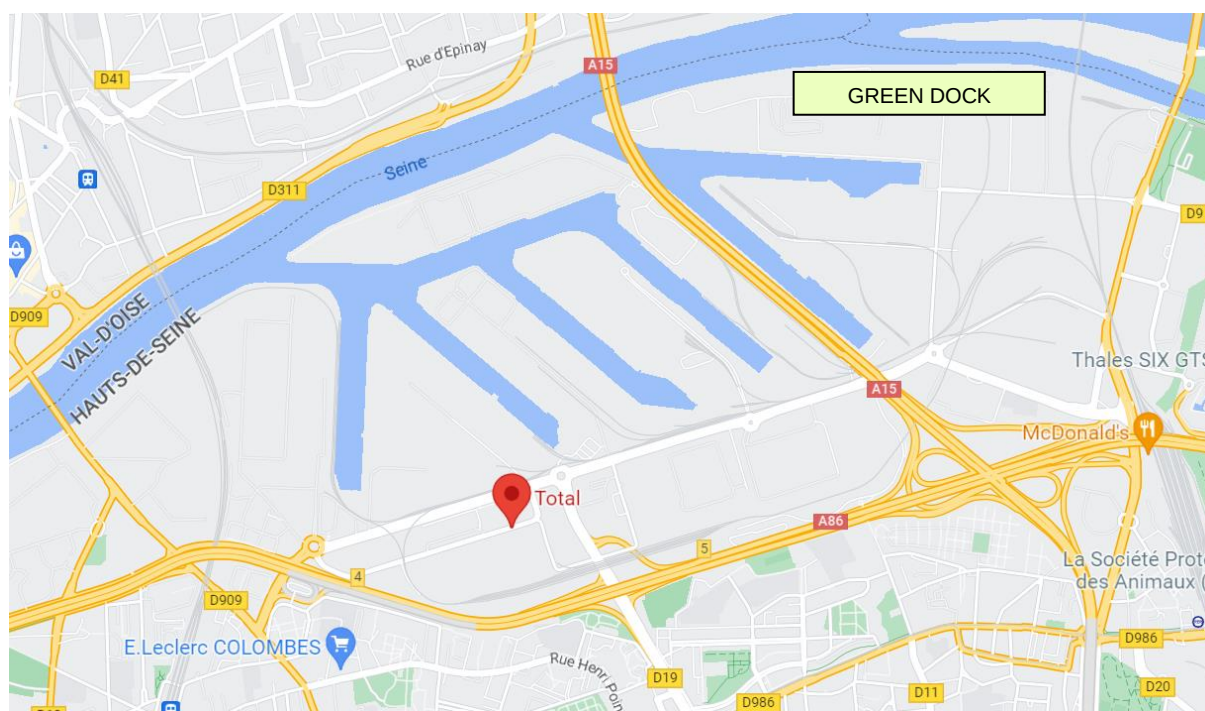
Le 12 mai 2022 à 20h02

Sous l'autoroute, la crise. Pompiers, policiers, médecins du Samu et bénévoles de [la Protection civile](#) écoutent attentivement le briefing du jour, qui engage 25 services différents.

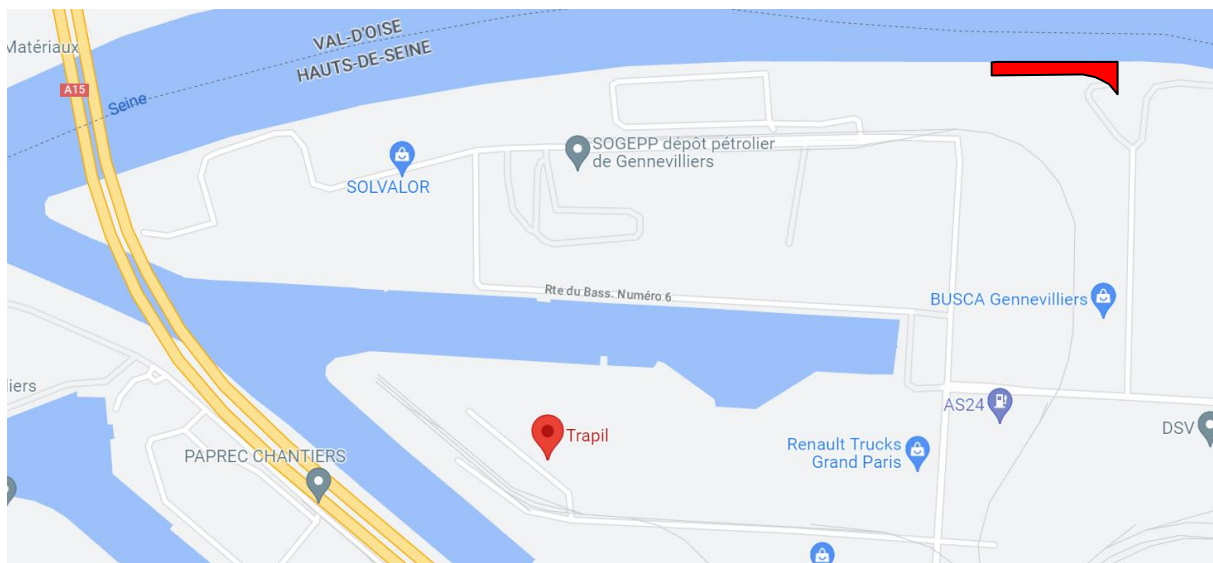
« Une centaine de salariés seront évacués vers la mairie de Gennevilliers. On va tester un scénario de propagation d'un nuage de fumée vers le Val-d'Oise. La météo est fictive. Je vous distribue les deux bulletins de l'intervention », annonce Alexis Fridman, chef du service interministériel de défense et de protection civile auprès du cabinet du préfet des Hauts-de-Seine.



Plan de masse - Superposition PPRT Effets thermiques des sites SEVESO SOGEPP et TRAPIL



Total marketing France (site SEVESO seuil haut)



Trakil (site Seveso seuil haut)

5.1.2 Vidéo Urbaine

Vidéo protection à proximité de GREEN DOCK



11 route principale du port (sur giratoire)

Pour la vidéo ville, nous avons pris contact avec le commandant DUBRULLE, qui donne les éléments ci-dessous.

Réponse à la demande par mail :

« Bonjour

Actuellement il existe un CSU spécifique au port autonome de Paris. Ils ont un vidéo opérateur h24 au niveau de la capitainerie.

Le projet de déport d'image au CSU du commissariat vient d'être validé par la préfecture. Je ne connais pas le délai de mise en place technique, mais le projet étant déjà ancien, normalement le raccordement devrait être rapide. (pour Gennevilliers nous avons un système dérogatoire avec le CSU installé au commissariat et non à la ville - de ce fait nous sommes aussi raccordés au PZVP - la vidéo de paris).

Cordialement »

5.2 Le secrétariat général de la zone de défense et de sécurité de Paris

CONFIDENTIEL

Le secrétariat général de la zone de défense et de sécurité de Paris (SGZDS) prépare et coordonne la réponse face aux crises en matière de sécurité civile et de sécurité économique.

Représentant toutes une menace pour les habitants de la région, ces crises peuvent être de différentes natures :

- Crises sanitaires
- Événements météorologiques
- Actes terroristes
- Pics de pollution
- Risques liés aux grands rassemblements ;
- Accidents industriels, etc.



Pour anticiper les risques, s'y préparer et les gérer jusqu'au retour à une situation normale, il s'appuie sur le secrétariat général de la zone de défense et de sécurité de Paris (SGZDS).

Source : <http://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/Nous-connaître/Services-et-missions/Missions-de-securite-civile/La-brigade-de-sapeurs-pompiers-de-Paris> 15 janvier 2017

6. RISQUES NATURELS ET ROUTIERS

6.1 Les risques naturels sur la commune de Gennevilliers

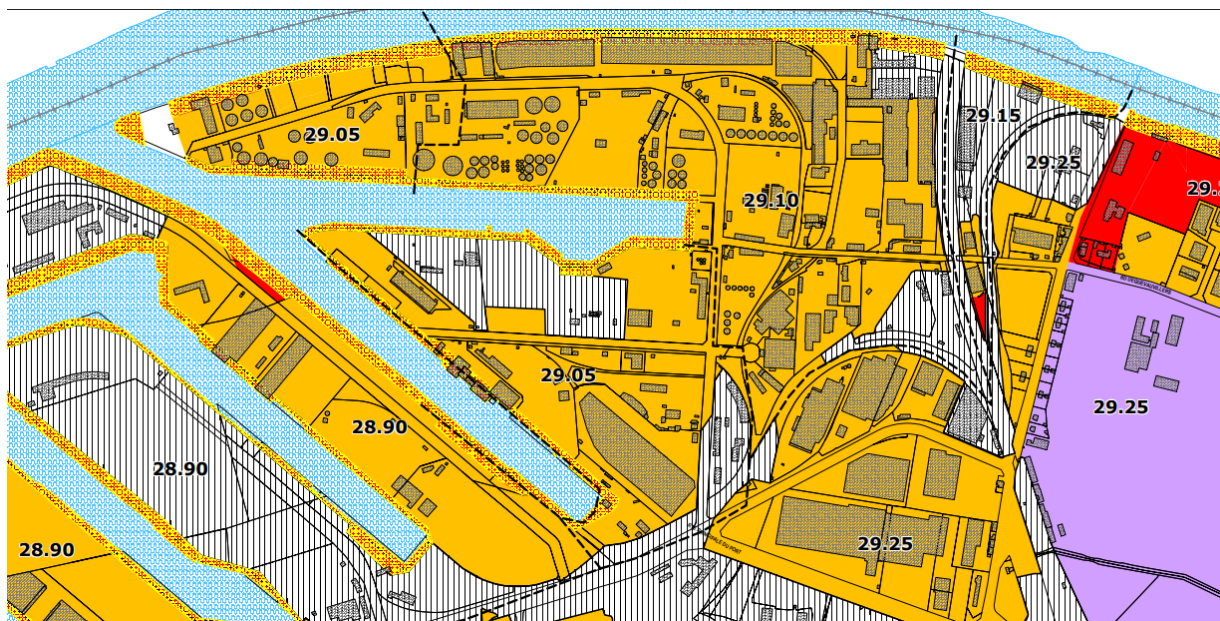
La commune est impactée par les risques et nuisances suivants :

- Les risques technologiques issus du dépôt SOGEPP-TRAPIL
- Le risque inondation par débordement de la Seine (application du PPRI)
- Le risque technologique de transp
- ort de matières dangereuses par canalisation
- Le risque argileux (<http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/argiles/carte#/com/92036>)
- Le bruit

De plus, la commune n'est pas concernée par les risques miniers.

Elle est située en zone 1 (risque très faible) du zonage réglementaire pour la prise en compte de la sismicité.

La commune est concernée par des Secteurs d'Information sur les Sols (SIS).



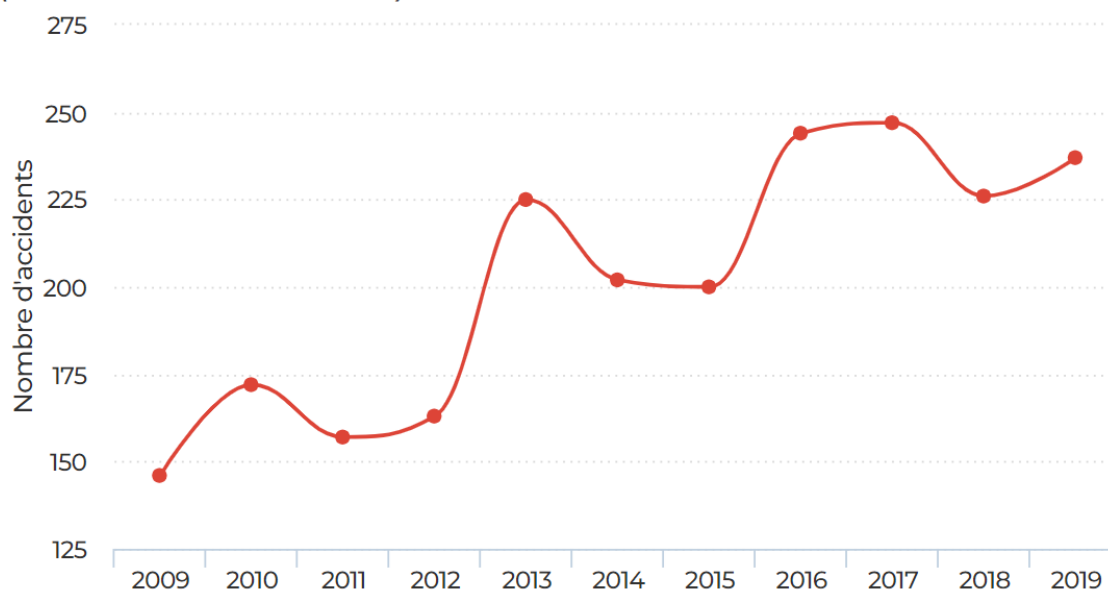
6.1.1 Matières dangereuses

Le projet est dans un secteur avec la présence de sites classés SEVESO.

6.1.2 Risque routier

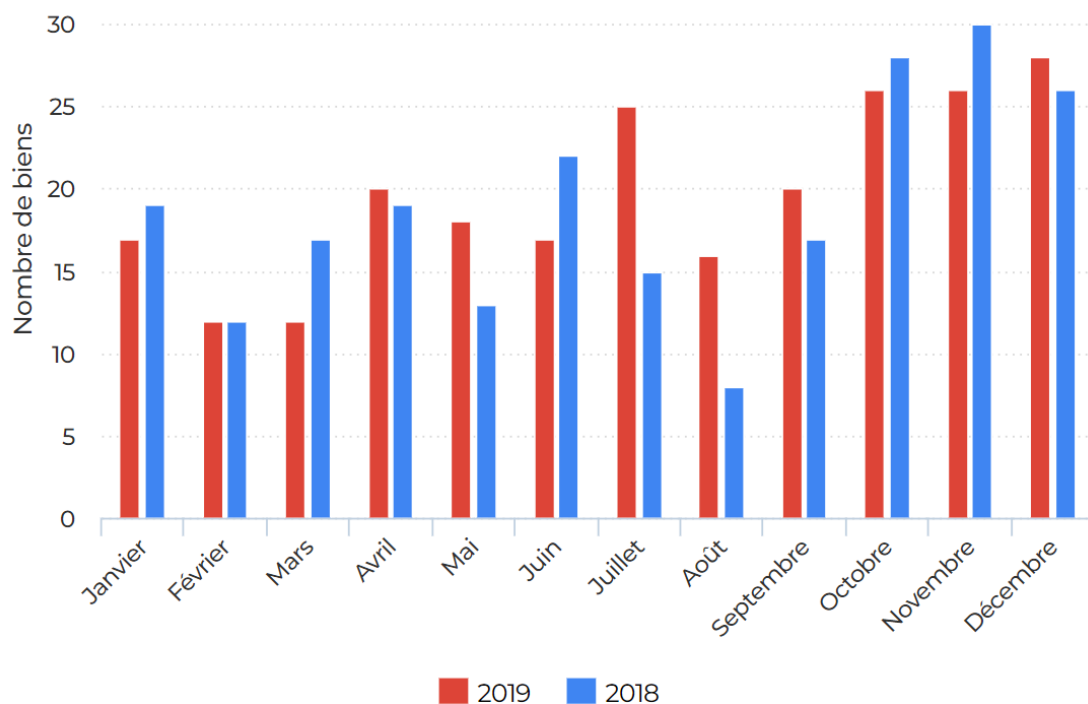
Evolution des accidents de la route à Gennevilliers

(source : ministère de l'Intérieur)



Evolution des accidents de la route à GENNEVILLIERS

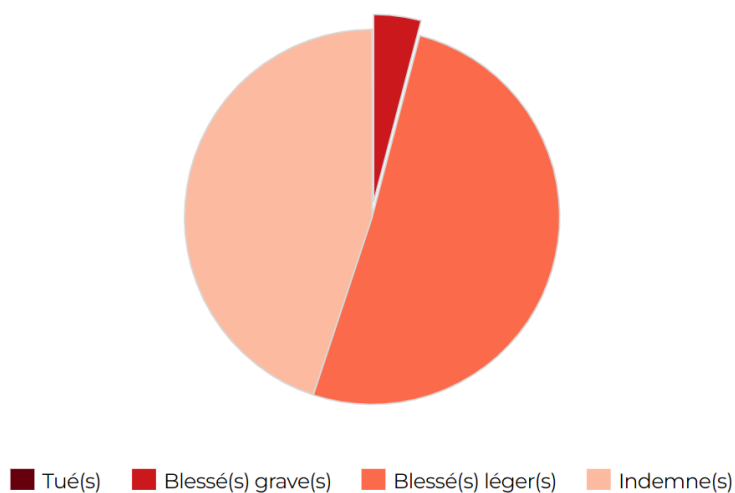
Les statistiques des accidents de la route sur la commune de Gennevilliers sont en hausse régulière passant de 146 accidents en 2009 à 237 en 2019, soit une augmentation de 62% en 10 ans.



Nous constatons que le nombre d'accidents de la route est en moyenne plus important sur les 3 derniers mois de l'année.

Victimes d'accidents de la route à Gennevilliers

Données 2019 (source : ministère de l'Intérieur)

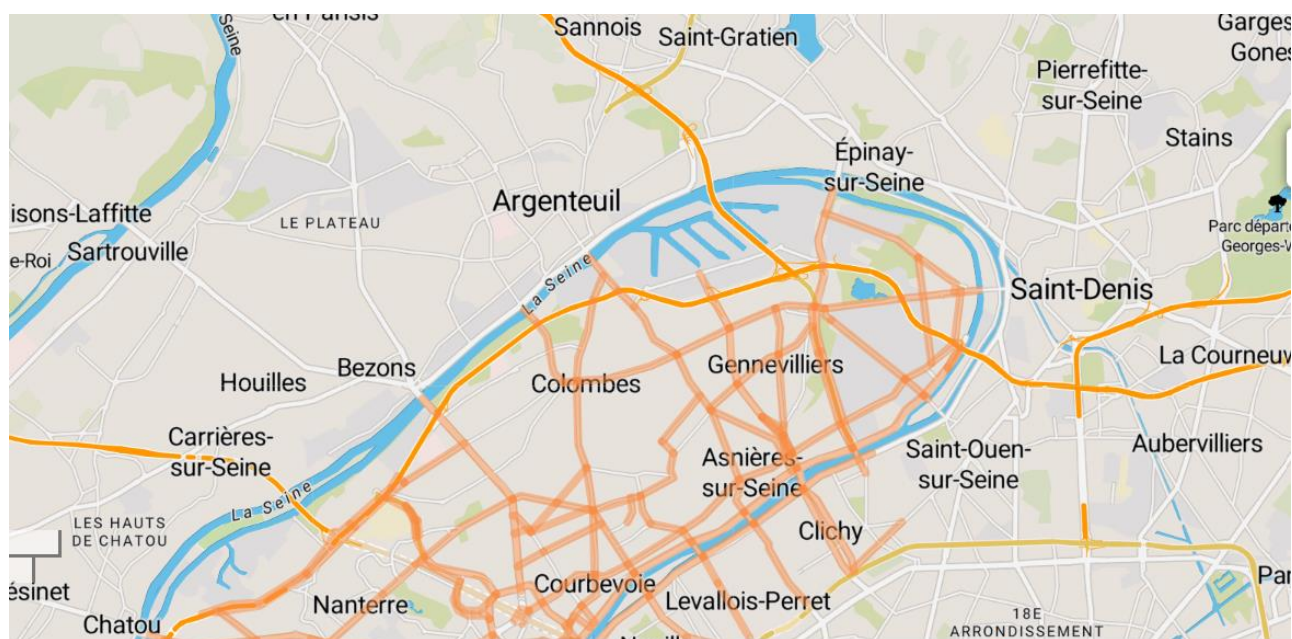


Les conséquences des accidents par gravité selon les statistiques recensent que 4% des accidents, génèrent des blessés graves.

Données 2019	Gennevilliers	Moyenne des villes
Nombre total d'accidents	237	1,7
Nombre de personnes tuées	3 (0,6 %)	0,1 (2,6 %)
Nombre de personnes indemnes	230 (44,4 %)	1,6 (41,6 %)
Nombre de personnes blessées	285 (55,0 %)	2,1 (55,8 %)
- dont blessés graves	24 (4,6 %)	0,6 (15,5 %)
- dont blessés légers	261 (50,4 %)	1,5 (40,2 %)

NB : les pourcentages de blessés légers et de blessés graves sont rapportés au nombre total de victimes. Par conséquent, la part totale de blessés inclue déjà celles des blessés légers et des blessés graves.

L'analyse des données ci-dessus recense un nombre d'accidents important pour la commune de Gennevilliers par rapport aux villes moyennes. Cependant le critère des accidents mortels recense 0,6% de la totalité des accidents pour Gennevilliers alors que la moyenne des villes est de 2,6% (cependant le nombre de tués dans les villes moyennes est de 0,1 alors que Gennevilliers en recense 3).



Carte de la densité du trafic routier sur le secteur de Gennevilliers

7. ANALYSE DU PROJET AU REGARD DES RISQUES DE SURETE ET DE SÉCURITÉ PUBLIQUE PESANT SUR L'OPÉRATION

7.1 Phase exploitation

7.1.1 Risques Périphériques

Les incivilités, vols, atteintes aux biens et à l'intégrité physique, incendies, sont notamment analysées ci-dessous. Des dégradations peuvent avoir lieu en périphérie du site par exemple, bris de glace, incendie, tags.

ATTEINTES AUX BIENS

Débordement de manifestations

Il y a un risque de débordement de manifestation, dont, des actions menées par des individus, pouvant s'attaquer à un bien de l'état.

Trafic de stupéfiants : Le nombre important de personnes (total des effectifs, entre l'équipe logistique et l'équipe bureaux, cumulé avec chevauchement de shift dans l'ensemble des cellules est d'environ 700 personnes) peut amener les délinquants à établir leurs activités de deal à proximité de l'établissement et dans celui-ci.

Le trafic peut également être interne à l'établissement par du personnel.

Le vandalisme : A partir d'une intrusion ou d'une entrée sans surveillance ni contrôle, dès le franchissement du périmètre de propriété, la malveillance à l'endroit du bâti peut être commis : tags, bris de vitres ou de portes sur le périmètre construit, dégradation de l'espace végétal et des espaces intérieurs.

