



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 8

Pièce 8.1

Avis de l'autorité environnementale

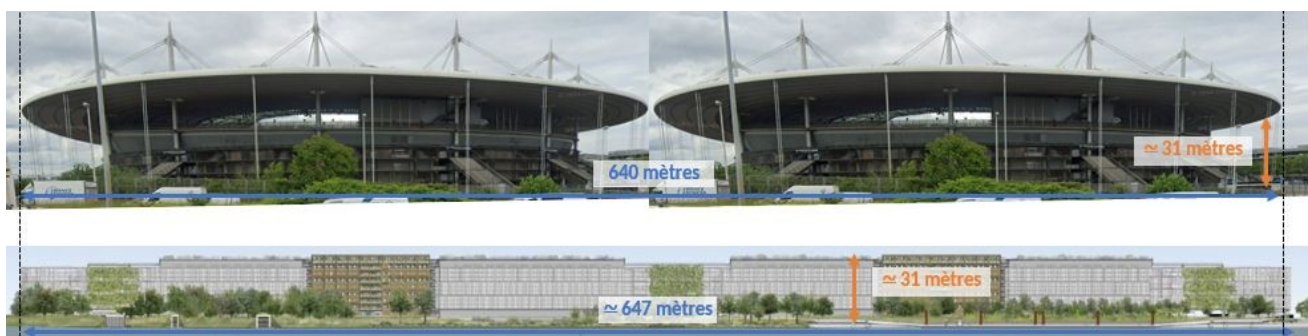
Cahier 1/2



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de plateforme logistique multimodale
« Green Dock » à Gennevilliers (92)**

**N° APJIF-2025-019
du 23/04/2025**



Le projet d'entrepôt logistique « Green Dock », prévu en bord de Seine et figuré dans l'illustration du bas a des dimensions importantes, qui correspondent à deux stades de France posés l'un à côté de l'autre

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de plateforme logistique multimodale « Green Dock », situé à Gennevilliers, porté par la société Goodman. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact.

Ce projet vise à construire un immense entrepôt logistique d'environ 647 mètres de long sur 60 mètres de large et jusqu'à 34 mètres de hauteur, destiné à la réception, à l'entreposage et à la réexpédition de produits de grande consommation, avec un flux de plus de 2 500 tonnes par jour. La réception des marchandises s'effectuera intégralement par camions, soit depuis leur point d'origine, soit depuis le port de Gennevilliers, avec une part de fret fluvial amont estimée à 22 %. La destination finale des produits n'est pas indiquée, mais il est prévu un pourcentage de transport de véhicules utilitaires par barge d'environ 6 % en 2027.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent le climat, la santé humaine et la biodiversité.

Ses principales recommandations sont de présenter le périmètre de l'ensemble du projet, qui doit inclure l'origine et la destination des marchandises, les parts modales du fret avant et après passage par l'entrepôt, et des hypothèses raisonnables et argumentées sur la motorisation de la flotte des véhicules logistiques, incluant les barges et les véhicules du fret amont. Le scénario de substitution doit être réexaminé de telle sorte que les alternatives soient raisonnables et le choix de celle retenue argumenté.

Le projet est présenté comme un entrepôt logistique « vert », qui tient compte des préoccupations environnementales, alors qu'il inclut une chaîne logistique plus large que la seule présence des infrastructures de la plateforme. Cette chaîne logistique est insuffisamment définie et ses conséquences sur l'environnement et la santé humaine ne sont pas analysées, notamment en ce qui concerne sa contribution aux dérèglements climatiques par l'émission de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, le projet est susceptible d'occasionner des incidences majeures sur les berges, sur la zone Natura 2000 et sur la qualité de vie des riverains du site. Il doit être revu pour éviter et réduire ces incidences.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés précède l'avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

Sommaire

Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Réception par le public et modalités d'association en amont du projet.....	15
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	16
2. L'évaluation environnementale.....	16
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	16
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	18
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	19
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	21
3.1. Santé et cadre de vie.....	21
3.2. Biodiversité.....	29
3.3. Trafic et bilan carbone.....	37
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	40
ANNEXE.....	42
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	43

Préambule

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

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale² vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie conjointement par le maire de Gennevilliers et par le préfet des Hauts-de-Seine pour rendre un avis sur le projet de plateforme logistique multimodale Green Dock, porté par Goodman, situé à Gennevilliers (Hauts-de-Seine) et sur son étude d'impact datée de janvier 2025.

Le projet relevait de l'examen au cas par cas, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 1b et 39a et b du tableau annexé à cet article). Compte tenu de l'ampleur du projet, (deux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) relevant du régime de déclaration pour l'une et d'enregistrement pour l'autre, des travaux d'aménagement relevant de la réglementation loi sur l'eau (IOTA) dont cinq soumis au régime de l'autorisation, surface de plancher de 92 084 m², emprise au sol de 6,4 ha), Goodman France a demandé une instruction selon les règles de procédure relatives à l'autorisation environnementale, conformément à l'article R.512-46-9, induisant la réalisation d'une étude d'impact. Cette démarche a été validée par le préfet de région par courrier du 31/08/2023.

L'Autorité environnementale a accusé réception de la demande le 25/02/2025. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis a vocation à être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés et ont apporté leur contribution respectivement le 28 mars et le 25 mars 2025.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 23/04/2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plateforme logistique multimodale Green Dock.

- 1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
- 2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Brian PADILLA, coordonnateur, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

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

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Sigles utilisés

ACV	Analyse en cycle de vie
ARR	Analyse des risques résiduels
DCE	Directive cadre sur l'eau
DRAC	Direction régionale des affaires culturelles
ENR	Énergie produite à partir de ressources renouvelables
ERC	Éviter, réduire, compenser
EPT	Établissement public territorial
GES	Gaz à effet de serre
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
IOTA	Installations, ouvrages, travaux, aménagements (concerne la directive cadre sur l'eau)
IPR	Institut Paris Région
MRAe	Mission régionale d'Autorité environnementale
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OR	Orientation réglementaire
PC	Permis de construire
PGRI	Plan de gestion du risque inondation
PL	Poids lourd
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PPRI	Plan de prévention du risque inondation
RNT	Résumé non technique
SDP	Surface de plancher
SNBC	Stratégie nationale bas carbone
SPANC	Service public d'assainissement non collectif
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
VU	Véhicule utilitaire
VUL	Véhicule utilitaire léger
Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Contexte et historique

Haropa Port (acronyme composé des premières lettres du Havre, de Rouen et de Paris), anciennement appelé Haropa, est le port fluvio-maritime de l'axe Seine. C'est un établissement public de l'État créé le 1er juin 2021. Haropa avait lancé un appel à projets logistiques sur le port de Gennevilliers, dans les Hauts-de-Seine, en 2020 pour prendre la suite de l'achèvement de la convention entre la société financière Logimmo et Développement³ et Haropa.

Le 1er juin 2021, le projet Goodman a été annoncé comme lauréat pour « la réalisation d'une plateforme logistique multimodale⁴ de plus de 90 000 m². » (Rapport d'activité Haropa Port - 2021).