Vols sur personnes : Dans les espaces d'accueil et de circulations, le vol peut être commis plus aisément s'il n'y a pas de vidéoprotection disposée dans ces mêmes espaces.

Il y a un risque de vol dans les cabines des camions si celles-ci ne sont pas sous surveillance ou fermées (vol de papiers, argent, ...).

Vols de marchandises : Dans les espaces d'accueil et de circulations, le vol peut être commis plus aisément s'il n'y a pas de vidéoprotection disposée dans ces mêmes espaces.

ATTEINTES A L'INTEGRITE PHYSIQUE

Accident de la circulation : Pour la prévention des risques décrits ci-dessus, se référer au chapitre 4 - « Préconisations »

Il y a un risque d'accident avec des individus pratiquant le rodéo.

Risques comportementaux :

Il y a un risque de bagarre, affrontement entre bandes rivales,

Il y a un risque d'agression verbale et physique sur personnes

Délinquance contre l'ordre public

Il y a un risque de bagarres et de menaces, qui peuvent être générées par le comportement de certaines personnes qui restent aux abords. Nous avons également un risque d'envahissement des gens du voyage avec des tensions qui peuvent s'exercer à l'encontre des sites implantés sur la zone portuaire et à l'encontre des forces de l'ordre.

Nous notons également un risque de trafic de stupéfiants.

Risque routier

Les piétons et les deux-roues motorisés sont les plus touchés. Cet élément est pris en compte afin de comprendre la relation du projet avec le risque routier.

7.1.2 Risques périmétriques

Accès sur établissement sans autorisations

Par manque de dispositifs de contrôle humain et matériel, il y a un risque d'accès sans autorisation.

Dégradations

En fonction des moyens mis en place et de la vulnérabilité de certains matériaux, il est possible de faire des dégradations (casses de vitrages, destruction, tags, ...)

Risque de véhicule posé piégé

Le stationnement est prévu sur le site. Par manque de contrôle, il y a un risque d'attentat par véhicule piégé.

7.1.3 Risques Volumétriques

ATTEINTES AUX BIENS

Neutralisation des alimentations

Un risque de neutralisation des alimentations existe si les moyens de protection sont contournés et les protections médiocres.

Risques informatiques

Il y a un risque de vol de données. Un risque sur la prise de contrôle des moyens informatiques est à envisager.

Intrusion en fermeture

Le risque d'intrusion peut exister par manque de moyens de détection et un risque d'effraction si les moyens de fermeture sont de qualité médiocre.

Envahissement du site

L'occupation des locaux par suite de mouvements sociaux peut entraîner la paralysie des activités.

Passage dans les locaux de stockage par ruse

Un risque existe par manque de contrôle.

Intrusion dans les espaces non autorisés, administration, bureau, zone de préparation de commande ou de chargement.

Vol

Le vol est envisageable par manque de contrôle et le risque de perméabilité du site. Dans une mauvaise gestion des espaces et des accès, le vol sur des utilisateurs et visiteurs, peut être envisagé.

Vols de matériels

Sans surveillance et sans protection, le matériel et autre objet, peuvent être volés. Il en résulterait une gêne certaine pour l'exploitant même si le simple vol ne paralyse pas le fonctionnement du site.

ATTEINTES A L'INTEGRITE PHYSIQUE

Intrusion attentat

Le site pouvant accueillir un nombre important de personnes (total des effectifs, entre l'équipe logistique et l'équipe bureaux, cumulé avec chevauchement de shift dans l'ensemble des cellules est d'environ 700 personnes) un attentat peut être commis.

Accès d'individus armés.

Tireur isolé.

Colis piégé

Un risque existe si les procédures sont mal appliquées

Passages de migrants

Des personnes peuvent se dissimuler dans les containers ou cargaisons.

Menaces chantage sur personnel d'accueil

Des menaces peuvent être commises sur le personnel et en particulier le personnel des accueils.

Agression viol

Des agressions et des viols peuvent être commis sans des moyens dissuasifs (présence humaine, vidéo protection).

Envahissement du site

L'occupation des locaux par suite de mouvements sociaux peut entraîner la paralysie des activités.

Passage dans les locaux de stockage par ruse

Un risque existe par manque de contrôle.

Intrusion dans les espaces non autorisés, administration, bureau, zone de préparation de commande ou de chargement.

Risque de transit de substances illicites ou d'armes

Des substances illicites (drogue,,) peuvent être dissimulées dans des colis ou containers.

7.1.4 Risque chantier

ATTEINTES AUX BIENS

Intrusion

Le chantier peut être la proie d'individus s'introduisant par ruse sur le chantier.

Vol

Un chantier par fonction reçoit et utilise du matériel pouvant être volé.

Dégradations

Pendant la phase chantier une plus grande vulnérabilité existe.

ATTEINTES A L'INTEGRITE PHYSIQUE

Menace

Les intervenants peuvent être pris à partis et menacés.

Accident de circulation

Le trafic généré par le chantier, s'il est mal géré et mal accompagné peut causer un accident de circulation sur piétons ou autre véhicule.

Les boues laissées sur la chaussée s'il n'y a pas de nettoyage en sortie de chantier peuvent rendre glissante la chaussée.

8. RECOMMANDATIONS ET MESURES RETENUES

L'ensemble des mesures énoncées dans cette partie sont retenues par les porteurs de projet et seront mises en œuvre pour l'ouverture de l'établissement et le déroulement du chantier.

La lisibilité : la définition claire et hiérarchisée des espaces permet une bonne orientation et limite les secteurs de conflits entre les différents statuts d'utilisateurs ;

- Hiérarchiser les voies et espaces de circulation (motorisées et circulations douces).
- Identifier les cheminements les plus vulnérables : cycles, piétons, PMR...
- Mettre en place une signalétique appropriée.

La visibilité : les perspectives dégagées permettent de voir et d'être vu, encourageant les utilisateurs à s'engager et facilitant la surveillance par les agents de sûreté et de sécurité ;

- Privilégier la clarté des espaces (vue dégagée, végétation aérée, réduction des recoins et des obstacles).

Le contrôle des accès : la difficulté d'accès à une cible potentielle diminue les conditions physiques d'opportunité du passage à l'acte malveillant ;

L'ambiance : l'éclairage, le mobilier urbain, la végétation et la signalétique participent à la mise en sûreté des espaces, ainsi que les couleurs ou la qualité des matériaux et pour cela intégrer l'esthétique et l'harmonie comme éléments du sentiment de sécurité (éviter les espaces intérieurs brut de béton, mise en peinture).

- Protéger le stockage des déchets.

Le garant des lieux : la présence de la règle et du bon ordre sur un espace, ainsi que la rapidité et la qualité de la gestion, de l'entretien et de la maintenance développent la sensation de bien-être et renforcent le sentiment de sécurité ;

- Clarifier les périmètres de compétence.
- Intégrer la maintenance et l'entretien dès la conception.
- Annexer les recommandations de sûreté au cahier de prescriptions générales.

8.1 Phase chantier

8.1.1 SECURISATION DES CHANTIERS

L'objectif est de sécuriser le chantier et les espaces en attentes (phases transitoires).

Point de vigilance et risque lié au projet :

- De vols de matériaux et d'engins sur le chantier ;
- De détournements d'usages et d'occupations illicites (gens du voyage, ...) ;
- De détournements d'usages au niveau des parcelles en attente (occupations abusives, dépôts sauvages, pratiques déviantes...).

Dans le cahier des charges du chantier, chaque entreprise intervenante a l'obligation de mettre en place une organisation afin que le matériel et l'outillage du chantier ne puissent pas être saisis si un envahissement du site lors d'une manifestation survenait. Un protocole est prévu avant chaque weekend, pour faire une vérification de la bonne application de cette mesure.

Conformément à la réglementation, un coordonnateur SPS (Sécurité et Protection de la Santé) sera désigné dès la phase conception de ce projet par le Maître d'Ouvrage.

La phase chantier pourrait présenter une période de grande fragilité, avec des risques de vols ou de destructions/dégradations de matériaux, de vols de carburant, de câbles, d'utilisation de matériaux comme projectiles.

Pour faire face aux risques d'intrusions, de vols et dégradations, il conviendra d'assurer la sûreté du site pendant la phase chantier.

Une détection intrusion, un éclairage sur détection et un gardiennage est prévu. Le chantier est clos dans sa totalité avec des palissades de 2 mètres.

Plusieurs dispositions sont mises en œuvre :

- Préciser les conditions de sécurisation du chantier de jour et de nuit,
- Signaler à la Fédération Française du Bâtiment les informations générales concernant le chantier et les mesures de prévention et de protection envisagées sur la base des risques définis entre le référent-entreprise et la sous-direction de l'ordre public de l'agglomération Parisienne du 2ème district.
- Aviser systématiquement les forces de l'ordre en cas d'événement (vols, intrusions, dégradations), faciliter le dépôt de plainte des entreprises en cas d'évènement,
- Assurer une campagne de communication à destination des riverains.

Mesures retenues intégrées au cahier des charges :

- Clôture type palissade de 2m de haut avec portail et portillon piéton.
- Contrôle d'accès par tourniquet ;
- Protection par vidéo ;
- Registre du personnel à jour ;
- Gestion des accès par une société de sécurité (agent) ;
- Conteneurs sécurisés pour les entreprises avec des marchandises sensibles et matériels pouvant être volés (essentiellement électricien, plombier,) ;
- Base vie identifiée sur un plan ;
- Rotation des camions (aire de retournement) ;
- Pendant toute la durée du chantier, un éclairage provisoire est maintenu dans la zone concernée par les travaux. La base vie est éclairée la nuit sur détection de mouvement et n'est pas implantée en périmétrie de la clôture (risque d'escalade) ;
- Un éclairage général du chantier la nuit, déclenché par des détecteurs de présence ;
- Il n'y a pas de stockage de matériaux de valeur sur site ;
- Nettoyer le chantier et ses abords de tout matériau pouvant servir de projectile ;
- Veiller à ce qu'aucun objet ou matériel pouvant servir à dégrader le chantier ou pouvant être volé ne soit abandonné et à la vue des passants ;

- Éviter d'approvisionner le chantier trop longtemps à l'avance, notamment les veilles de fêtes et de week-end ;
- Hors période d'activité, retirer du chantier les outils et matériels de valeur ou pouvant servir d'armes par destination ou les ranger dans des espaces sécurisés (locaux, containers fermés à clef).
- Il est nécessaire de prévoir une mise sous alarme avec une société de télésurveillance et mise sous protection vidéo du chantier.
- Le chantier est isolé et étanche par rapport à l'extérieur avec un contrôle d'accès.
- Une société de télésurveillance est prévue pendant la durée de chantier. Un gardiennage sera également prévu en fin de chantier, période durant laquelle on observe une recrudescence des vols sur les chantiers.

Informez les services de secours et de sécurité du phasage du chantier :

- Signalement du démarrage du chantier à la Police Nationale ;
- Nommer un référent-chantier, représentant des entreprises et interlocuteur de la Police Nationale ;
- L'accès pompiers devra être maintenu pendant toute la durée du chantier.

Mettre en place une fiche de signalement d'incident de chantier ou de non-conformité :

- En cas d'incident de chantier ou de non-conformité, la personne qui constate l'événement remplit une fiche d'incident ou de non-conformité. Cette fiche devra être transmise au maître d'ouvrage via le maître d'œuvre.

La protection des matériels et des engins :

- Généraliser les antivols tels que les coupures du circuit d'alimentation en carburant sur les engins,
- Positionner les matériels et engins de façon à rendre plus difficile leur enlèvement, mutualiser si possible ces zones entre les chantiers.
- Procéder au marquage physique des engins de chantier (éviter le marquage à la peinture facilement effaçable),
- Tenir un registre des engins entrants et sortants, relever leur numéro de série et signe particulier facilitant leur recherche en cas de vols et assurant une traçabilité. .
- Protéger l'accès aux grues et aux câbles des grues (câbles électriques invisibles et difficilement accessibles).
- Les entreprises seront incitées à installer des tags RFID sur leurs engins de chantier afin de lutter contre le vol.

Approvisionnement et stockage :

- Une zone est dédiée à l'approvisionnement et au stockage. Prévoir des containers condamnables et ventilés pour le stockage de produits chimiques (avec bac de rétention si besoin), matériels et matériaux onéreux. Les FDS (Fiches de Données Sécurité) devront être conservées dans le bureau de chantier. Des extincteurs vérifiés et conformes à leur classe de feu seront positionnés sur le chantier pour tout départ de feu.
- Il sera imposé des horaires en privilégiant les livraisons tôt le matin.

Mesures retenues pour les clôtures

Une **clôture en bac acier prélaqué blanche, d'une hauteur de 2,0 m** sera implantée selon le plan d'installation de chantier approuvé par la ville (emplacement et niveau), dans le cas où la clôture du site actuel (maintenue en phase chantier) n'est pas suffisante.

Cette clôture devra nécessairement être neuve. Cette clôture sera à entretenir, régulièrement, afin d'éviter qu'elle ne soit transformée en panneau d'affichage sauvage.

Circulation en périphérie du chantier :

L'objectif est de garantir la sécurité et le confort des circulations douces tout en assurant une fluidité de circulation.

Mesures retenues

Une information régulière et efficace, tant des riverains que des usagers de la route sur la progression et la localisation des chantiers et les contraintes imposées par les travaux, sera effectuée.

Une signalisation sur le terrain renseignera sur les déviations ou restrictions de circulation.

La fédération Française du Bâtiment et la sécurisation des chantiers :

Un programme d'actions prioritaires visant à réduire les risques de vols / actes de malveillance pour les entreprises du bâtiment, a été engagé par **la Fédération Française du Bâtiment** depuis avril 2008, date à laquelle un protocole d'accord a été signé avec le ministère de l'Intérieur visant à lutter contre l'ensemble des actes délictueux commis sur les chantiers.

Le Ministère de l'Intérieur s'engage dans ce protocole, à titre préventif :

- À désigner un « référent sûreté » dans chaque direction départementale de sécurité : gendarme ou policier ; à faciliter les demandes d'autorisation d'installation de vidéoprotection présentées par des professionnels du bâtiment,
- À sensibiliser aux impératifs de sécurité l'ensemble des collectivités territoriales,
- À donner pour consigne aux forces de sécurité d'intégrer dans leur maillage territorial de patrouille les chantiers sensibles qui leur auront été signalés suite à un acte délictueux,
- À renforcer les investigations de police technique et scientifique : elles devront être réalisées dans les 24 heures qui suivent la déclaration du vol, à intégrer un volet spécifique aux vols sur chantiers dans les plans départementaux de sécurité,
- À faciliter le dépôt de plainte des chefs d'entreprises en leur proposant via le « référent sûreté » la possibilité d'un rendez-vous personnalisé au commissariat police ou à la gendarmerie, évitant ainsi toute perte de temps.

La FFB s'engage à :

- Mettre en relation les « référents sûreté » avec un correspondant local de la fédération départementale,
- Sensibiliser les entreprises à la sécurisation des chantiers,
- Former les personnels aux enjeux de la sûreté,
- Encourager les mesures de prévention et de protection améliorant la sûreté d'un chantier. Ce protocole permet aux entrepreneurs, via leur fédération départementale, de signaler aux autorités leurs chantiers sensibles et ainsi de pouvoir recevoir dans le cadre d'une analyse dite « situationnelle » la préconisation d'un policier ou d'un gendarme « référent sûreté » sur les mesures de prévention et de protection à mettre en œuvre afin de limiter les risques sur un chantier donné, en fonction de sa nature et de son environnement.

8.2 Espace périphérique

8.2.1 Définition

Il s'agit de l'espace (public et / ou privé) environnant le site, qui n'appartient pas au site proprement dit. Cette notion peut se diviser en périphérie lointaine (le quartier) et proche (rues entourant le projet).

8.2.2 Gestion des flux sur le domaine public

La localisation du site dans le réseau à proximité d'axes majeurs permet une desserte facile du site et de ses avoisinants. Les itinéraires d'accès au site sont directs et rapides depuis ces axes majeurs.

Précisions sur les mesures de sécurité mises en place par HAROPA dans la Zone Portuaire :

Il y a un contrôle d'accès sur la route du bassin n°6, après le croisement avec le chemin des petits marais. Il est muni de barrières levantes, ouvrable par badge (qu'on distribue aux amodiataires) ou bien directement pilotables depuis le PC Sécurité, et de herses, qui sont pour l'instant hors service. Le contrôle d'accès reste ouvert de 4h à 20h et est fermé la nuit.

Les agents du PC font 6 à 8 rondes par tranche de 24h sur la route du bassin n°6.

En entrée de zone portuaire, les caméras du contrôle d'accès permettent de filmer le conducteur avec une caméra dédiée, une pour filmer la plaque (en entrée et en sortie). Des caméras filment le contrôle d'accès plus globalement. Il y a également une caméra qui filme le trafic au carrefour route du bassin n°6/chemin des petits marais (devant le projet) et une autre qui filme vers l'impasse des petits marais, depuis le chemin des petits marais. En tout, il y a environ 130 caméras sur l'ensemble du Port. Selon la législation en vigueur, il y a une autorisation préfectorale, le PC Sécurité n'a pas la vision sur les caméras qui filment les routes. Le PC a la vision sur les accès et contrôle d'accès. Les enregistrements peuvent servir en cas d'incident, sur réquisition de la Police, les images sont sauvegardées 30 jours.

Recommandation à l'attention des services de la mairie et mesures retenues par le porteur de projet sur les espaces privés :

Il n'y a pas de parking à proximité immédiate du projet. Les visiteurs et le personnel se stationnent sur l'espace réservé à cet effet en accédant par l'entrée VL.

Recommandation à l'attention du Port :

Gestion des piétons sur le domaine public :

Il est nécessaire de prévoir des dispositifs et des signalétiques pour sécuriser les piétons et vélos.

Moyens à mettre en œuvre pour réduire les prises de vitesse

8.2.3 Les abords sur domaine public

Une attention particulière est portée à l'organisation et à la sécurisation des flux aux abords des accès.

Points de vigilance :

- Stationnement anarchique ;
- Encombrement des voies (difficultés en matière de circulation ponctuellement) ;
- Accident au niveau des traversées piétonnes ;
- Intrusion par ruse.

Recommandation à l'attention du Port :

Les flux aux abords devront être sécurisés :

- Aux abords : Installation de passages piétons protégés sur les voies principales, de préférence sur des plateaux surélevés ou accompagnés de dispositifs obligeant le conducteur à ralentir.
- La signalétique (horizontale et verticale) est à renforcer.

8.2.4 L'éclairage public

L'éclairage public est satisfaisant sur ce secteur. Nous avons un éclairage public régulier par candélabres le long des chaussées.



Eclairage public en place

L'éclairage en place est présent avec des candélabres espacés régulièrement.

Recommandation à l'attention des services du Port :

Le Port et les services de la voirie devront s'assurer que l'éclairage nocturne est satisfaisant et que les équipements sont en bon état de fonctionnement. Il est nécessaire de veiller à la maintenance des arbres à grande tige, pouvant faire éventuelle ombrage. Maintenir un bon niveau d'éclairage en période nocturne.

8.2.5 Arrêts de bus et transport RATP

Il n'y a actuellement aucun arrêt de bus à proximité immédiate du site.

Recommandation à l'attention des services de la mairie :

Si un arrêt de bus était prévu il devrait respecter les distances et préconisations imposés par le PPRT (mis en annexe), conforme l'extrait ci-dessous :

« IV.2 Mesures relatives aux usages

IV.2.1 Transports collectifs sur route

Il est Interdit d'implanter de nouveaux arrêts de bus dans le périmètre d'exposition aux risques. Il est Interdit d'implanter de nouvelles lignes de transports collectifs dans les zones R. r, BI et B2. Tous les transports collectifs respecteront strictement les arrêts déjà implantés dans le périmètre d'exposition aux risques. »

8.2.6 Signalétique et protection aux abords du projet

L'avenue est réglementée à la circulation avec un marquage réglementaire et une restriction de vitesse 50km/h). Le stationnement est interdit sur la route du bassin n°6.

8.2.7 Vidéoprotection existante sur la commune

La commune de Gennevilliers a fait le choix d'installer de la vidéoprotection sur son territoire. Un nouveau centre de supervision urbaine (CSU) vient d'être mis en service. Il est situé au sein du commissariat de police. Policiers nationaux s'y partagent les tâches.

« Notre dispositif est désormais complet. Nous avons aussi deux caméras mobiles que nous pouvons déplacer en fonction des besoins, trafic, troubles ou autres... » Patrice Leclerc, le maire communiste de Gennevilliers, a fini par se convertir à la vidéoprotection, ou vidéosurveillance, c'est selon. En quelques années, la ville est partie d'une opposition de principe à une utilisation massive des images. Un nouveau centre de supervision urbain (CSU) a même été mis en service il y a quelques jours ».

Source le Parisien Le 9 mai 2021 à 17h32

Recommandation à l'attention des services du Port
Développer la vidéo protection aux abords du projet.

8.2.8 Stationnement sur le domaine public

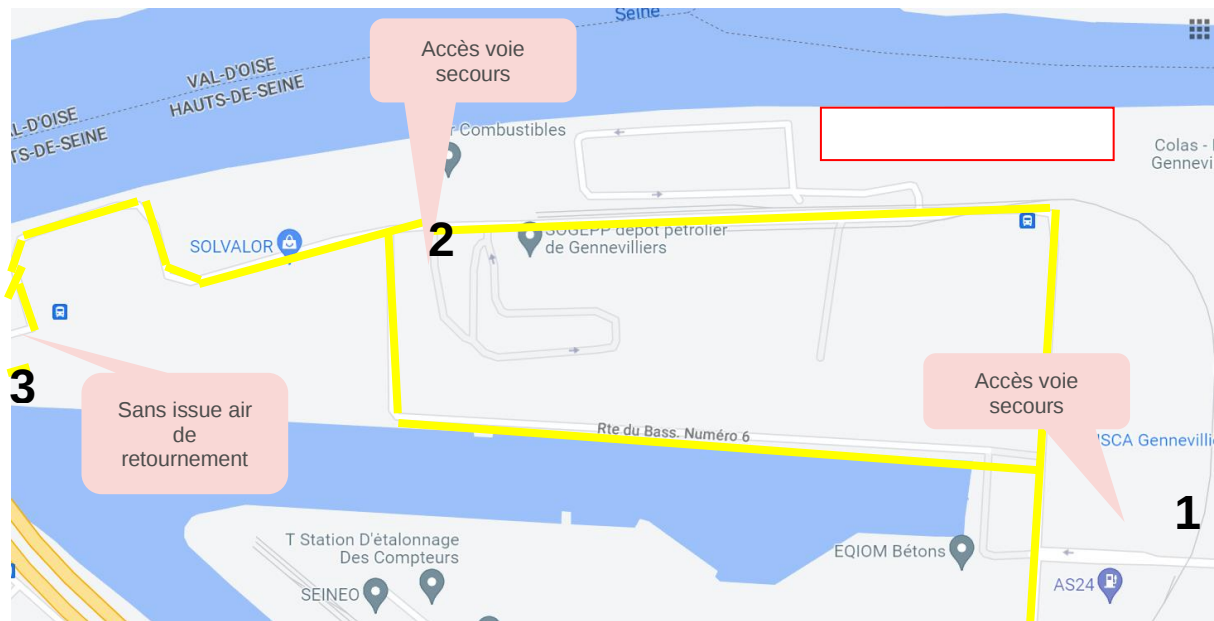
Le stationnement est réglementé.



Recommandation sur domaine public et mesures retenues :

Prévoir dans l'aménagement des dispositifs pour rendre impossible le stationnement anarchique sur le site et aux abords immédiat. Un dispositif est déjà présent partiellement par des glissières GBA. Compléter le dispositif par un dispositif continu (risque en cas d'accident de la route).

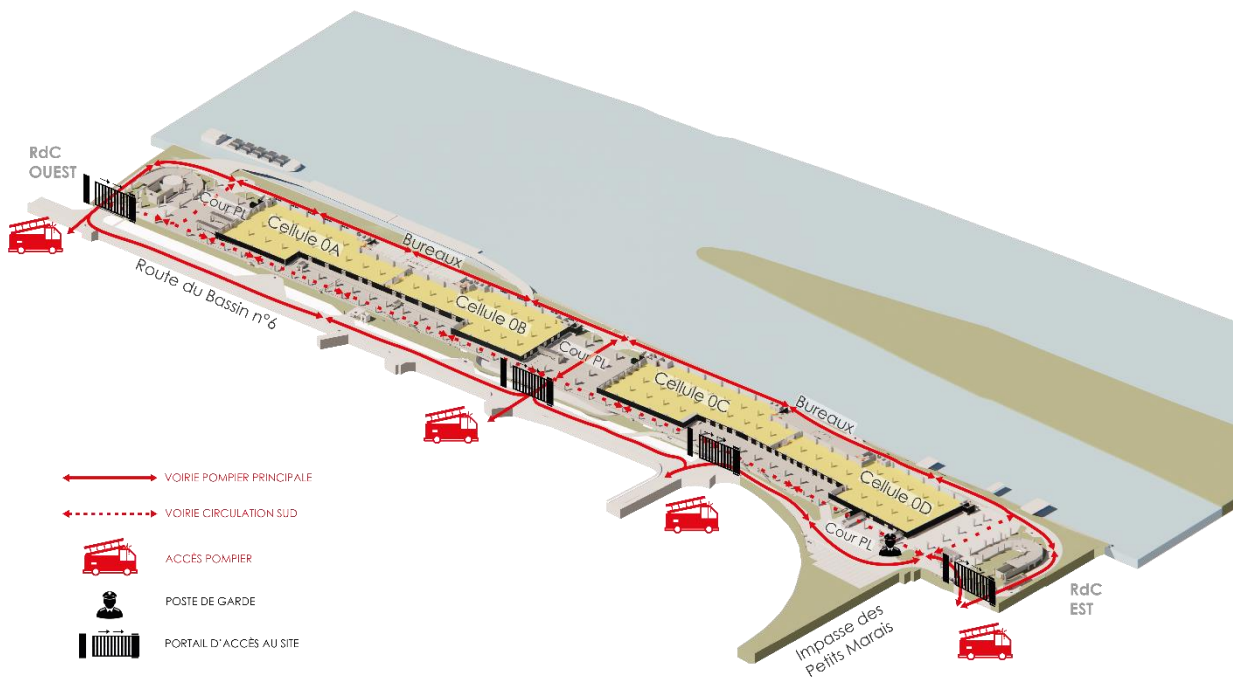
8.2.9 Voiries



Circulation pour les interventions forces de l'ordre avec repérage

La route du bassin n°6 est à double sens et sans issue. A son extrémité il existe une aire de retournement. Il existe une voie réservée aux secours, de faible largeur, reliant le n°16 route des bassins au 34 route des bassins. Il est à prendre en compte que la voie de secours est de faible largeur.

Conforme au plan d'axonométrie ci-dessous, le site offre plusieurs accès ~~aux~~ permettant aux pompiers et les forces de l'ordre d'intervenir dans de meilleure condition. Les accès sont communs pour les secours et les forces de l'ordre. De plus, les voiries internes garantissent l'accès sur toutes les zones du projet.



FLUX-Axonométrie Pompiers accès

CONFIDENTIEL



Voie secours depuis le 16 rue des bassins **1**



Voie secours depuis le 34 route de bassins **2**



Aire de retournement 31 route du bassin **3**

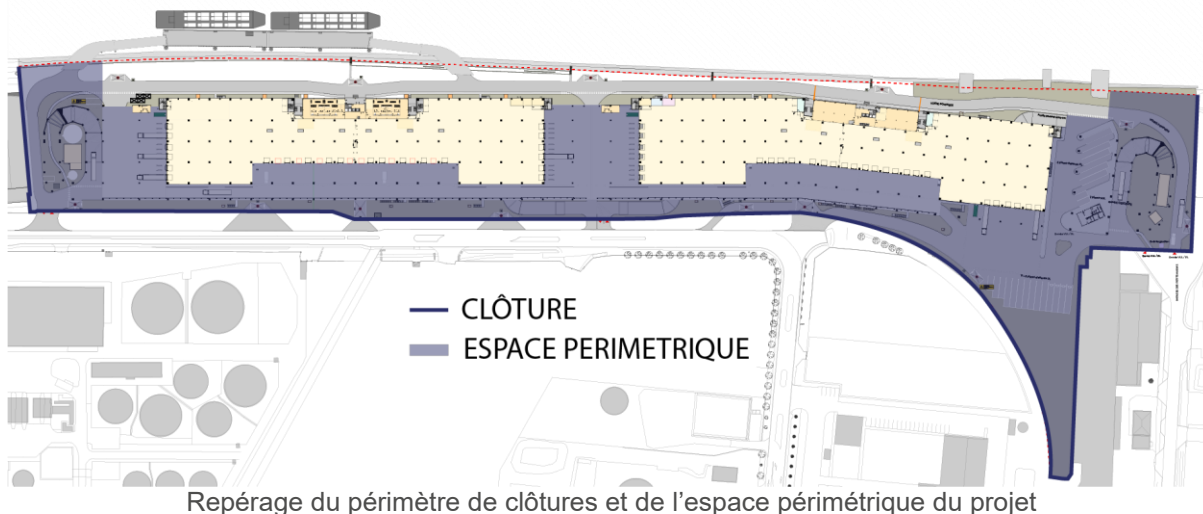
8.2.10 Mobilier urbain

Le projet ne prévoit pas de mobilier aux abords du projet.

8.3 ESPACE PERIMETRIQUE PROJET GREEN DOCK

8.3.1 Définition

Il s'agit de l'espace allant de la clôture, ouvrants inclus, jusqu'au nu du bâtiment (ouvrants inclus également).



8.3.2 Les éléments de clôture

Mesure retenue par le projet

Une attention particulière est apportée afin que les matériaux utilisés soient de qualité. Les façades et les éléments de clôture pouvant servir de support aux tags (appropriation de lieux) seront traités anti-tags. Le gestionnaire fait nettoyer les éléments, si des dégradations par tags étaient perpétrées.

La clôture périphérique



Clôture existante

La clôture actuelle étant d'une hauteur de 2,2 mètres, celle-ci est satisfaisante. Cependant des éléments peuvent faciliter son franchissement (poteaux télégraphiques). La partie décorative dans sa partie haute facilite également son franchissement.

Mesure retenue par le projet



La clôture est remplacée par un treillis soudé sans ondulations à mailles rectangulaire, ou en barreaudage, posé verticalement, d'une hauteur inférieure ou égale à 2m 50, avec un soubassement maçonné arasé à 5 cm du niveau du terrain. Sa partie supérieure n'a pas de partie lisse. Cette mesure au-delà de sa hauteur permet depuis le domaine public, d'avoir une visibilité sur le site. Ponctuellement, des clôtures opaques type palissades de bois pourront être implantées permettant de masquer les espaces techniques secondaires.

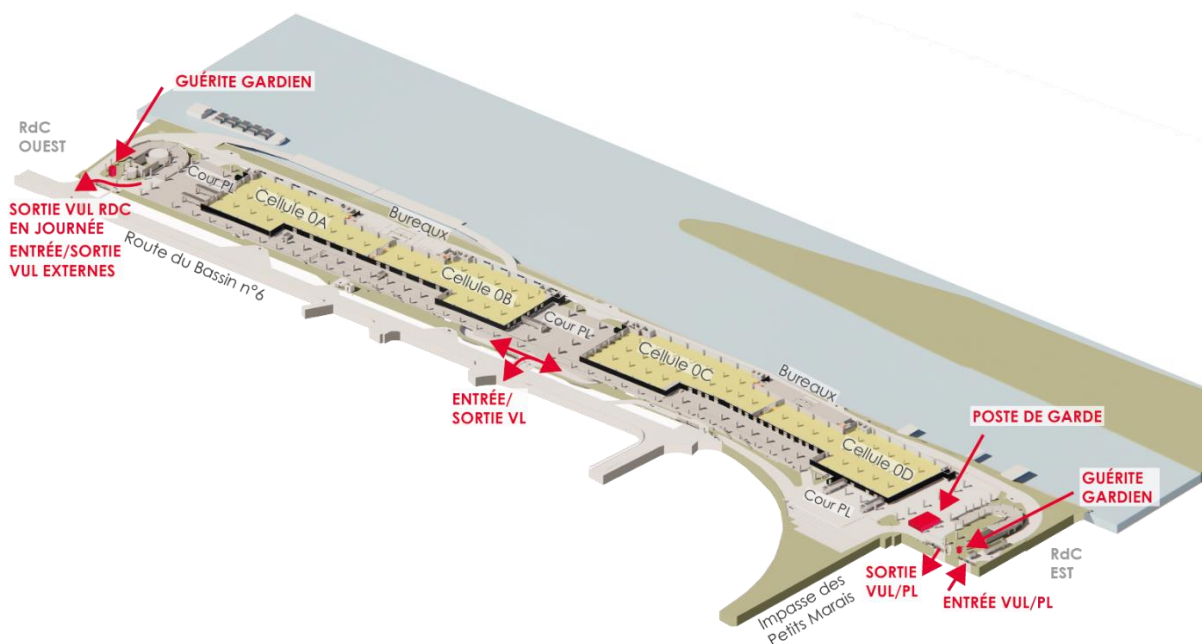
8.3.3 Les différents points d'accès périmétrique flux et points de contrôle

Le site est totalement hermétique. Les différents accès sont contrôlés par des dispositifs de fermeture et une présence humaine. Les accès sont dédiés selon la finalité. Un accès est prévu pour chaque typologie d'usage (livraisons /enlèvement de marchandises, employés, visiteur), fermé par portails coulissants et barrières.

Les accès par typologies sont distincts. Chaque accès est contrôlé. Tous les accédants sont attendus. Les visiteurs sont attendus sur le site, pièce d'identité obligatoire présentée à l'accueil et identification des véhicules avec demande préalable d'autorisation d'accès. Les visiteurs sont accompagnés pour rentrer dans le bâtiment et rencontrer leur interlocuteur.

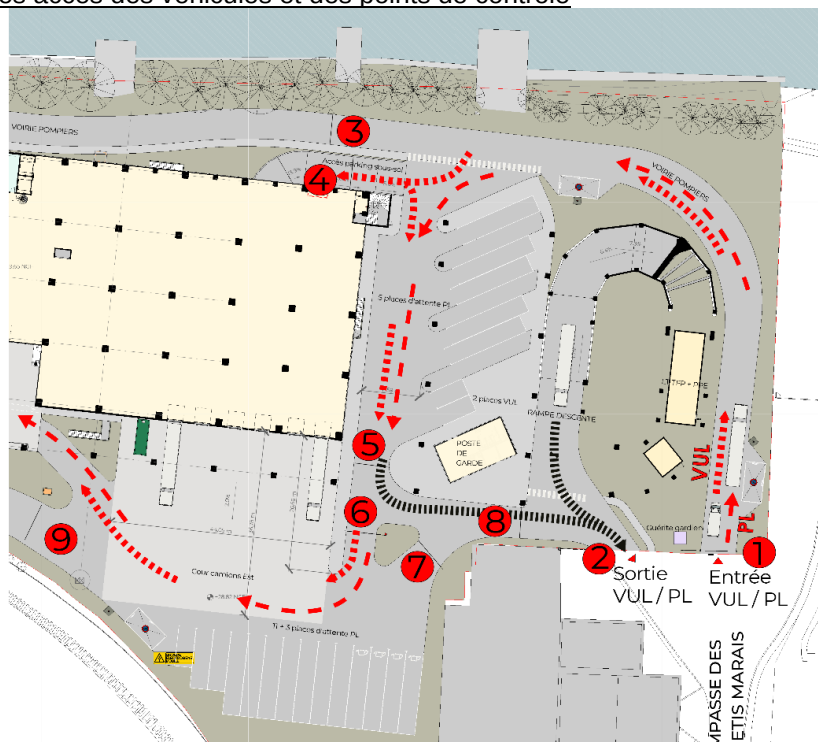
Mesure retenue par le projet

Les portails coulissants peuvent être manœuvrés à distance depuis le poste de sécurité.
Les barrières levantes sont contrôlées à distance depuis le poste de sécurité.

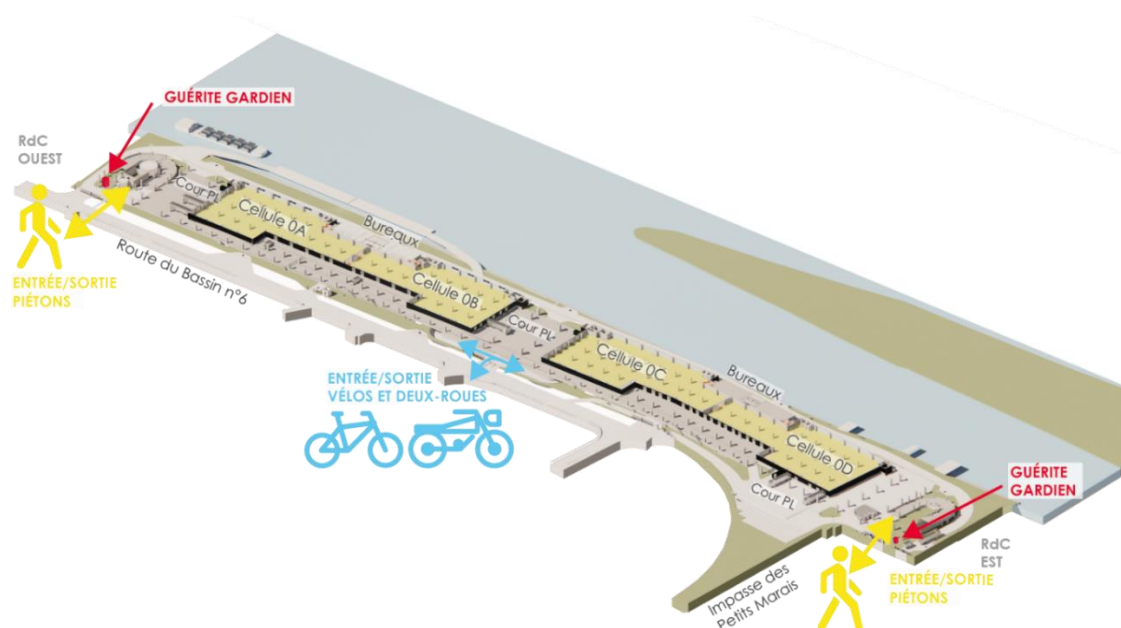


Repérage des accès des véhicules et des points de contrôle

- ① ② Portails coulissants automatiques connectés au poste de garde
- ③ ⑦ ⑨ Chaîne pompiers
- ④ Double barrière entrée-sortie connectée au poste de garde avec lecture de badge et visiophone
- ⑤ Barrière avec lecture de plaque et visiophone connecté au poste de garde
- ⑥ Barrière connectée au poste de garde
Chaîne pompiers
- ⑧ Barrière connectée au poste de garde (rejet des camions)
+
Boucle de sortie et détection camions descendant la rampe



Repérage des accès des véhicules de livraisons et des points de contrôle à Est du projet



Repérage des accès piétons, vélos et deux-roues et des points de contrôle

Mesure retenue :

Sur l'ensemble des voies de circulation, la vitesse est limitée à 10km/h.

8.3.4 Les portes et portails

Portes et portails fonctionnalité et sécurité :



Résistance des portails renforcé

Les portails et portillons auront des fermetures mécaniques. (Serrure de sûreté mécanique de type A2P* minimum, avec clé sur organigramme).

Des portails ou grilles anti-cisaillement ferment les accès extérieurs. La hauteur des portails est de 2,0 mètres et n'a aucun facilitateur à l'escalade.

Les portails situés sur chaque accès route du Bassin n°6 peuvent être actionnés depuis le poste de sécurité/sûreté et le bureau du gestionnaire qui a également la possibilité de visionner les images vidéo. Pour avoir une meilleur résistance les portails sont coulissants. Compte tenu que la partie supérieure des portails est lisse, un dispositif dissuasif est mis en place.



Type de dispositif partie supérieure du portail

8.3.5 Aménagement paysager et éclairage

L'aménagement paysager du projet Greendock est résolument orienté sur l'accueil de la biodiversité, avec notamment des principes de structures paysagères multi-strates que l'on retrouve au Rez-de-Chaussée et sur la cinquième façade.

Au rez-de-chaussée, l'ensemble des espaces verts prend racine en pleine terre, depuis la strate basse composée de prairie naturelles et de plantes couvre-sol, en passant par un couvert arbustif puis une strate arborée composée d'arbres tige.

La frange Sud est composée d'arbres en cépées et d'arbustes sur buttes tandis que le triangle au Sud-Est se compose d'un gradient évolutif de prairie et de bosquets arbustifs et arborés. L'ambition pour la frange Nord est d'offrir une intégration paysagère du bâtiment qualitative, depuis les berges sur lesquelles évoluent des couvre-sols et une strate arborée en continuité de la ripisylve existante, jusqu'à la toiture végétalisée, composée de prairie naturelle et de buttes arbustives. Ces deux surfaces sont ponctuellement reliées par une végétation de la façade Nord par le biais de plantes grimpantes plantées dans des jardinières à chaque niveau des cours camions.

Tous ces aménagements accueillent un ensemble de refuges pour la faune, les reptiles et les insectes (Nichoirs, Gîtes à chiroptères, pile de bois, hibernaculums, etc.)

L'ensemble des aménagements paysagers dans le site seront entretenus régulièrement de façon à ne pas créer des zones permettant à autrui de s'occulter dedans.

Mesure retenue par le projet

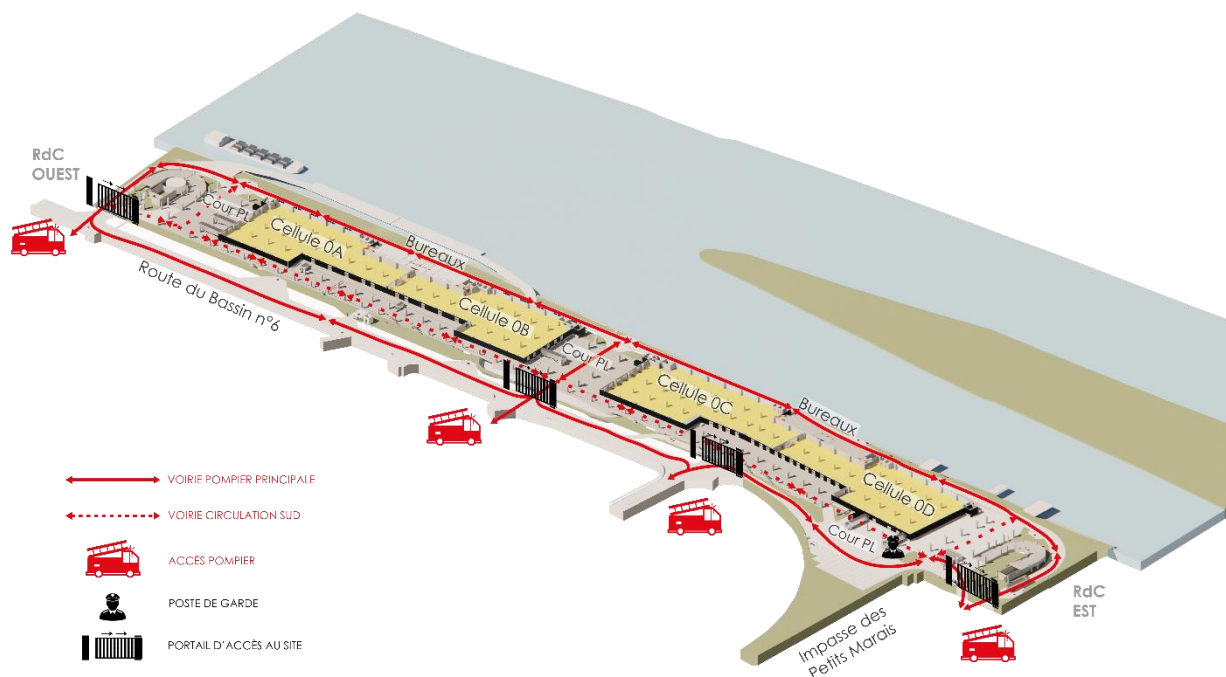
Les arbres à grandes tiges seront entretenus afin qu'ils ne deviennent pas un facilitateur d'intrusion et un écran pour l'éclairage et la vidéo.

Le choix paysager tient compte de l'évolution de la végétation et il n'y a pas de bosquets étant un risque en matière de sûreté.

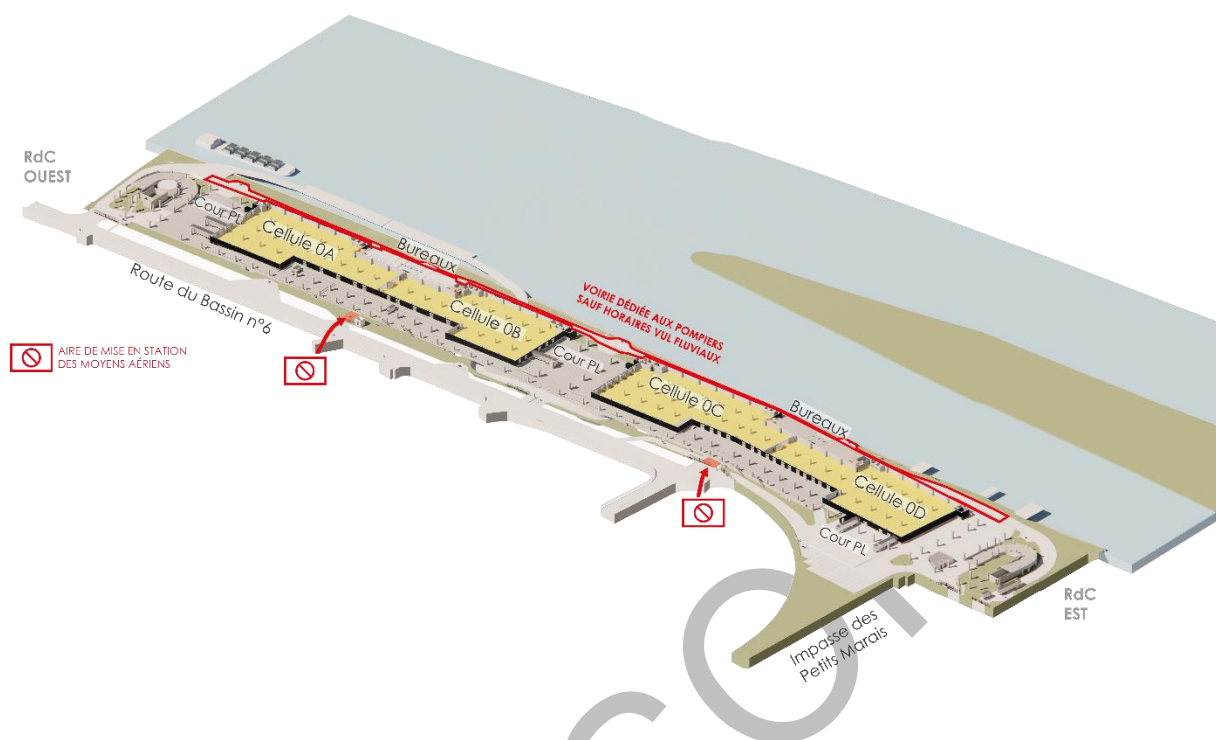
Le choix de l'éclairage est en finalisation d'étude actuellement. Des mats de 4 mètres et des éclairages depuis les façades, permettent d'éclairer les espaces extérieurs. L'éclairage est adapté pour maintenir un niveau d'éclairement sur l'année (hivers/été).

8.3.6 L'accès des services de secours (police, pompiers)

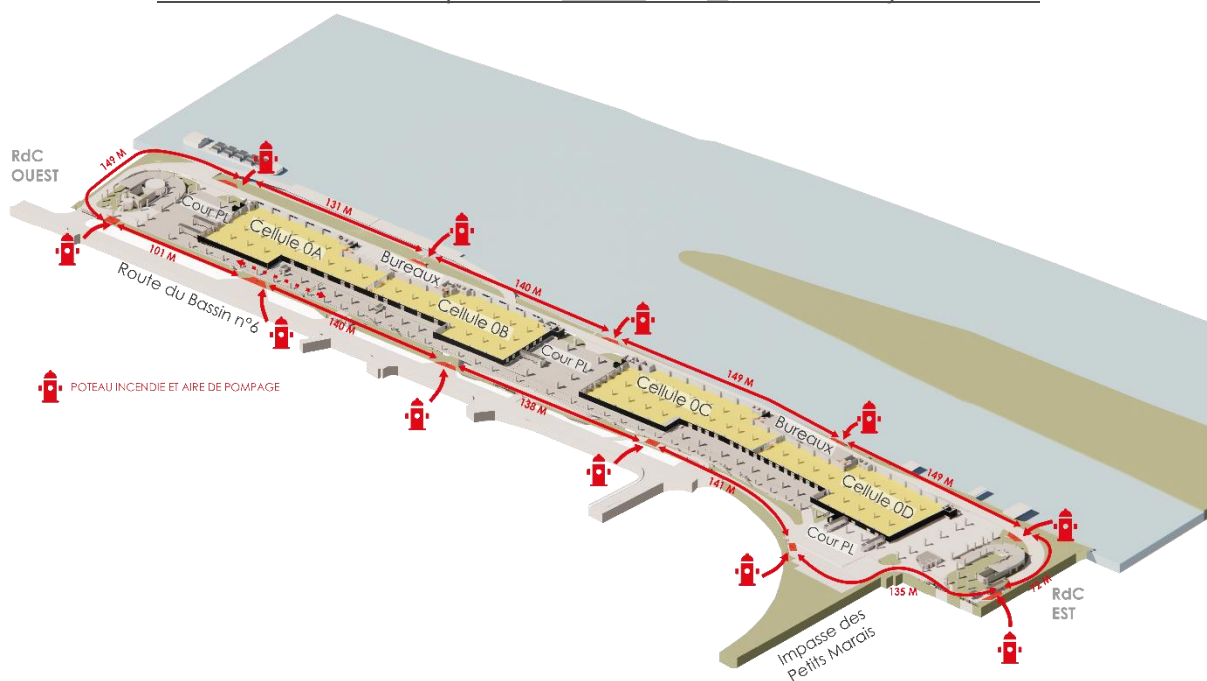
Description et Mesure retenue



FLUX-Axonométrie Pompiers accès



FLUX-Axonométrie Pompiers aires de mise en station des moyens aériens



FLUX-Axonométrie Pompiers poteaux incendie

Afin de mieux préparer et gérer les interventions, notamment pour les opérations d'envergure, les forces de sécurité et de secours disposent des plans d'accès. L'accès le plus rapide depuis la voie publique est défini en collaboration avec l'exploitant et les services de Police. Pour les accès, un badge contrôlant

les dispositifs d'accès permet aux forces de secours et de Police d'intervenir sans délai, sans dépendre d'une intervention à distance.
Les accès pompiers, sont utilisables également par les forces de l'ordre.

8.3.7 Les livraisons

Les livraisons se font en quai des entrepôts depuis les accès sécurisés avec présence d'agents. Les transports sont en 24h/24.

Mesure retenue par le projet

Avant toute livraison, le livreur devra être identifié et enregistré au PCS :

Nom, Prénom,

Société,

Immatriculation du véhicule,

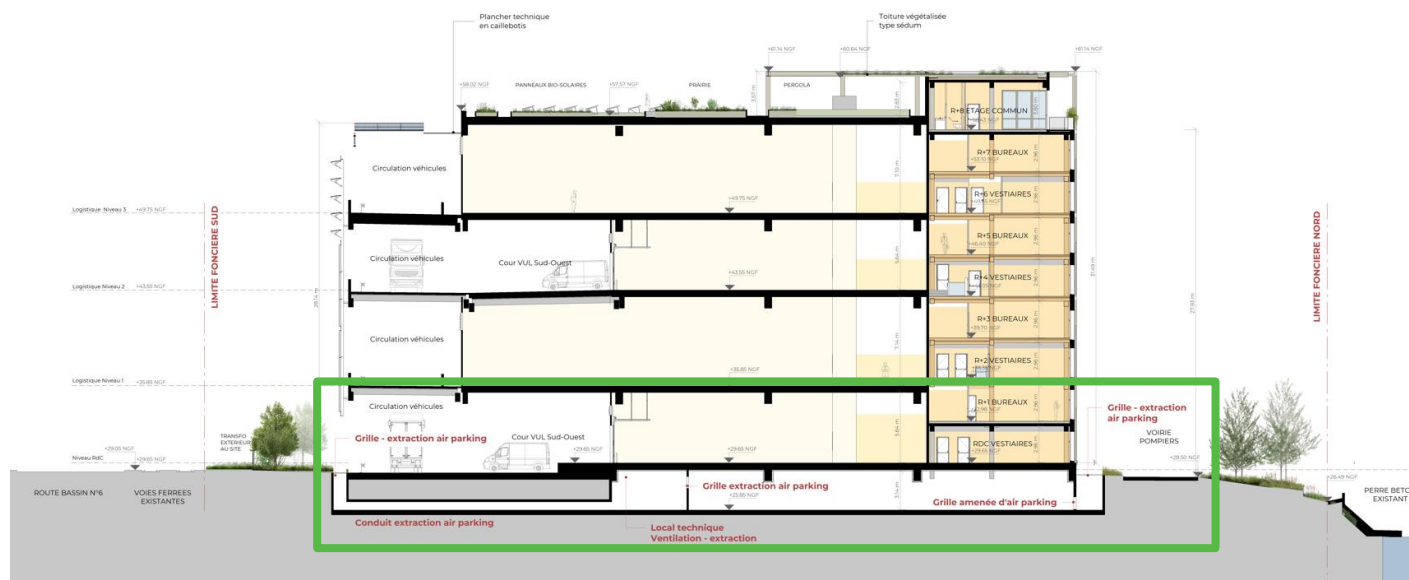
Nature de la livraison,

Bon de livraison

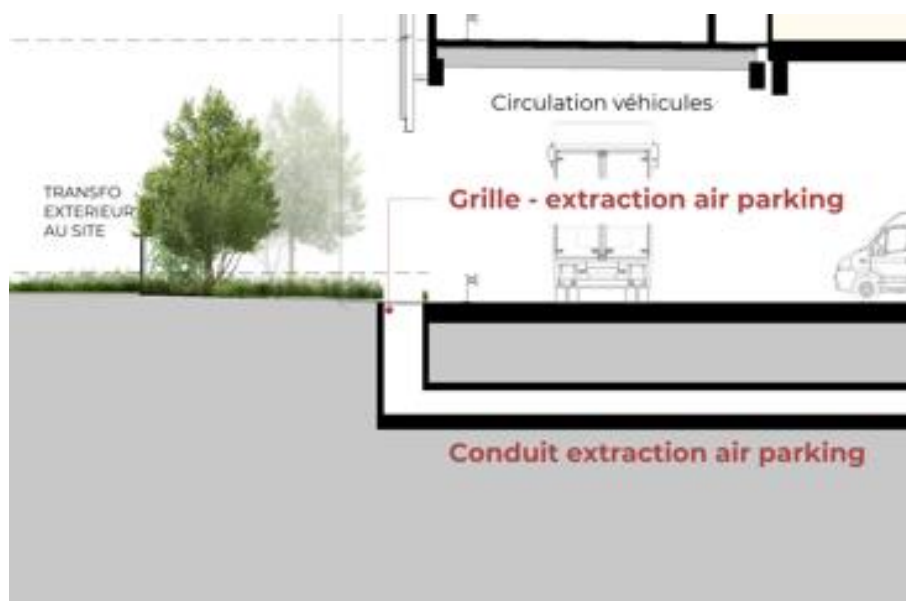
Heures d'entrée/sortie

Pour les livraisons le responsable des livraisons accueille le livreur et l'accompagne.

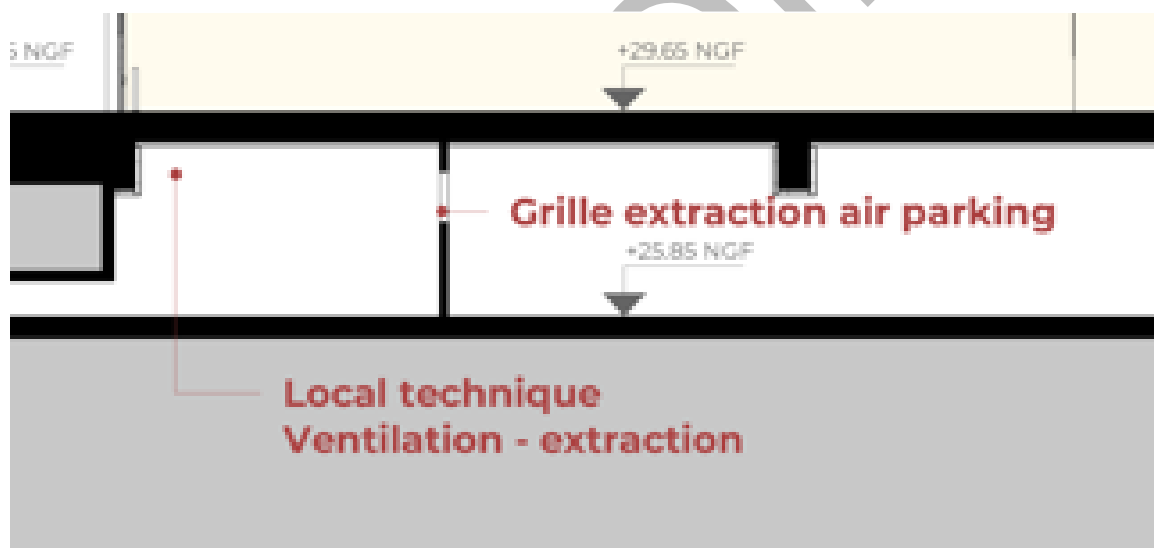
8.3.8 Les Prises d'air neuf



- Détail extraction d'air (côté sud)



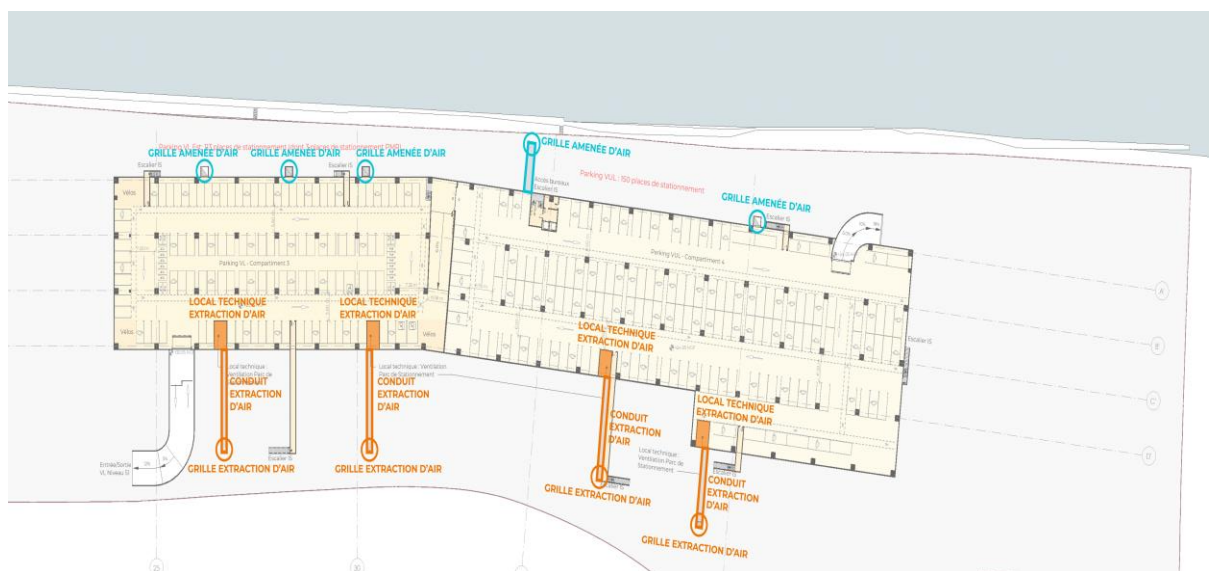
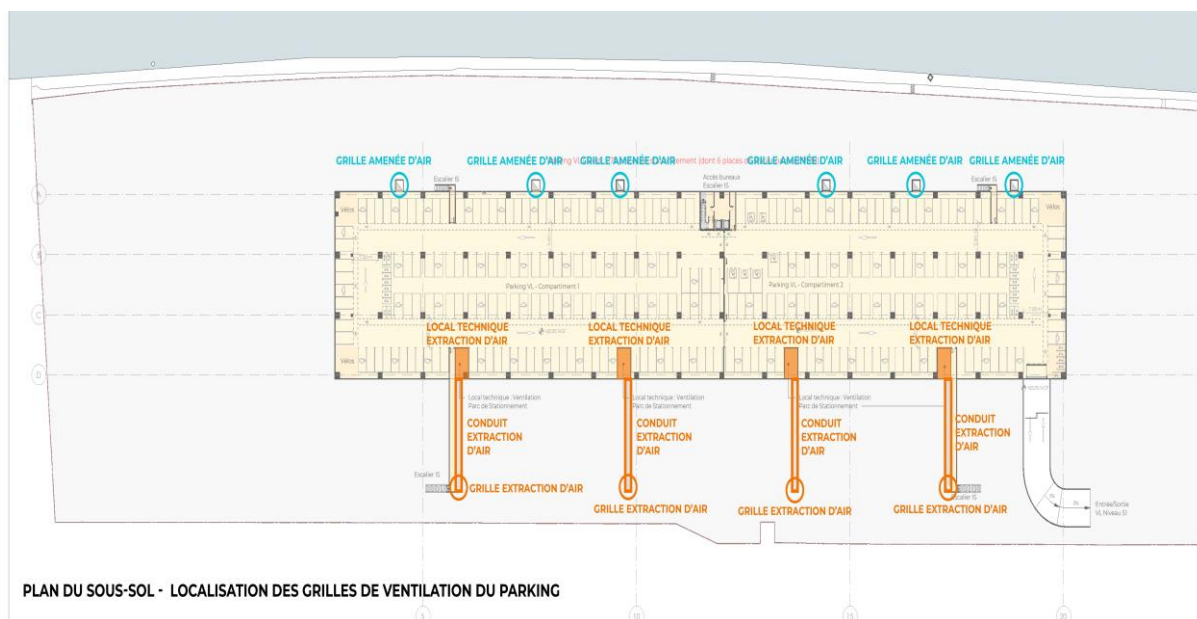
- Extraction air (central)



Amenée d'air (nord)



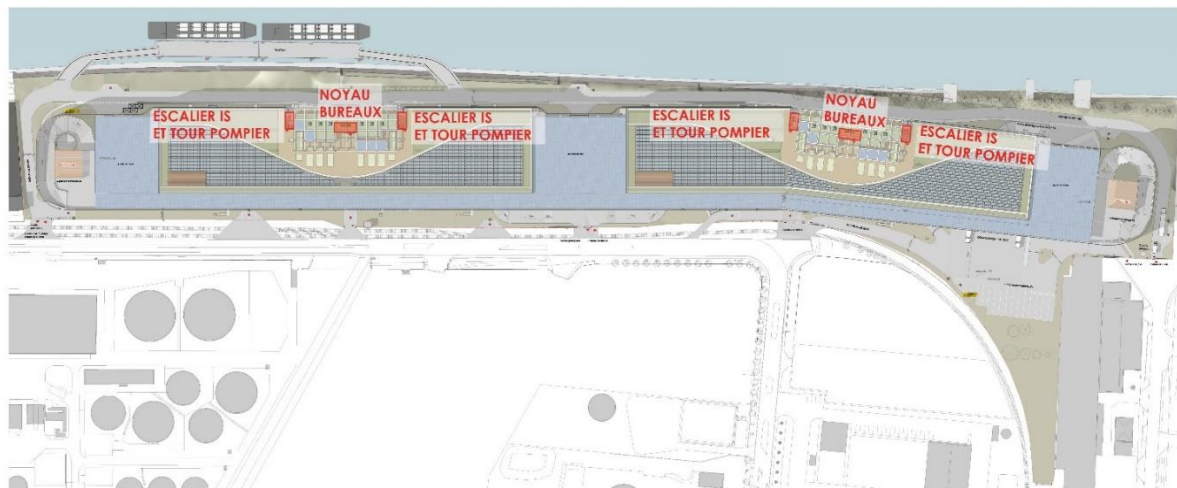
Localisation des grilles de ventilation du parking



Mesure retenue par le projet

Concernant le traitement d'air, l'ensemble des prises d'air neufs de confort sont inaccessibles de plein pied et placées à plus de 3 mètres de hauteur à minima pour les niveaux du RDC au R+3. Il n'est pas prévu de prises d'air neuf en pieds de façade ou accessibles facilement. Pour le parking, les prises d'air sont positionnées en sous-sol (SS1).

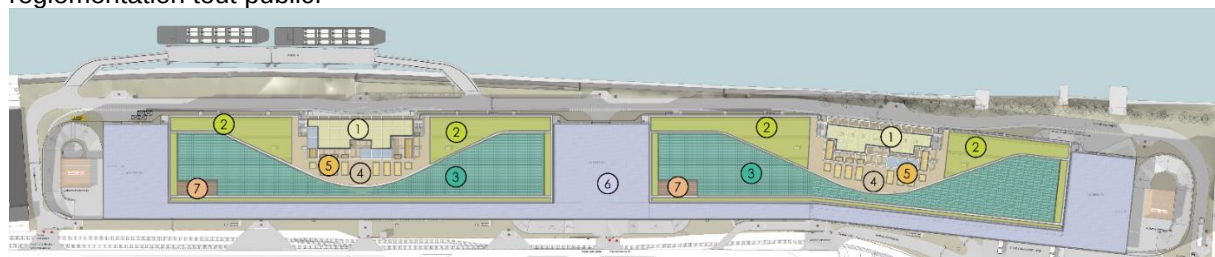
8.3.9 Les Accès en toiture



Repérage en plan de masse des escaliers donnant accès à la toiture

Deux typologies de toiture existent :

Toitures terrasses inaccessibles (dites inaccessibles, elles sont classées en code du travail et sont réservées à l'installations d'équipements : CTA, photovoltaïque, groupe, ...). Elles ne sont praticables que par le personnel d'entretien habilité, les protections contre les chutes ne sont pas dans la réglementation tout public.



TYPES DE TOITURES

Toitures inaccessibles

1	Toiture végétalisée sédum	1 400 m ²
2	Toiture végétalisée prairie	5 500 m ²
3	Toiture bio-solaire	9 100 m ²

5	Potagers travailleurs	400 m ²
6	Panneaux PV R+3	9 800 m ²
7	Equipements techniques	360 m ²

Toitures accessibles

4	Toiture accessible travailleurs	3 200 m ²
---	---------------------------------	----------------------

Plan de repérage des types de toitures

Mesure retenue par le projet

Toiture inaccessible :

L'accès en toiture se fait à partir des noyaux centraux des 2 blocs bureaux : accès entretien sur une partie restreinte de la toiture (accès exclusivement par l'intérieur du bâtiment).

Accès pompiers et secours à travers les tours pompiers situées de part et d'autre des blocs bureaux. Accès extérieurs au bâtiment.

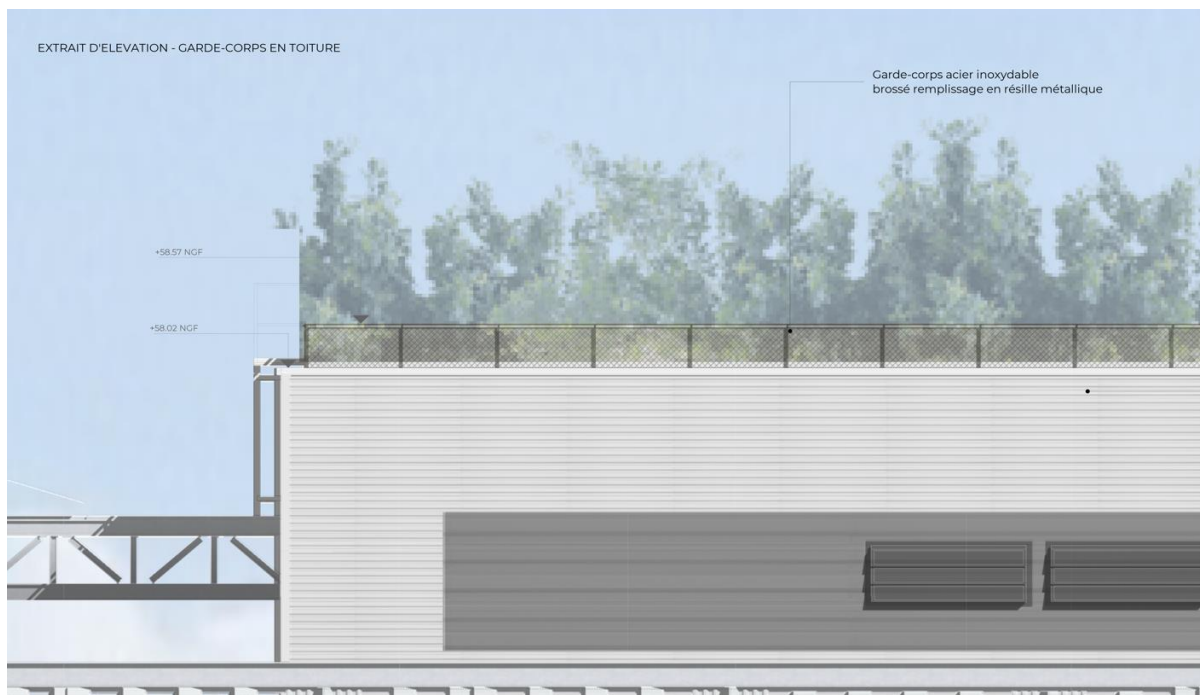
Toiture accessible :

L'accès se fait depuis le R+8 par la partie bureaux, cette partie de toiture accessible est en lien avec la cafétéria et est une toiture accessible d'agrément pour le personnel.

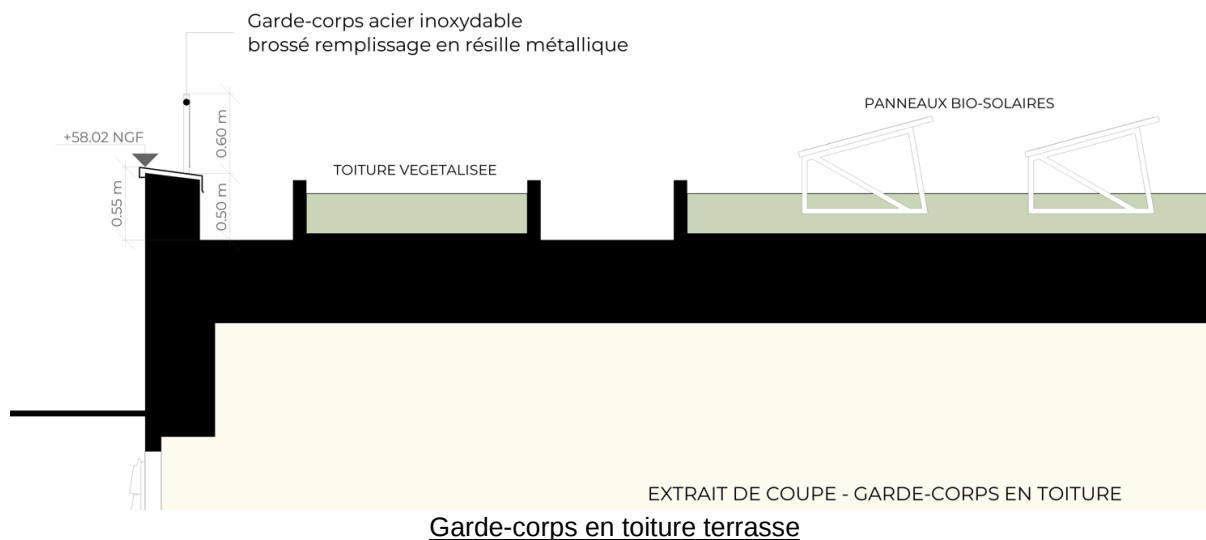


Toiture accessible depuis les bureaux

8.3.10 Garde-corps en toiture



Garde-corps en toiture



Mesure retenue par le projet

Les garde-corps périmétriques en toiture terrasse sont composés d'un acrotère de 50cm, surmonté d'un garde-corps en acier. Remplissage de la partie en garde-corps acier avec une résille métallique.

8.3.11 L'éclairage extérieur et façades du bâtiment

L'éclairage à ce stade du projet est en cours d'étude. La totalité des espaces extérieurs est couvert dans sa totalité, des senseurs sont installés pour garantir l'éclairage extérieur au besoin. Les mesures d'éclairage du site respectent tous les contraintes liées au site Natura 2000 en face du projet. L'intensité est de 200 lumens sans zone d'ombre.

8.3.12 Stationnement

Mesure retenue par le projet

Parking voiture :

Le parking VL situé au niveau sous-sol est accessible depuis la route du bassin n°6 située au Sud. Ce parking est réservé aux véhicules légers des travailleurs ou aux visiteurs (soumis à contrôle d'identité), aux deux-roues motorisés et aux vélos. Cette zone est également couverte par la vidéoprotection

8.3.13 Fonctionnement du ponton

Le ponton flottant, positionné au Nord-Ouest du site en Seine est dédié à la logistique fluviale et permet la distribution de marchandises par la voie fluviale.

8.3.14 Vidéo protection sur l'espace périmétrique

Description et Mesure retenue

Le site est équipé de vidéoprotection sur sa totalité (système connecté au poste de garde et au centre opérationnel de l'entreprise de sécurité responsable du site).

Le site est équipé d'un système de vidéoprotection comprenant des caméras vidéo anti vandales implantées au niveau de chaque accès et circulations extérieures. Ces caméras renvoient les informations au poste de garde à l'entrée du site (voir chapitre différents accès) où il est implanté un moniteur associé à un enregistreur.

L'enregistrement est conservé sur un serveur dans la partie administrative (responsable du site) sur une durée de 30 jours. Ce serveur est protégé contre les risques de dégradation ou de vol. Il est possible de visionner via une application sur Android avec code d'accès et droit d'accès, les images en temps réel. Les services de secours ont également la possibilité de visionner via l'application avec droits d'accès.

Les caméras sont choisies selon les gammes d'actualité lors de la réalisation des travaux.

- Les caméras de vidéoprotection ont pour objectif de :

- Identifier les personnes à l'entrée des bâtiments
- Gestion des accès extérieurs

Localisation des caméras :

- Les accès véhicules et ponton avec quai de chargement/déchargement ;
- Zones de stationnements ;
- Circulation sur le site ;

- Le système de vidéoprotection du projet se compose de :

- Caméras dôme extérieures
- Caméras fixe jour/nuit extérieures
- Caméras fixe jour/nuit intérieures
- Liaison et enregistrement des flux vidéo
- Enregistreur numérique

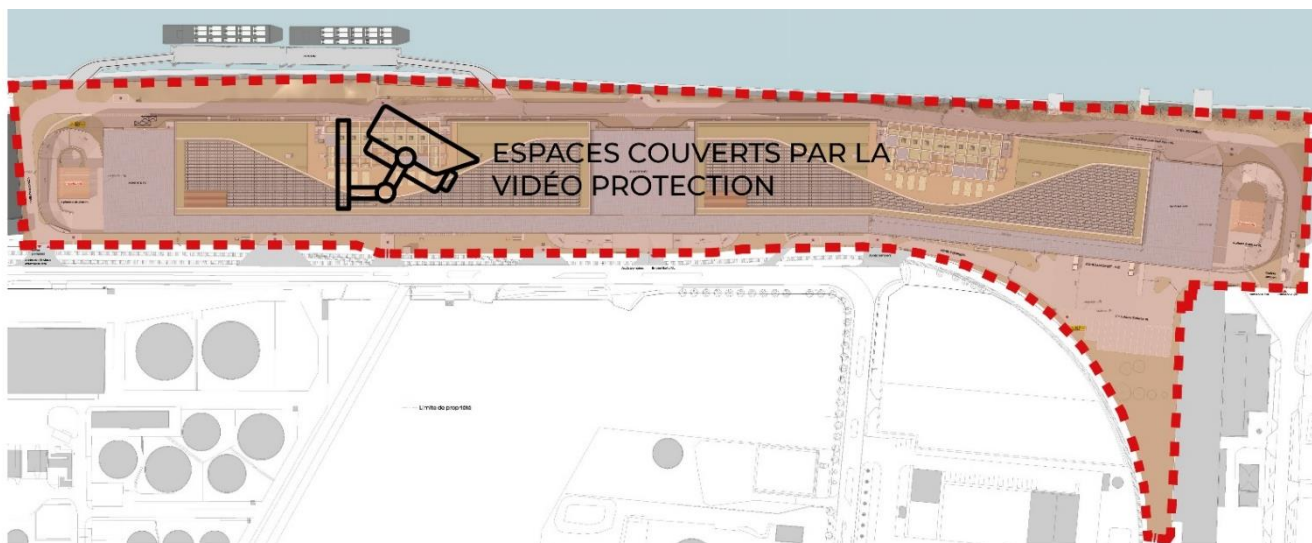
- L'alimentation des caméras et autre équipement vidéo du projet se fait depuis les tableaux divisionnaires sur des départs identifiés et repris sur le réseau ondulé.

Les caméras sont de type **HD 25 images par secondes** et d'une résolution permettant de faire à posteriori une identification de personnes. A minima, la définition est de **1920 x 1080 pixels** en mode progressif à 25 images par secondes. Dans le principe, les caméras sont auto couvertes et protégées contre les intempéries **IP 68** ainsi que contre le vandalisme **IK 10**. **Toutes les caméras sont prévues avec une alerte défaut de fonctionnement renvoyé au PC.**

Les caméras ont des caractéristiques variables selon les besoins spécifiques de chaque zone (distance, angle de vue, périmètre d'action, ne laissent pas de zones d'ombre : accès foule, accès individuel, zone à protéger, etc.). Il est à noter que les marques, modèles et gammes proposés (cf. Annexe caméra) sont des propositions de gamme parmi lesquelles plusieurs modèles seront choisis selon les besoins. Les modèles proposés le sont donc à titre informatif. La résolution permet la reconnaissance avec identification à posteriori en cas d'enquête policière (images sur enregistrement). Les gammes proposées parmi les marques Hikip, Sony et Dynacolor sont des modèles techniquement performants. Le disque dur est dans un local sur contrôle d'accès avec un dispositif anti vandale et anti-vol dans la zone bureau administration. La technologie utilisée est « GENETECH », celle-ci permet de conserver les images lors des enregistrements. L'image est d'une qualité identique à celle en visionnage et donc exploitable en cas d'enquête.

La vidéo protection est sous courant continu, secourue (ou avec interposition d'un onduleur avec batteries assurant le secours en fonctionnement sur 1heure).

La vidéo protection implantée en volume intérieur est également sur enregistrement permanent.



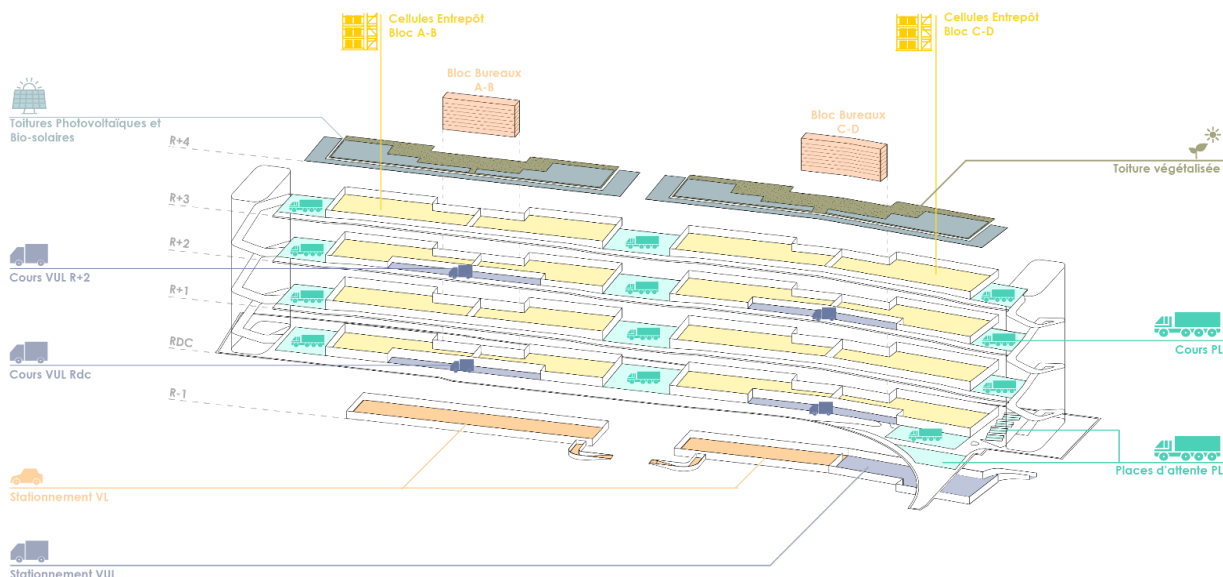
Principe de couverture des espaces à protéger

8.4 Volume Intérieur

8.4.1 Définition

Ensemble des volumes intérieurs dont ceux sensibles.

8.4.2 Espaces intérieurs et fonctionnalités (Plans intérieurs en annexe)



Activité logistique

Principe général de fonctionnement :

Les différentes étapes de l'activité logistique réalisée sur la plateforme de Gennevilliers seront :

1. La réception des produits emballés sur palettes avec un approvisionnement par poids-lourds ou bateaux :

- L'entrepôt sera ouvert 24h/24 mais l'activité de nuit sera très limitée et consistera principalement à accueillir les camions qui seront déchargés par les équipes logistiques. Toutes les cellules seront destinées à accueillir uniquement des matières et produits de consommation courante, ne présentant pas d'autres risques que leur combustibilité, classés sous la rubrique 1510 ou 1511 pour certaines (cellules exploitées sous température dirigée). Ils seront stockés en racks, conformément à la réglementation environnementale applicable.

2. Le stockage des produits emballés (absence de stockage de produits en vrac) :
 - Les produits seront rangés dans les zones d'entreposage par des chariots élévateurs électriques (équipés de batteries lithium-ion). Le personnel sera composé essentiellement de personnels administratifs, préparateurs de commandes et de caristes. Il est envisagé la présence de 700 employés (réparti entre les postes administratifs et ceux de la logistique).
3. La préparation des commandes :
 - Les commandes sont préparées conformément aux bons de commande par les employés dans les zones de préparation sous contrôle d'accès (non accessibles à des personnes étrangères au site).
4. L'expédition des produits se fait par route (PL et VUL) et par voie fluviale par bateaux sur la Seine vers diverses destinations.

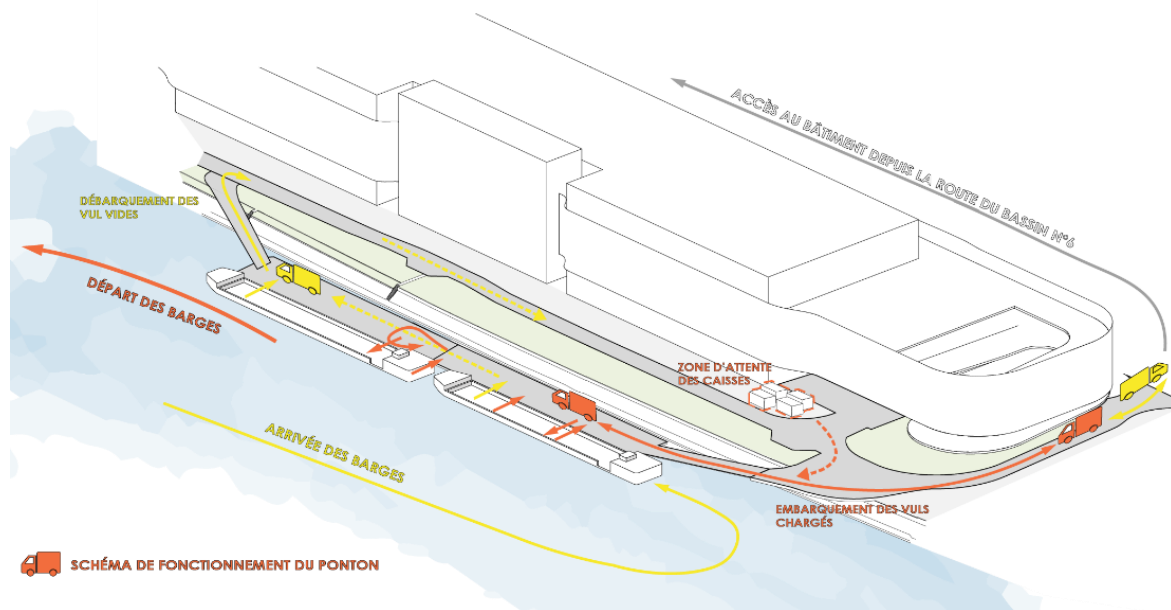
8.4.3 Procédure de chargement déchargement

Le site disposera d'un accès fluvial par l'utilisation de la Seine en partie foncière nord. L'infrastructure de ponton flottant permettra d'accueillir des barges destinées à la logistique fluviale au droit du site. La conception de l'ensemble de l'infrastructure fluviale vise à permettre le chargement et le déchargement de la marchandise directement sur les bateaux (solution avec un bateau ZULU ou similaire), mais également à limiter les ruptures de charges en favorisant notamment le chargement Ro-Ro (Roll On Roll Off) des véhicules sur les futurs bateaux conçus à cet effet. Les véhicules de transports sont pré-enregistrés avant d'accéder au site. Un lecteur de plaque à l'entrée facilite l'entrée des chauffeurs habituels.. Un panneau lumineux donne le niveau et le n° de quai où doit être remise ou enlevée la marchandise, en cas de besoin les PLs pourront être envoyés vers les zones d'attente avant de partir à la zone de charge/décharge.

Muni d'un bon de transport les chauffeurs remettent les documents au personnel de quai.

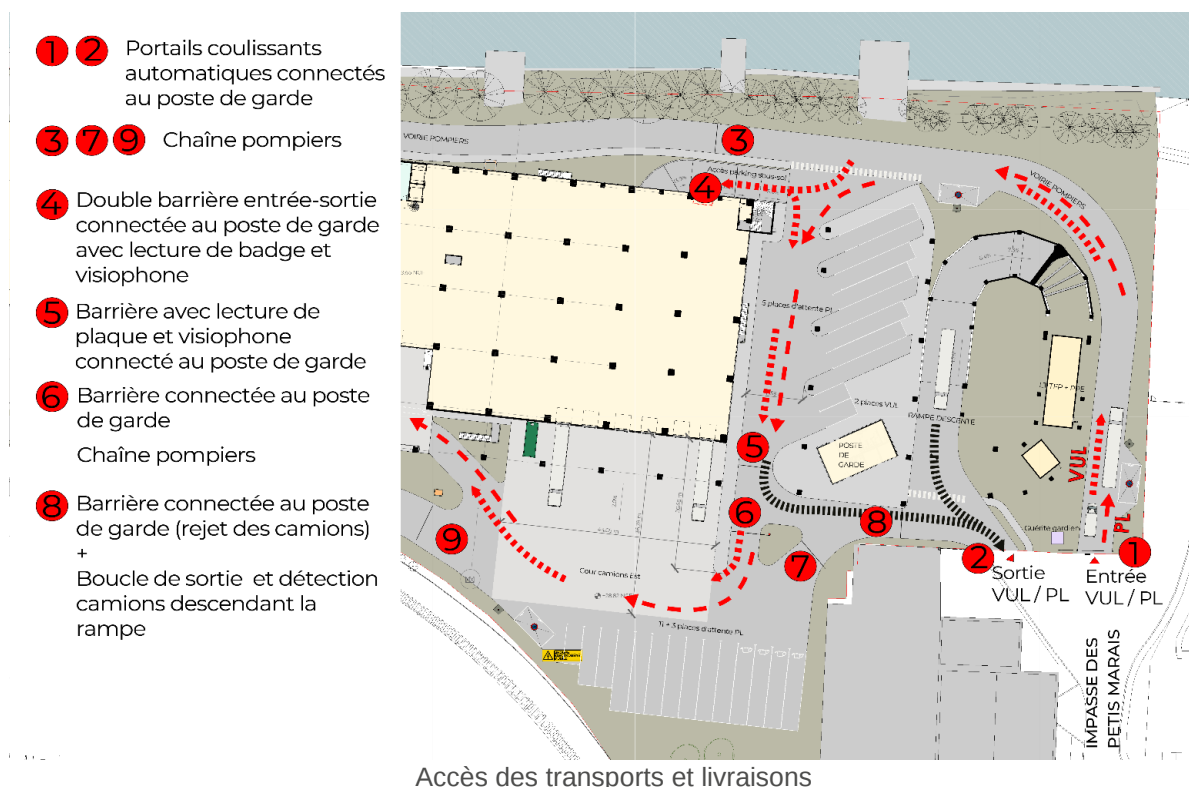
Le chauffeur ne rentre pas dans la zone d'entreposage. Les portes de quai PL/VUL sont ouvertes avant de se coller au quai. Les zones sont vidéoprotégées.

Dans le cas où le transporteur se présente dans le site sans être référencé, il doit appeler le PC sécurité via un interphone. Un agent se déplace pour vérifier les formalités. Un visiophone à l'entrée du site permet de communiquer avec le poste de garde.



Fonctionnement du ponton

GREEN DOCK PORT DE GENNEVILLIERS



Le site est totalement hermétique. Les différents accès sont contrôlés par des dispositifs de fermeture et une présence humaine. Les accès sont dédiés selon la finalité. Un accès est prévu pour chaque typologie d'usage (livraisons /enlèvement de marchandises, employés, visiteur.

8.4.4 Portes et serrures intérieures

Rappel normatif :

La norme EN 1627 à 1630 : « Cette norme classe les produits en fonction de leurs performances en termes de résistance à l'effraction. Six classes sont définies en fonction du type d'outil utilisé et du temps de résistance, offrant une protection croissante contre l'effraction ».

EN 1627 : celle-ci comporte toutes les exigences relatives aux classifications, décrites pour chaque essai de résistance à l'effraction

EN 1628 : celle-ci contient une description de la méthode d'épreuve qui est utilisée pour indiquer la résistance sous charge statique

EN 1629 : celle-ci comprend une description de la méthode d'épreuve utilisée pour indiquer la résistance sous charge dynamique

EN 1630 : celle-ci comporte une description de la méthode d'épreuve utilisée pour indiquer la résistance aux tentatives manuelles d'effraction

Au sein de la norme européenne EN 1627, il existe plusieurs classifications et diverses exigences qui leur sont liées. Elle compte au total six classifications, également appelées classes de résistance. Celles-ci sont classées de la manière suivante :

Classe de résistance 1 (CR1), résistance à la force physique seule.

Classe de résistance 2 (CR2), force physique avec l'aide de quelques (petits) outils (temps de résistance 3 minutes).

Classe de résistance 3 (CR3), force physique avec l'aide d'outils tels qu'un pied-de-biche (temps de résistance 5 minutes).

Classe de résistance 4 (CR4), force physique avec l'aide d'outils tels que haches, marteaux et leviers (temps de résistance 10 minutes).

Classe de résistance 5 (CR5), force physique en connaissance de cause et utilisation de petit appareillage électrique (temps de résistance 15 minutes).

Classe de résistance 6 (CR6), force physique en connaissance de cause et utilisation d'appareillage électrique et hydraulique (temps de résistance 20 minutes).

La classe de résistance du vitrage en accord avec la norme NEN EN 356 doit être adaptée à l'exigence relative à la classe de résistance de la porte. Une classe de résistance 4 correspond ainsi à une résistance de vitrage de classe P6B, la classe de résistance 5 représente une résistance de vitrage de classe P7B et la classe de résistance 6, une résistance de vitrage de classe P8B.

Nous retiendrons pour ce projet une classe de résistance des portes CR3 selon la norme EN 1627-1630.

Toutes les portes des locaux sensibles sont de classe CR3 selon la norme EN NF 1627-1630 (résistance 5mn) et sur contrôle d'accès (local serveurs, TGBT, ...).

La partie bureau et administration (point stratégique) est sous contrôle d'accès et de classe de résistance CR3 (résistance 5mn), ainsi que leurs bâtis.

Tous les accès aux zones de préparation de commande sont sous contrôle d'accès par badge dédié et paramétré. Les badges peuvent être inhibés.

8.4.5 Vidéo volume intérieur

La vidéo en volume intérieur permet au-delà de la protection, de dissuader des vols, des menaces ou des dissimulations. Ces faits sont également plus difficiles à commettre étant donné la présence de nombreux personnels, dans les espaces de préparation des commandes.

Mesure retenue

Principe de la vidéo : les caméras sont de **type HD** et protégées contre une détérioration **IK 10** (système anti vandale). Le niveau retenu pour la protection des caméras est **IK10**. Les caméras des zones intérieures couvrent par priorité les accès, l'espace accessible au public, et les zones accessibles pour les circulations verticales tels que les ascenseurs et escaliers. Toutes les caméras intérieures sont sous déclenchement de présence et enregistrent avec **25 images** par seconde. A minima, la définition est de **1920 x 1080 pixels** en mode progressif à 25 images par secondes. La conservation des images est de **30 jours**. Depuis le PCS les images sont visibles en temps réel avec possibilité de consultation des images stockées. De nuit l'éclairage se déclenche en cas de présence sur zone. Les caméras sont orientées de sorte que les individus soient filmés de face sur les zones d'accès.

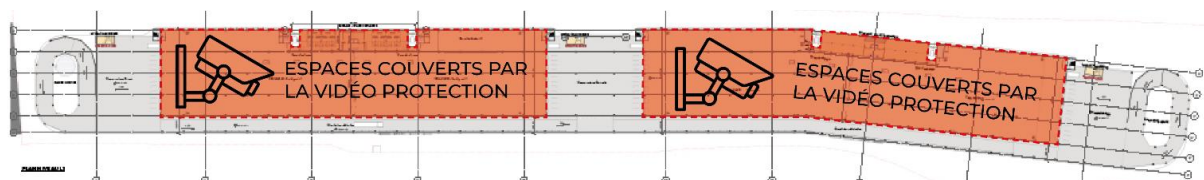
Le dispositif vidéoprotection et intrusion est secouru par batteries (assurant le secours en fonctionnement sur 1 heure) et avec interposition d'un onduleur. Toutes les caméras sont prévues avec une alerte défaut de fonctionnement (exemple inhibition par peinture).

La résolution permet l'identification à posteriori en cas d'enquête policière (qualité des images sur enregistrement).

Le parc de stationnement est également équipé d'une installation de vidéoprotection. Les caméras vidéo sont avec une protection anti vandale **IK10** selon la norme **EN 50102**, elles sont implantées au niveau de chaque accès extérieur piétons et véhicules, mais également au niveau des cheminements véhicules au SS-1, RDC, R+1 et R+2. Tous les espaces de circulation intérieure hormis dans les vestiaires du personnel sont vidéoprotégés. Ces caméras renvoient les informations sur un enregistreur situé dans un local sécurisé dans la partie administration. La conservation des images est de 30 jours.

Toutes les caméras sont prévues avec une alerte défaut de fonctionnement.

Mesure retenue



Principe prévu pour la couverture vidéo sur l'intérieur des cellules



Principe de couverture vidéo sur les circulations extérieures des niveaux du R+1 au R+3

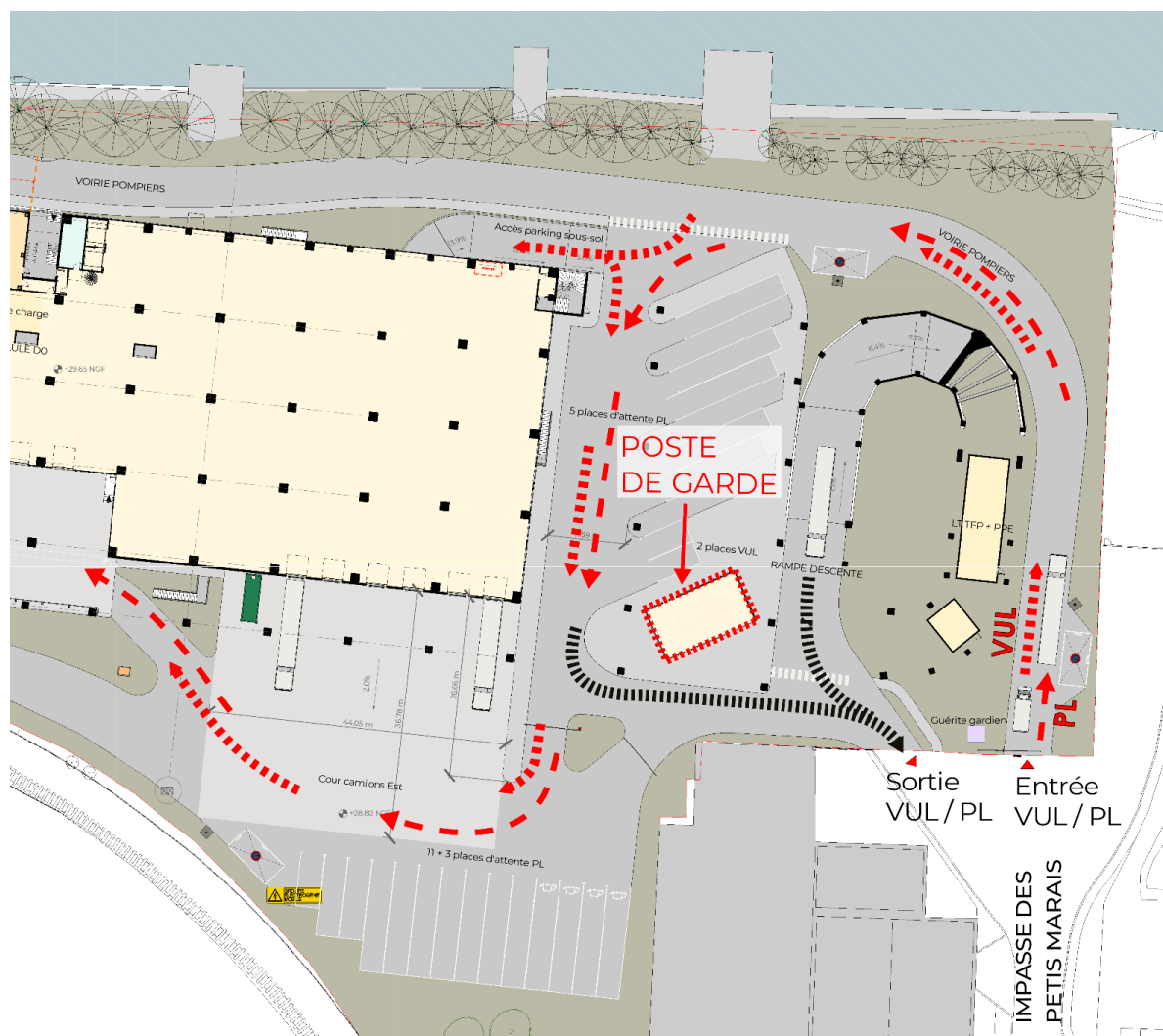
Mesure retenue

Une vérification périodique de l'ensemble de l'équipement vidéo est réalisée à minima tous les ans. Un registre est tenu à jour et conservé dans le bureau du gestionnaire. Les maintenances nécessaires sont faites au fil de l'eau.

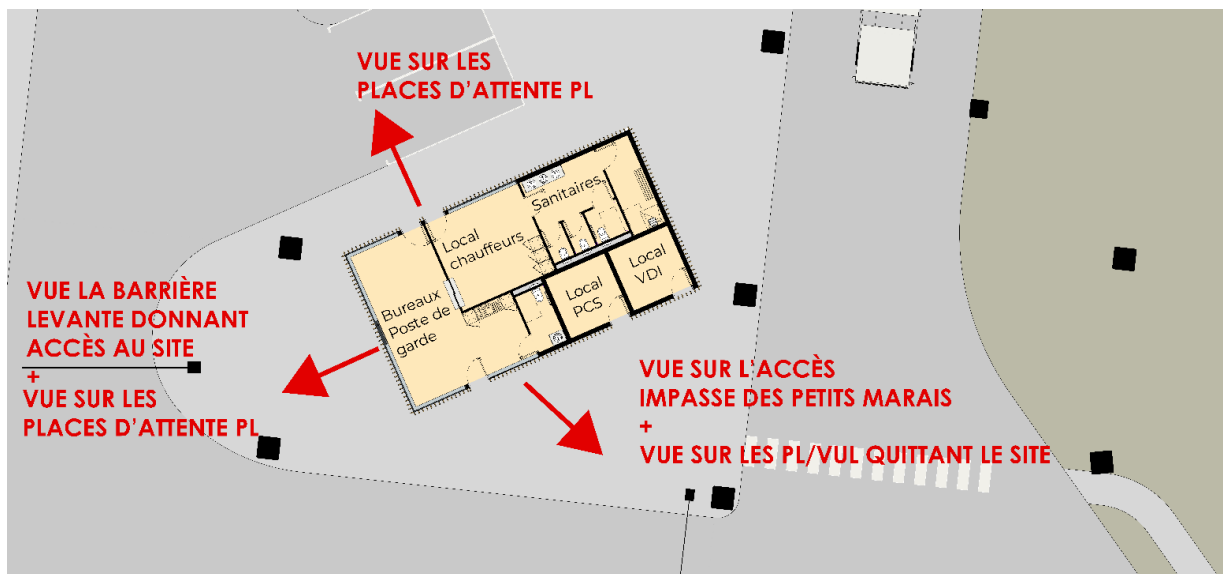
8.5 Local sécurité

Un local sécurité, situé à proximité de l'accès camion, reçoit la vidéo protection de l'ensemble des caméras et celles situées sur les circulations intérieures.

A ce stade du projet, seul l'emplacement du PC est défini.



Accès au site transporteurs et situation poste de garde



Détail poste de garde

Mesure retenue

Poste de Garde principal équipé de :

- Gardien 7 j/7, 24 h/24 ;
- Bouton d'alerte relié aux parties administratives (gestionnaire), société de télésurveillance, et PC du port (attentat, intrusion, etc.) en doublon le bureau de la direction est également équipé d'un bouton d'alerte attentat ayant les mêmes fonctions ;
- Écrans pour visionner l'ensemble du site ;
- Connexion avec le centre opérationnel qui peut prendre la main sur la vidéoprotection, visionner les images stockées et appeler la PN, le tout à distance.

Mesure retenue

Le local sûreté/sécurité est géré par Goodman France. Les parois périmétriques du poste de garde sont en béton banché, afin de résister à une attaque (véhicule, masse, bélier, ...). La porte est renforcée, de classification CR4. Un sas d'accès permet de contrôler les accédants. Les vitrages ont une classification P6B selon la norme EN356 et sans teint. Le local est sécurisé contre l'intrusion. La vidéo du site permet d'avoir une couverture sur l'ensemble de la périphérie du bâtiment et les zones de chargement/déchargement.

Le PC n'a pas de prises d'air neuf accessible (- de 3m)

Le PC est armé avec un agent ayant une formation sûreté. Deux agents ont la double fonction Sûreté/Sécurité et sont présents sur site. Des renforts sont faits en journée, ou sur des périodes critiques (alerte urgence attentat).

8.6 Alarmes volumétriques et périmétriques

Mesure retenue

Tous les systèmes de contrôle des accès et vidéoprotection, sont secourus 1/2h à minima.

8.7 Levée de doute

Mesure retenue

La levée de doute est faite par le personnel Sûreté avec appuis SSIAP, pendant les horaires d'exploitation (24h24). Le personnel est formé.

Tous les dispositifs sécurité/sûreté, sont reliés à la société de télésurveillance qui peut recevoir une alerte via le bouton dans le PCS. La société de télésurveillance peut également communiquer avec les caméras qui sont équipées de projecteurs IR déclenchables à distance, et alerter les forces de l'ordre.

En cas de faits avérés et déclenchement d'une alerte, la société de télésurveillance peut à distance visionner le site avec les caméras et alerter les forces de l'ordre.

Afin de limiter les appels injustifiés vers les secours, l'article L.613 6 du Code de la sécurité intérieure et la circulaire INTD1502555C du 26 mars 2015 précise les procédures de levée de doute à l'attention des entreprises de télésurveillance.

8.8 Contrôle d'accès au bâtiment

Lecteur de badge :

Zone avec contrôle d'accès : Parking, Bureaux, Entrepôts, Locaux Sociaux

Registre des consignes, paramétrage des consignes de jour par un administrateur et visualisation automatique, à la date souhaitée. Un affichage des consignes est prévu dans le PC Sûreté/Sécurité.

Registre des visiteurs :

Fiche comprenant les informations suivantes :

- Nom ;
- Prénom ;
- Société ;
- Numéro de véhicule ;
- Numéro de téléphone.

8.9 Les issues de secours

Les issues de secours (IS) seront des portes métalliques tôlées double face d'une épaisseur de 60 mm. Elles seront équipées de serrures antipaniques 3 points à crémone fonctionnant par simple poussée avec une détection intrusion, contact d'ouverture 24H/24 à large débattement relié au pc sécurité.



Repérage des évacuations sur un étage courant

8.9.1 Local TGBT

Les locaux TGBT sont fermés par une porte pleine sur contrôle d'accès.

8.9.2 Local produit

Les locaux produits sont fermés par une porte pleine sur contrôle d'accès. Les portes sont de Classe de résistance CR3 selon la norme EN NF 1627-1630 (temps de résistance 5 mn).

8.9.3 Local poubelles

Le local des déchets est sous contrôle d'accès, aucun déchet n'est sorti en dehors du site, les enlèvements se font par camion accédant au site jusqu'au local.

8.9.4 Vitrage circulation intérieure

Mesure retenue

Le cahier des charges preneur précise que dans la zone administrative et bureau il y a un système d'occultation (stores intérieurs ou cloisons opaques), ne permettant pas d'avoir une vue dans les bureaux et salles depuis les circulations.

8.9.5 Locaux sensibles

Un contact d'ouverture intempestif, est relié au Poste de Sécurité.

Toutes les portes sont protégées par un contrôle d'accès. La porte et son bâti ont la même classe de résistance (CR3).

Les badges RFID (Radio frequency identification) sont lus sur des lecteurs eux-mêmes connectés à des UTL (Unité de Traitement Local). Ces UTL permettent de raccorder plusieurs têtes de lecture au réseau informatique (un rôle de concentrateur) et elles disposent de l'intelligence locale nécessaire pour autoriser ou refuser une autorisation d'accès. Cette fonctionnalité est indispensable en cas de panne du serveur ou du réseau IP car dans ce cas, la continuité de fonctionnement est assurée.

8.9.6 Fermeture du site en cas de manifestation/envahissement ou autre

Proposition de procédure interne en cas d'événements majeurs graves (risque attentat, émeute, manifestations, etc.), à valider avec les autorités compétentes :

Application des mesures de confinements mise en sûreté :

1/ Fermeture des portails et des accès en cas de manifestation extérieure pouvant menacer le site. Une fermeture par clef complète ce dispositif.

2/ Dès que des **signes anormaux** sont identifiés, appel à la Police Nationale (en priorité)

3/ **En cas de pénétration d'individus** sur site malgré les portes fermées, il appartient à l'exploitant et aux équipes de procéder à la sécurisation du bâtiment pour la protection des biens et des personnes. Il convient de mettre les occupants à l'abri et d'appeler les forces de l'ordre (procédure de confinement mise en sûreté à faire valider par les autorités compétentes, avant la mise à disposition des bâtiments).

Hors ce cas spécifique, les responsables ou leurs représentant ont un passe afin d'entrer à tout moment dans les espaces pour tout contrôle nécessaire.

4/ Mise en place des mesures suivantes :

Moyens d'alerte spécifique pour une mise en sûreté des personnes, (un signal sonore spécifique, alerte intrusion sonore différent de celui de l'alarme incendie). Il est diffusé par un message pré enregistré en plusieurs langues.

Mesure retenue

La modulation sonore est spécifique.

Le PC sécurité/sûreté déclenche l'alerte attentat qui est préenregistré en message vocal.

Chacune des cellules, ferme ses accès (grille/portes, seules les issues de secours restent opérationnelles pour l'évacuation),

Le personnel et les livreurs sont mis à l'abri des regards. Les personnes dans les espaces communs et circulations, dans la mesure où ils n'auront pu être évacués sans risque avéré, seront accueillis par les locaux à proximité (locaux sous contrôle d'accès).

- Procédure de comptage de personnes,
- Exercices périodiques d'évacuation à réaliser tous les 6 mois,
- Procédure de fermeture du site en cas d'incident,
- Procédure de fin d'alerte en concertation avec les forces de l'ordre (exemple code secret).

5/ Les bureaux sont équipés de téléphone avec une ligne direct au poste de garde.

La gestion de crise prend en compte le programme de prévention et de gestion des risques comprenant tous les risques survenant dans l'établissement et correspondant aux risques suivants :

- Les risques internes (liés aux activités) ;
- Les risques externes (technologiques, environnementaux,) ;

- Les risques exceptionnels (risques climatiques, actes malveillants, risque attentat, intrusion attentat...).

Toute personne ayant connaissance d'une situation anormale ou exceptionnelle doit en faire un signalement à la Direction, que ce soit pour donner suite à un évènement indésirable grave ou une situation nationale.

Après la confirmation de la situation de crise, la Direction convoque les membres de la cellule de crise, organe unique de décision et de coordination. Elle met en place la procédure de gestion de crise selon le déroulement des étapes suivantes :

- IDENTIFICATION DE LA SITUATION DE CRISE
- CONSTITUTION ET ACTIVATION DE LA CELLULE DE CRISE
- ANALYSE DE LA SITUATION DE CRISE
- COMMUNICATION EN CAS DE CRISE
- LEVEE DU DISPOSITIF DE CRISE ET APRES CRISE



8.10 Plans des niveaux et cheminement des flux

Voir annexe descriptif du projet.

8.11 Gestion en numéraires

L'activité ne génère pas de transaction en numéraires.

8.12 Informatique

La prévention du risque informatique sur ce site passe par l'application des mesures recommandées de l'Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information (ANSSI voir annexe).

Au quotidien, les principales lacunes de sécurité constatées par le Centre de cyberdéfense sont :

- Des systèmes et des applications, dont les sites Web, qui ne sont pas à jour de leurs correctifs de sécurité
- Une politique de gestion des mots de passe insuffisante (mots de passe par défaut ou trop simples et non renouvelés régulièrement...)
- Une absence de séparation des usages entre utilisateur et administrateur des réseaux
- Un laxisme manifeste dans la gestion des droits d'accès
- Une absence de surveillance des systèmes d'information (analyse des journaux réseaux et de sécurité)
- Un cloisonnement insuffisant des systèmes qui permet à une attaque de se propager au sein des réseaux
- Une absence de restrictions d'accès aux périphériques (supports USB...)
- Une ouverture excessive d'accès externes incontrôlés au système d'information (nomadisme, télétravail ou télé administration des systèmes)
- Une sensibilisation et une maturité insuffisantes des utilisateurs et des dirigeants face à la menace dont ils ne perçoivent pas les risques.

9. VOIES STRUCTURANTES ET SECONDAIRES

9.1 ESPACES PIETONNIERS

Les objectifs sont de sécuriser les flux piétons, d'organiser les circulations piétonnes afin de les sécuriser et d'assurer leur confort.

Point fort du projet :

Le projet prévoit de nombreuses liaisons piétonnes au sein des différents secteurs.

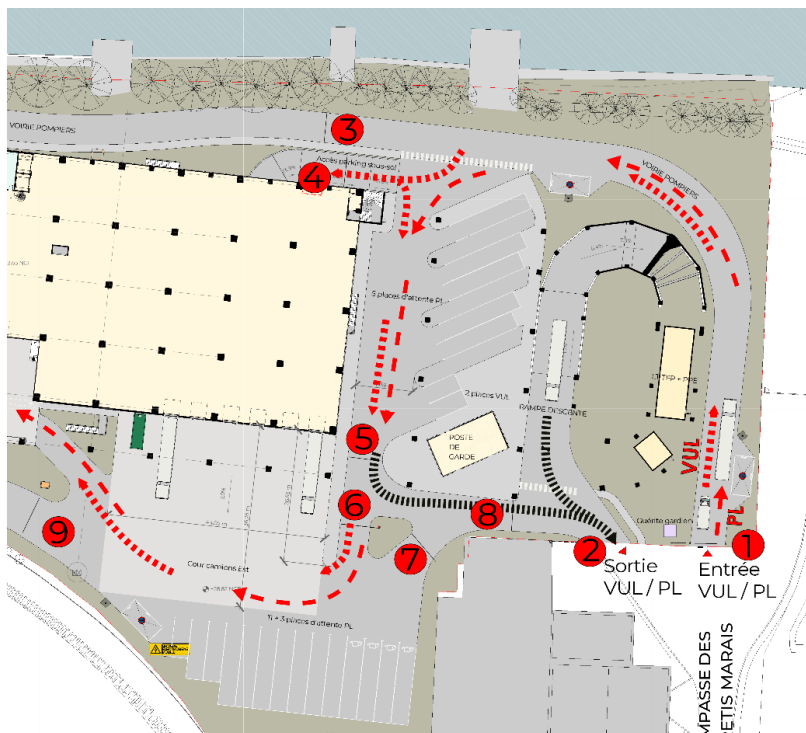
Il existe des risques :

- Intrusions et de prises de vitesse de véhicules motorisés (deux roues) au niveau des liaisons piétonnes,
- Sentiments d'insécurité sur ces cheminements,

Le site a sur toute son extension des signalisations verticales et horizontales :

- **Panneaux de restriction de vitesse ;**
- **Marquage au sol pour les cheminements piétons et véhicules.**

- ① ② Portails coulissants automatiques connectés au poste de garde
- ③ ⑦ ⑨ Chaîne pompiers
- ④ Double barrière entrée-sortie connectée au poste de garde avec lecture de badge et visiophone
- ⑤ Barrière avec lecture de plaque et visiophone connecté au poste de garde
- ⑥ Barrière connectée au poste de garde
Chaîne pompiers
- ⑧ Barrière connectée au poste de garde (rejet des camions)
+
Boucle de sortie et détection camions descendant la rampe



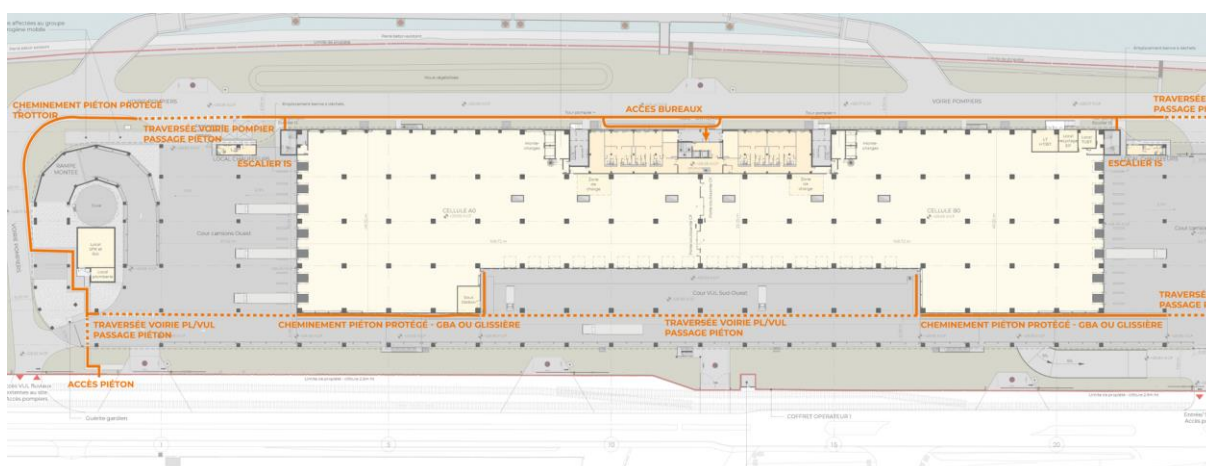
Tout cheminement piéton se fait à l'intérieur du site, le risque d'intrusion est traité d'abord à l'entrée par des différents dispositifs de contrôle d'accès du site.



Circulation piétonne sous-sol aile Ouest



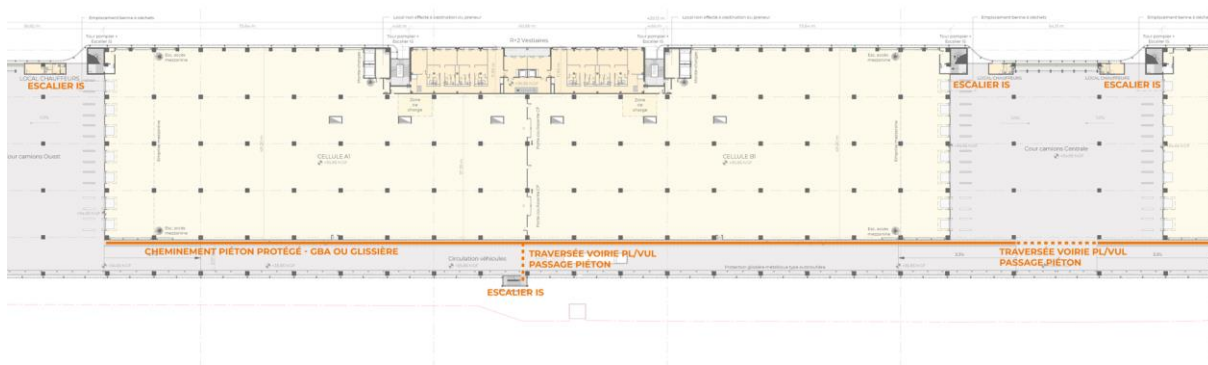
Circulation piétonne sous-sol aile Est



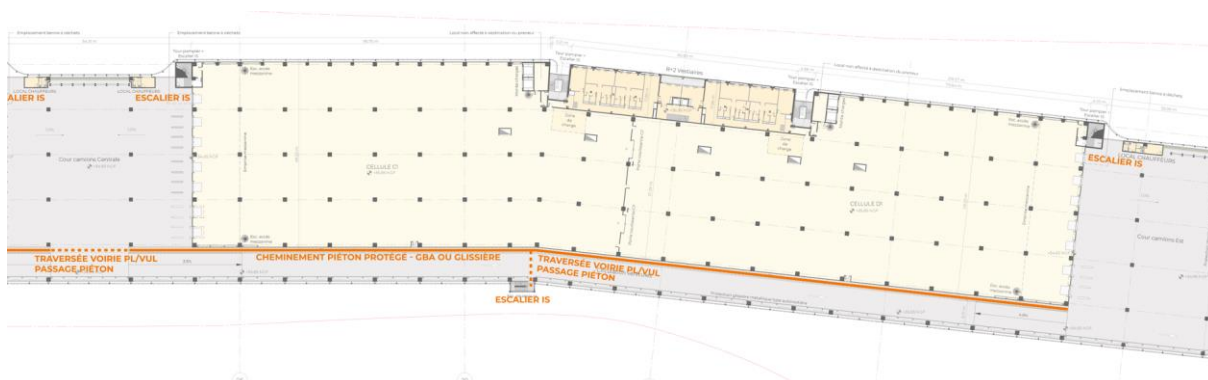
Circulation piétonne rez-de-chaussée aile Ouest



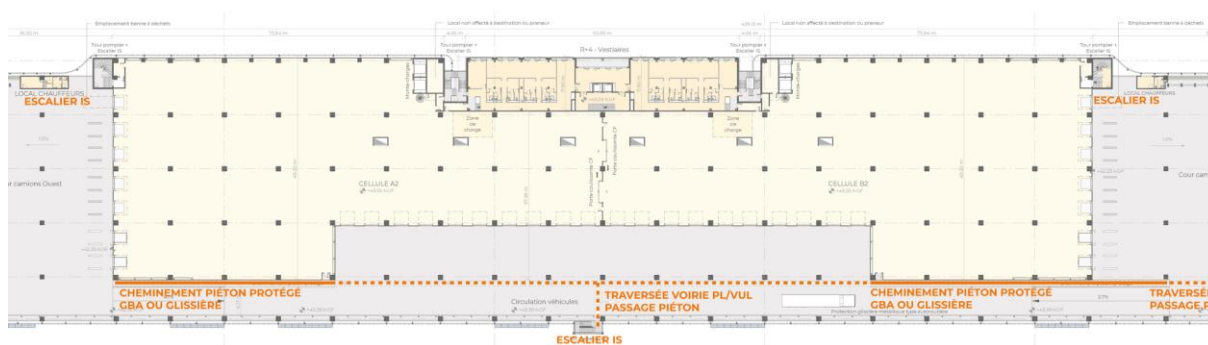
Circulation piétonne rez-de-chaussée aile Est



Circulation piétonne au R+1 aile Ouest



Circulation piétonne au R+1 aile Est

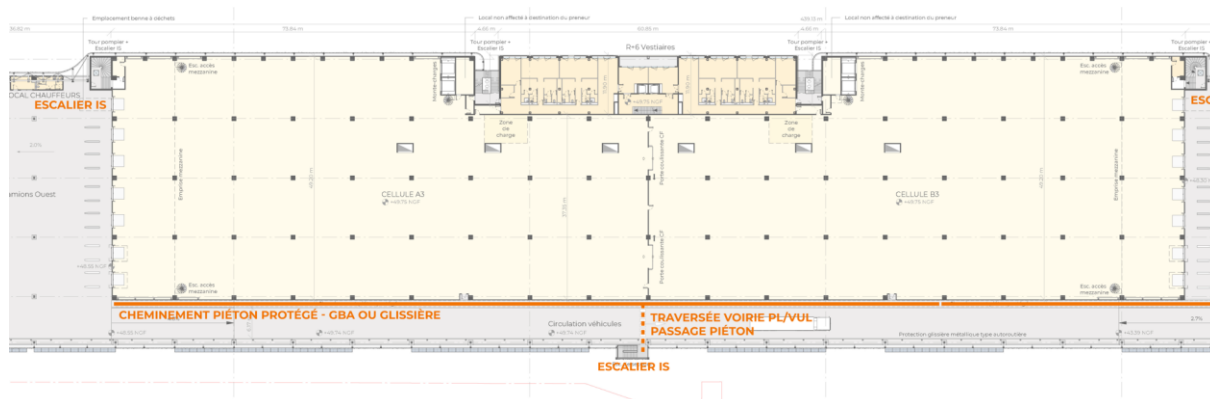


Circulation piétonne au R+2 aile Ouest

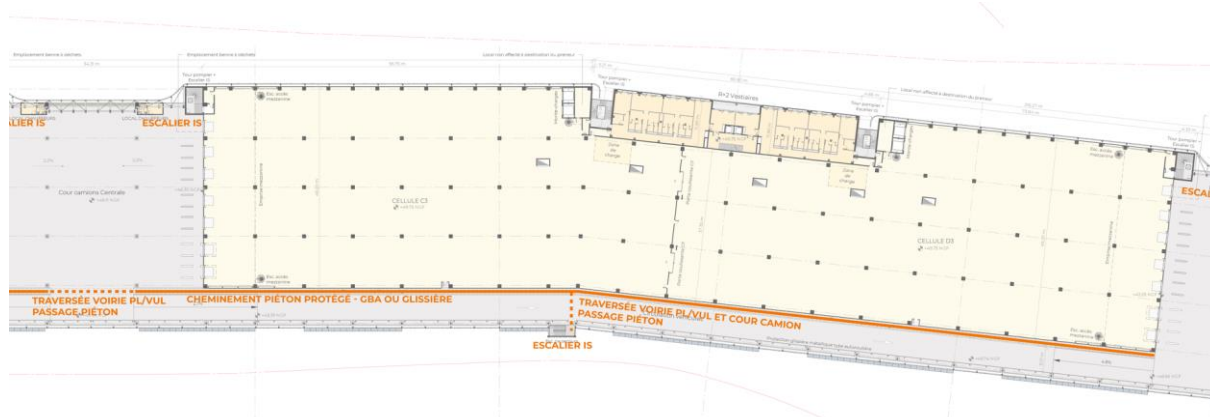


Circulation piétonne au R+2 aile Est

CONFIDENTIEL



Circulation piétonne au R+3 aile Ouest



Circulation piétonne au R+3 aile Est

Mesure retenue :

Les cheminements piétons sont sécurisés contre les risques d'intrusion de véhicules (y compris deux roues). Les cheminements piétons (présents uniquement à l'intérieur du site) sont protégés physiquement soit par GBA ou glissière ou trottoir selon leur emplacement (cf image ci-dessous). La visibilité ainsi que la surveillance naturelle des cheminements piétons sont garanties.

Les cheminements piétons sont éclairés.

- Les zones à l'écart ou trop densément plantées ne sont pas prévues sur l'environnement du site ;
- Cheminements avec marquage au sol ;
- Passage piéton pour les connections véhicules avec la base logistique ;

9.2 STATIONNEMENTS

L'objectif est de protéger les espaces piétonniers contre les intrusions de véhicules.

Points de vigilance et risques liés au projet :

- Risque de stationnement anarchique à proximité des équipements futurs.

Mesure retenue :

Il est prévu, une offre de stationnement adaptée aux besoins. Les nouvelles constructions disposeront de stationnements privés en sous-sol répondant aux règles imposées par le PLU de Gennevilliers.

Extrait du PLU de Gennevilliers :

- Bureaux : 1 place pour 60 m² de SDP minimum - 1 place pour 50 m² de SDP maximum (2)
- Entrepôts : 10% SDP. Doivent être prévues des aires de manœuvre suffisantes à l'intérieur de la parcelle.

Nota : Pour le calcul des normes de stationnement exprimées en pourcentage de la surface de plancher, il s'agit de prendre en compte la surface totale des places et de leurs dégagements. Celle des stationnements de véhicules lourds peut être prise en compte sous réserve que leur utilisation soit nécessaire à l'exercice d'une activité autorisée dans la zone.

Le projet comporte 390 places de stationnement VL et 150 places de stationnement VUL, soit 540 places au total, ce qui respecte les prescriptions imposées par le PLU.

Il est prévu une offre de stationnements pour les deux roues suffisamment dimensionnées, en sous-sol également, afin de prévenir les stationnements anarchiques et les phénomènes d'encombrements des espaces fréquentés par les piétons ou des voies pompiers.

Ces espaces devront être correctement sécurisés.

Des aménagements favorisant les bonnes pratiques sont mis en œuvre (signalétique, sens de circulation, marquage au sol, ...).

9.3 LE PROJET PAYSAGER

Le contexte du projet est emblématique. Des questions actuelles sur le dialogue entre développement économique, préservation écologique et intégration paysagère sont en cours. La zone portuaire, volontairement dense, laisse une place privilégiée au projet, en contact direct avec la Seine, véritable corridor écologique naturel et particulièrement exposé aux vues des habitants des coteaux d'Argenteuil et d'Epinay-sur-Seine. D'un point de vue écologique, la proximité avec l'île Saint-Denis, classée Natura 2000 (directive Oiseaux) et sa pointe Ouest classée ZNIEFF II, nous amène également à considérer l'adaptation du projet aux enjeux écologiques du site, par la végétation riche et spontanée qu'elle abrite et également par la présence hivernale de grands cormorans.

La conception des espaces paysager est dans le respect des prescription paysagères du Port de Gennevilliers tout en créant un ensemble à fort potentiel de biodiversité. Les différentes volontés paysagères sur le site sont les suivantes :

1. Continuité écologique de la Seine (choix des espèces végétales, habitat, ...) via la conservation et la protection de la ripisylve existante.
2. Végétalisation des hauts de berge : strate basse et moyenne et arbres tiges et cépées ponctuelles
3. Façade paysagère avec support de plantes grimpantes et nichoirs
4. Toitures : production bio-solaire, détente, belvédère, rétention eaux pluviales, biodiversité
5. Strates herbacée, arbustive et arborée entremêlées dans un décor de buttes et dépressions
6. Haie végétale en limite de propriété
(Insertion plan paysager en pj)

Le projet paysager est mis en valeur grâce à la mise en œuvre d'une gestion écologique en phase exploitation.

Mesures retenues :

Les arbres à grandes tiges sont entretenus régulièrement afin qu'ils ne deviennent pas un écran pour l'éclairage et la vidéo.

Le choix paysager tient compte de l'évolution de la végétation et il ne sera pas créé de gros bosquets étant un risque en matière de sûreté.

Le plan paysager devra être particulièrement attentif aux enjeux liés à la sûreté.

Le mobilier est solidement scellé ne permettant pas son arrachement pour un détournement de fonction (bélier, ...)

Points de vigilance :

- La végétation future, si elle est mal entretenue, entravera la surveillance naturelle et une mauvaise diffusion de la lumière.

- Les haies densément plantées offrent des cachettes (deal, colis piégé).
- Il existe un risque de pratique déviante.
- Les essences choisies ne devront pas être un obstacle à la luminosité ni à la surveillance naturelle.
- Il devra être privilégié des végétaux bas ou avec des troncs.
- L'implantation de la nouvelle végétation devra être suffisamment loin des immeubles en vue d'empêcher toute escalade des bâtiments.
- Un entretien régulier de la végétation devra être assuré.
- La première couronne des arbres nouveaux devra être majoritairement située à plus de 2,50m du sol afin de garantir une bonne visibilité.

9.4 ECLAIRAGE

Mesures retenues :

Le gestionnaire s'assure que l'éclairage nocturne est satisfaisant et que les équipements sont en bon état de fonctionnement.

Les aménagements paysagers doivent permettre de voir et d'être vu sur tout le secteur.

10. SOLUTIONS FONCTIONNELLES

10.1 Interlocuteurs principaux pour les forces de l'ordre

L'interlocuteur privilégié est le responsable du site qui est joignable 24h/24h et en cas d'indisponibilité la centrale administrative prendra le relai.

10.2 Mise en place d'une main courante

Aucune règle impérative ne régit la forme des signalements. Il est d'usage de considérer que les signalements doivent être écrits.

La main courante est un document (cahier, peut aussi être informatique) ou il est consigné par écrit tous les événements ayant un rapport direct avec la sûreté du site. Elle reste sur le site jusqu'à sa première expiration lorsqu'il n'y a plus de pages) elle est alors conservée sur place pour une durée déterminée (trois ans) afin de la mettre à la disposition de toute personne habilitée en cas de besoin. Puis elle est définitivement détruite après expiration de ce délai.

Cette main courante est prévue retranscrite en dématérialisée (électronique) et copie papier conservée sur place.

10.3 Consignes, exercices et procédures périodiques

Les différents problèmes que peut rencontrer le projet sont parmi ceux que nous avons énumérés précédemment, mais en particulier les risques d'attentats, d'émeutes, de pollution, ou encore d'incendie. Tous ces risques ont été clairement identifiés et gérés par des procédures internes.

Les personnels se verront remettre à leur entrée ou au premier contact, les consignes et procédures en cas de sinistre. Celles-ci détermineront en fonction des bâtiments, les moyens d'évacuation et de mise en sûreté prévus. Les attitudes à avoir seront également précisées et commentées (signalement d'individus suspects, signalement de colis suspects, rassemblement anormal, ...).

Mesures retenues et consignées dans chaque cahier des charges preneur

Un affichage des consignes précises est mis en place afin que le personnel puisse réagir à la première alerte. Des responsables sont clairement identifiés. Ceux-ci sont chargés de faire appliquer les consignes de sûreté et de sécurité sous la responsabilité des responsables de sites.

Des exercices sont mis en pratique périodiquement et le responsable du site en fera l'analyse afin d'apporter des corrections nécessaires. Une stratégie de fin d'alerte est en cours de réflexion avec les services de Police (code secret, appel téléphonique, haut-parleur, ...).

Les consignes de mise en sécurité et sûreté, prévoient des essais et visites périodiques. Le matériel ainsi que des exercices au cours desquels le personnel utilisateur apprendra à reconnaître les caractéristiques du signal sonore d'alarme générale sont organisés. Les exercices auront également pour but la maîtrise des moyens de premiers secours ainsi que les diverses manœuvres nécessaires. Leurs dates et les observations auxquelles ils pourront avoir donné lieu seront consignées dans un registre tenu à la disposition des autorités compétentes.

Mesure retenue

Précisé dans le cahier des charges, le gestionnaire s'engage par écrit à respecter les règles élémentaires de sécurité, sûreté.

Un espace dédié au confinement est clairement défini avec le responsable sûreté du site et en concertation avec la Police locale (réserves ou salle aveugle).

Le cahier des charges preneurs mentionne que ceux-ci équipent les espaces d'accueil d'une vidéoprotection.

10.4 Plan de prévention

Dans le cadre de travaux de maintenances ou d'amélioration, un Plan de prévention sera appliqué et mis en place avec les intervenants. Ce dispositif permettra de définir les zones d'intervention ainsi que les modalités d'accès. Ce dispositif respectera la réglementation du code du travail et réglementation en vigueur (Directive européenne n° 89-391 du 12 juin 1989, décret n°92-158 du 20 février 1992, arrêté du 25 février 2003, arrêté du 19 mars 1993).

Rappel réglementaire :

- Pour toute opération d'une durée supérieure à 400 heures sur 12 mois.

- Pour toute opération comportant au moins un des travaux dangereux défini dans la liste fixée par l'arrêté du 19 mars 1993 en application de l'art. 237-8 du Code du travail.

10.5 Procédure en cas d'attentat ou d'attaque terroriste

Mesures retenues et consignées dans chaque cahier des charges preneur :

Compte tenu des événements qui se sont déroulés à Paris en janvier 2015, Novembre 2015 et du contexte actuel nous jugeons utile d'aborder ces risques. Les différents risques que pourrait rencontrer le futur bâtiment peuvent être les suivants :

- intrusions ;
- attentats ;
- alertes à la bombe ;
- colis suspects.

Tous ces risques seront identifiés et gérés par des procédures internes à l'établissement. Les nouveaux employés recevront dès leur arrivée, les consignes et procédures à mettre en place et à appliquer en cas d'évènement majeur.

Ces procédures, déterminent en fonction de l'évènement, les moyens d'évacuation et/ou de confinement pour une mise en sûreté. Les attitudes à adopter sont également précisées et sont commentées. (Signalement d'individus suspects, signalement de colis suspects, rassemblement anormal, etc.).

Un affichage des consignes sera mis en place pour que le personnel puisse réagir dès la première alerte (voir l'exemple en page suivante).

Les chefs d'établissements appliqueront les consignes de sûreté et de sécurité à l'ensemble du personnel. Des exercices seront mis en pratique périodiquement avec les responsables et seront analysés afin d'apporter des améliorations.

En cas de présence d'un assaillant dans l'emprise, les agents sécurité/sûreté doivent alerter dans les plus courts délais les forces de l'ordre et les occupants par message d'alerte prioritaire (message sonore vocal et alerte). Il conviendra alors, dans l'attente de l'intervention des secours de mettre les occupants à l'abri et de multiplier les obstacles par condamnations de portes notamment. Le personnel sera formé et effectuera des exercices avec scénario.

La sonorisation générale est assurée par des haut-parleurs implantés en hauteur et répartis dans les espaces intérieurs. Il y a possibilité de diffusion de messages personnalisés en fonction des situations, via un boîtier depuis le PCS ou le bureau du responsable du site.

Précisé dans le cahier des charges, les responsables du site s'engagent par écrit à respecter les règles élémentaires de sécurité/sûreté.

10.6 Mise en sécurité et confinement attentat

Mesures retenues et consignées

Les portes pouvant servir au confinement sont équipées de boutons moletés coté intérieur pour les bureaux et de barres anti paniques pour les portes donnant sur les locaux de préparations et stockages de marchandises. Il n'y a pas de communication visuelle depuis les zones de circulation, un dispositif d'occultation est en place.

Les parois des locaux de mise à l'abri sont de facture robuste (mur en dur, béton, ...).

Ce contrôle est fait sur les mêmes fréquences que la vérification du bon fonctionnement de la vidéo (voir chapitre vidéo) pour toutes les zones permettant un confinement attentat intrusion. Il y a également un stock de bouteilles d'eau si aucun point d'eau n'est accessible dans ces espaces (péremption à contrôler sur le registre des vérifications).

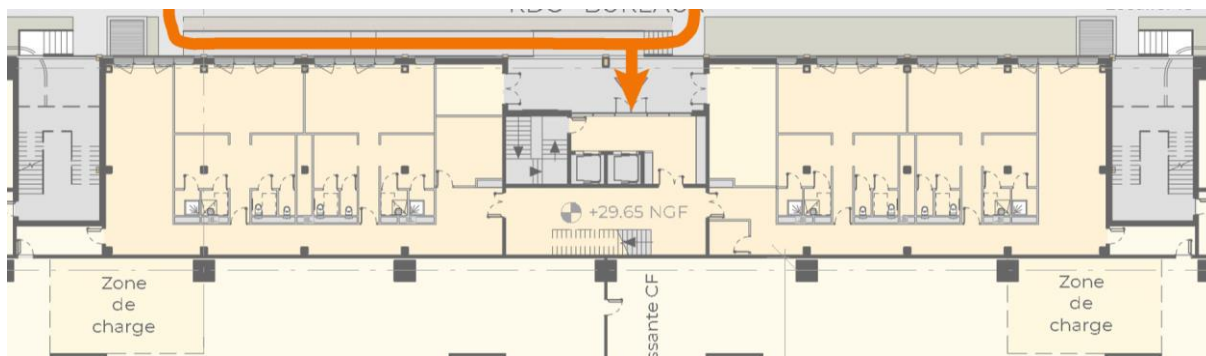
Matériel d'urgence obligatoire par locaux dédiés au confinement :

- 1 radio à piles avec l'inscription des fréquences : France Inter + 1 radio locale conventionnée par le préfet du département ;
- Des piles de rechange sont prévues
- 1 paire de ciseaux
- 1 lampe de poche avec des piles ou sur dynamo (ce dernier choix est préférable)
- Plusieurs rouleaux de ruban adhésif large pour calfeutrer les aérations, grilles de ventilation, etc.
- Eau en bouteilles s'il n'y a pas de point accessible dans la zone pour une hydratation régulière (date de péremption des bouteilles à contrôler régulièrement).

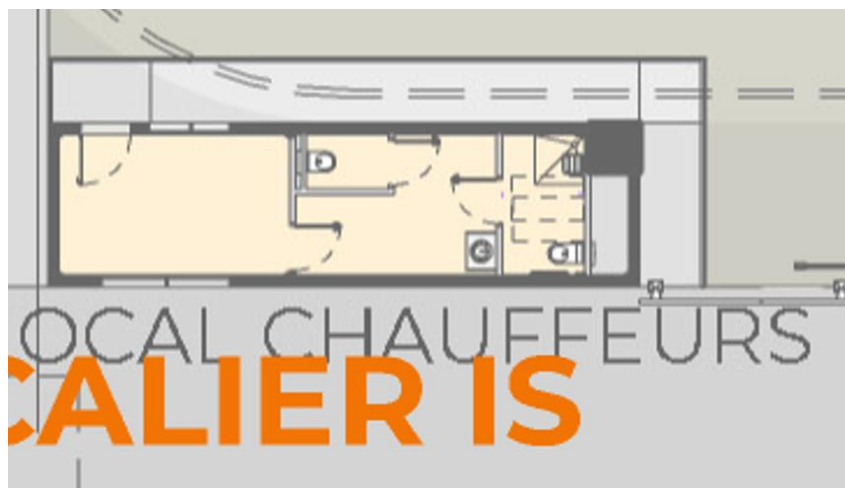
Une vérification périodique est consignée sur le registre sécurité sûreté à la charge du preneur.

Matériel d'urgence facultatif :

- Essuie-tout, linges, chiffons, serpillières pour absorber d'éventuels liquides ou calfeutrer portes et fenêtres
- 1 seau ou des sacs en plastique en l'absence de WC
- Prévoir des jeux de cartes, dés, papier, crayons, etc.



Zone de confinement avec point d'eau et sanitaires, zone employés



Zone de confinement pour les chauffeurs, local aveugle

Mesures retenues

- Les zones repérées et pouvant être utilisées au confinement sont actuellement envisagées dans les espaces sanitaires employés (un local par étage de cellule logistique) et local pause chauffeurs.
- Les locaux sanitaires à rez-de-chaussée sont équipés de châssis avec limiteur d'ouverture et stores d'occultation.
- Les chauffeurs peuvent également se réfugier dans les cabines des PL.

10.7 Véhicule et individus suspect

Un véhicule piégé posé à proximité peut être envisagé. Lors de rondes régulières, les services seront attentifs à tout comportement anormal et toute situation de véhicule suspect en stationnement (vitres fumées, camionnette non identifiée, véhicule sans plaques...). Certains comportements ou certaines situations peuvent sembler incohérents dans un environnement donné. Les agents seront sensibilisés pour repérer des incohérences et faire un signalement si cela le mérite.

Toute incohérence laissant penser qu'une action violente est en cours de préparation doit faire l'objet d'un signalement.

Un individu sur le point de commettre une attaque terroriste dissimulera probablement des armes : couteau, fusil d'assaut, arme de poing, ceinture d'explosifs, munitions, etc. Il aura donc une tenue adaptée.

Une attaque à l'explosif peut également être réalisée.

Certaines situations doivent alerter :

- Une lettre ou un colis avec une adresse mal renseignée, portant des traces ou dégageant des odeurs peuvent contenir de l'explosif ;
- Un colis ou un sac abandonné. Un sac posé dans un lieu de passage important doit entraîner un signallement ;
- Un véhicule en stationnement prolongé depuis longtemps à proximité de l'entrée ou sur le parking, un véhicule sans plaque d'immatriculation doit vous interpeller.

10.8 Plan Vigipirate



Le site pouvant être une cible d'attentat ou d'attaque, les mesures nécessaires pour sécuriser le site, seront appliquées.

En cas de sécurité renforcée risque attentat, les responsables du site, en collaboration avec les services de l'état déploient l'ensemble des moyens de prévention et de protections adaptées aux abords, ainsi qu'au niveau de leurs accès pour une gestion des flux compatible avec le fonctionnement intérieur. L'ensemble des consignes liées à l'alerte attentat ou Vigipirate est formalisé dans des procédures propres. Elles explicitent les moyens de prévention et de protection.

Des fiches de procédures spécifiques seront mises en œuvre en conformité au Plan Vigipirate (alerte à la bombe, colis/courrier suspect, voiture suspecte, attaque à main armée). En fonction des situations, les dispositions sont prévues (évacuation, confinement, mise à l'abri). Le prestataire sûreté déterminera l'effectif nécessaire pour une gestion de la malveillance, ainsi que les fiches de procédures.

Ces mesures sont en tous points conformes aux textes réglementaires en vigueur à l'ouverture du projet et intégreront leurs évolutions ultérieures.

Les consignes Vigipirate seront respectées sur l'ensemble du projet en renforçant le contrôle des accès aux bâtiments par des contrôles visuels des sacs bagages, des véhicules pénétrant sur le site ainsi que par un relevé d'identité des personnes extérieures.

Les consignes reposeront sur plusieurs points, notamment :

1- La surveillance des abords immédiats

En cas d'alerte Vigipirate sécurité renforcée/risque attentat, une attention particulière sera portée aux abords du projet, en évitant tout attroupement préjudiciable à la sécurité. En cas de vigilance accrue, si nécessaire, des rondes régulières prenant en compte les flux et les zones de rassemblement seront réalisées.

2 - La gestion des flux aux entrées et sorties du site.

En cas d'alerte Vigipirate, il est demandé aux utilisateurs et au personnel de ne pas se regrouper devant les portes d'entrée afin d'éviter des attroupements.

Certains points d'accès pourront être condamnés afin de mieux mettre en œuvre les modalités de contrôle, de surveillance et de gestion des flux.

3- La communication/information/sensibilisation des occupants

Des campagnes d'information et de sensibilisation (affichages, réunion d'information, exercices d'évacuation, stages...) portant sur toutes les dispositions de sécurité nécessaires et destinées à l'ensemble des utilisateurs du projet seront organisées.

Pour sécuriser d'avantage le projet et permettre des contrôles plus adaptés en fonction de la menace, un premier contrôle aura lieu au niveau des d'accès. Un deuxième contrôle avant d'accéder aux quais de livraisons.

Exceptionnellement, en cas d'événement de force majeure entraînant un risque particulier non identifié dans le présent document ou à la demande des autorités compétentes, il pourra être demandé la mise en place de détection avec un appareil électronique ainsi que la mise en place de personnels formés afin de faire appliquer les mesures nécessaires au respect de la sécurité des personnes sur le site.

10.9 Contrôles d'accès en cas d'application plan Vigipirate

Principe de points de contrôles et condamnations d'accès en période de posture vigipirate sécurité renforcée/risque attentat :

Contrôle visuel de l'intérieur de tous les véhicules accédant au site

Double agent sur chaque accès

Renforcement des équipes sûreté et sécurité

Intensification des rondes

RÉAGIR EN CAS D'ATTAQUE TERRORISTE

AVANT L'ARRIVÉE DES FORCES DE L'ORDRE, CES COMPORTEMENTS PEUVENT VOUS SAUVER

1/ S'ÉCHAPPER

si c'est impossible

Localité le danger pour vous et éloigner

Si possible, aidez les autres personnes à s'échapper

Ne vous exposez pas

Alertez les personnes autour de vous et dissuadez les gens de pénétrer dans la zone de danger

2/ SE CACHER

1 Enfermez-vous et barricadez-vous

2 Désactivez la lumière et coupez le son des appareils

3 Éloignez-vous des ouvertures, allongez-vous au sol

4 **SINON**, abritez-vous derrière un obstacle solide (mur, piliers...)

5 Dans tous les cas, coupez la sonnerie et le vibreur de votre téléphone

3/ ALERTE

ET OBÉIR AUX FORCES DE L'ORDRE

17 ou 112

Dès que vous êtes en sécurité, appelez le 17 ou le 112

Ne courez pas vers les forces de l'ordre et ne faites aucun mouvement brusque

Gardez les mains levées et ouvertes

VIGILANCE

- Témoin d'une situation ou d'un comportement suspect, vous devez contacter les forces de l'ordre (17 ou 112)
- Quand vous entrez dans un lieu, repérez les sorties de secours
- Ne diffusez aucune information sur l'intervention des forces de l'ordre
- Ne diffusez pas de rumeurs ou d'informations non vérifiées sur Internet et les réseaux sociaux
- Sur les réseaux sociaux, suivez les comptes @Place_Beauvau et @gouvernementfr

11. TABLEAU DE SYNTHESE

Récapitulatif des risques et solution apportées par le projet

<i>Points faibles identifiés</i>		<i>Menaces</i>	<i>Solutions apportées par le projet ou déjà en place</i>	<i>Action</i>
Espace périphérique	Gestion des flux sur le domaine public. Signalétique aux abords du projet	Accident de la circulation, vitesse excessive	Large trottoir, ralentisseur, vitesse limitée à 30kmh, renforcer l'éclairage sur les passages piétons. Créer une voie de circulation douce protégée.	Recommandation
	Vidéo urbaine	Enquête	Compléter par une caméra 360° à l'angle de la route du bassin n°6 à proximité du site.	Recommandation
	Végétation urbaine	Ecran à la vidéo risque d'escalade	Entretien, choix des essences	Recommandation

Points faibles identifiés		Menaces	Solutions apportées par le projet ou déjà en place	Action
Espace périmétrique	Les différents points d'accès périmétriques. Portes et serrures extérieures.	Intrusion, dégradation	Les portes faisant partie du projet sont de classe CR3. Portails mécaniques contrôlés par le PCS.	Mesure retenue
	Points d'accès véhicules	Accès sans autorisation	Poste de contrôle avec personnel, lecteur de plaques, barrières levantes, portails renforcés, vidéo.	Mesure retenue
	Rue et espace périmétrique	Tags, appropriation d'espace, stationnement de 2 roues motorisés,	Nettoyage programmé si besoin, demande d'enlèvement de deux roues au cas par cas.	Mesure retenue
	La végétation	Risque de s'isoler	Pas de végétation de type dense et en bosquet	Mesure retenue
	Les livraisons	Intrusion par ruse, actes malveillants	Les livraisons se font avec du personnel identifié. Les livraisons et enlèvements de marchandises sont guidés (cheminement) avec information sur écran depuis la zone d'attente indiquant le niveau et le quai pour chaque transporteur.	Mesure retenue
	Livraison de matériels et fournitures	Intrusion par ruse intrusion à l'intérieur, colis suspect, armement,	Toutes les livraisons sont identifiées et inscrites sur la main courante. Les transporteurs sont connus et munis de bons de livraisons contrôlés.	Mesure retenue
	Contrôle d'accès phase chantier	Risque d'intrusion par ruse	Filtrage permanent par PC Sécurité provisoire et tourniquet avec contrôle d'accès par badge pour le personnel. Gardiennage.	Mesure retenue
	Vidéo-protection sur l'espace périmétrique	Manque de preuves, difficulté d'enquête, pas d'anticipation avant intervention (report)	Vidéoprotection sur tous les accès.	Mesure retenue
	Contrôle d'accès	Attentat, intrusion	Des agents sont présents sur chaque accès avec contact radio. Un PCS est actif en 24h24 avec un agent sûreté à minima. A chaque accès il y a présence d'un agent.	Mesure retenue

	Points faibles identifiés	Menaces	Solutions apportées par le projet ou déjà en place	Action	
Volume intérieur	Accès à la toiture terrasse en jardin.	Point dominant	Accès exclusif aux employés du site par l'intérieur et par escalier dédié depuis le R+3 sous contrôle d'accès et détection par contact au PCS.	Mesure retenue	
	Portes et serrures intérieures	Vol, mise en sûreté, alerte attentat	Les portes pouvant servir au confinement sont équipées de boutons moletés coté intérieur pour les bureaux et de barre anti paniques pour les portes donnant sur les locaux de préparations et stockages de marchandises. Il n'y a pas de communication visuelle depuis les zones de chargements déchargement.	Mesure retenue	
	Prises d'air neuf	Empoisonnement ou pollution criminelle par le système de ventilation.	Il n'y a pas de prises d'air accessibles ou à moins de 3 mètres.	Mesure retenue	
	Vidéoprotection sur l'espace intérieur	Difficulté d'enquête, manque de preuves, pas de report d'image possible en alerte attentat.	Vidéoprotection sur la totalité des espaces intérieurs hormis dans les vestiaires du personnel.	Mesure retenue	
	Alarmes volumétriques et périmétriques généralité	Intrusion, dégradation, vol	Détection volumétriques reliées à la société de télésurveillance et PC du port qui peut faire une levée de doute par vidéo déportée. Capteur volumétrique à double technologie (hyperfréquence et infrarouge)	Mesure retenue	
	Les issues de secours	Intrusion	Détection d'ouverture avec report au PC sécurité. Déclenchement par BBG bouton vert.	Mesure retenue	
	Fermeture des bâtiments en cas de manifestation/envahissement ou autre	Attentat, manifestation,	Exercices périodiques, fermeture mécanique, portes de classe de résistance CR3.	Mesure retenue	
	Gestion de crise	Harcèlement, séquestration, conflit social, Panne d'équipement critique, catastrophe naturelle, incendie	Procédure interne et affichage avec consignes par types d'alerte par le PCS.	Mesure retenue	
Volume intérieur	Intrusion en activité	Attaque terroriste	Il y a une sonorisation « attentats » spécifique. Elle pourra être déclenchée depuis, le PCS et le bureau du gestionnaire. Le personnel est formé en cas d'alerte.	Mesure retenue	
	Nucléaires, Radiologiques, Biologiques, Chimiques	Air et atmosphère pollué	Procédure alerte NRBC, mise en sûreté dans les salles et procédure de levée d'alerte sur France bleu ou une onde d'état.	Mesure retenue	
	Eléments perturbateurs, individus violents	Menace, chantage, agression, racket, ...	Mise en place d'une main courante dans le bureau Sécurité/sûreté.	Mesure retenue	

	Incendie	Feu, fumée	Exercices d'évacuation périodique	Mesure retenue
	Coupure d'alimentation	Plus de contact vers l'extérieur, plus de vidéo, plus d'alertes incendie, attentat, ...	Tous les équipements de sécurité et de sûreté sont secourus par batteries (1h en action) et onduleurs. La technologie utilise un double moyen de transmission (GSM et ligne internet).	Mesure retenue

12. CONCLUSION

Tel qu'il est prévu, le projet ne nécessite pas de préconisations lourdes. La sécurisation du site GREEN DOCK, prend en compte les résultats de cette étude qui propose des solutions efficaces en matière de sécurisation des espaces.

Présence d'une vidéo protection sur les espaces périmétriques et les espaces accessibles. Les mesures de sécurité passives et actives envisagées pour ce projet permettront un niveau de sûreté acceptable pour dissuader et faire face aux actes de délinquance susceptibles de se produire sur le site.

Points forts :

- Agents présents en permanence (24h24) et rondes régulières ;
- Vidéo protection sur la totalité du site avec report société de télésurveillance et téléphone portable type Android avec droits ;
- Éclairage extérieur compatible avec l'usage et les mesures de sécurité du site ;
- Détection et report de toutes les alarmes et ouvertures d'issues de secours au PCS ;
- Organisation de mise en sûreté et protocole d'alerte, pour une mise en sûreté ou une évacuation. Des exercices sont réalisés permettant d'apporter des actions correctives ;
- Accès des secours et interventions facilitées par des accès multiples ;
- Accueils des livreurs et public, bouton d'alerte au PCS et Bureau de la direction ;

13. ANNEXES

13.1 Références et Documentation

1. Décret n° 2007-1177 du 3 août 2007 relatif aux études de sécurité publique
2. Statistiques de la documentation française et INSEE
3. Le ministère de l'Intérieur (Aide à la réalisation d'une ESSP version 2016)
4. Le Ministère de l'Intérieur enregistrement des plaintes,
5. Dossier crime et délits INHES/ONDRP (rapport 2014)
6. Diverses sources d'associations de quartier
7. Observatoire Nationale de la Délinquance
8. Guide de la sécurité dans les commerces
9. La criminalité en France Rapport annuel 2014 de l'ONDRP
10. Guide_hygiène_informatique_anssi
11. Circulaire 14 septembre 2011
12. Notice_information-cerfa-51684-02 (vidéo)
13. Circulaire-télésurveillance levées de doute
14. Protocole Accord Ministère RF et FFB
15. Traitement courrier suspect
16. Doc_techn_label_A2P
17. Norme de la porte anti-effraction

La liste des documents n'est pas exhaustive et d'autres documents ont pu être utilisés.

13.2 Annexes

 Annexe 1 Décret_n°2000-376_du_28_avril_2... Adobe Acrobat Document	 Annexe 2 Circulaire 14 septembre 2011 Adobe Acrobat Document
 Annexe 3 Notice_information-cerfa-51684-02 Adobe Acrobat Document	 Annexe 4 ob_15d5cf_circulaire-telesurveillan... Adobe Acrobat Document
 Annexe 5 Protocole Accord Ministère RF et FFB Adobe Acrobat Document	 Annexe 6 Traitement courrier suspect Adobe Acrobat Document
 Annexe 7 Réseau AXIS P33 — Modèles d'intérieur (2) Adobe Acrobat Document	 Annexe 8 Caméra réseau de la gamme AXIS P33 — Modèles d'e... Adobe Acrobat Document
 Annexe 9 Full HD Multiple Streams Ultra-WDR Micro Dome IP Camera Adobe Acrobat Document	 Annexe 10 SR16 Enregistreur numérique Adobe Acrobat Document
 Annexe 11_guide_hygiene_informatique_a... Adobe Acrobat Document	 Annexe 12 anssi-guide-passerelle_internet_se... Adobe Acrobat Document
 annexe 13 circulaire levée de doute Adobe Acrobat Document 203 Ko	 annexe 14 pprt_sogepp-trapil_reglement Adobe Acrobat Document
 annexe 15 retour commandant DUBRULLE Police de Gennevilliers Adobe Acrobat Document	 Demande de renseignements, réponses Adobe Acrobat Document

NB : à titre d'exemple, il est donné des fiches techniques ; les caractéristiques seront équivalentes ou supérieures.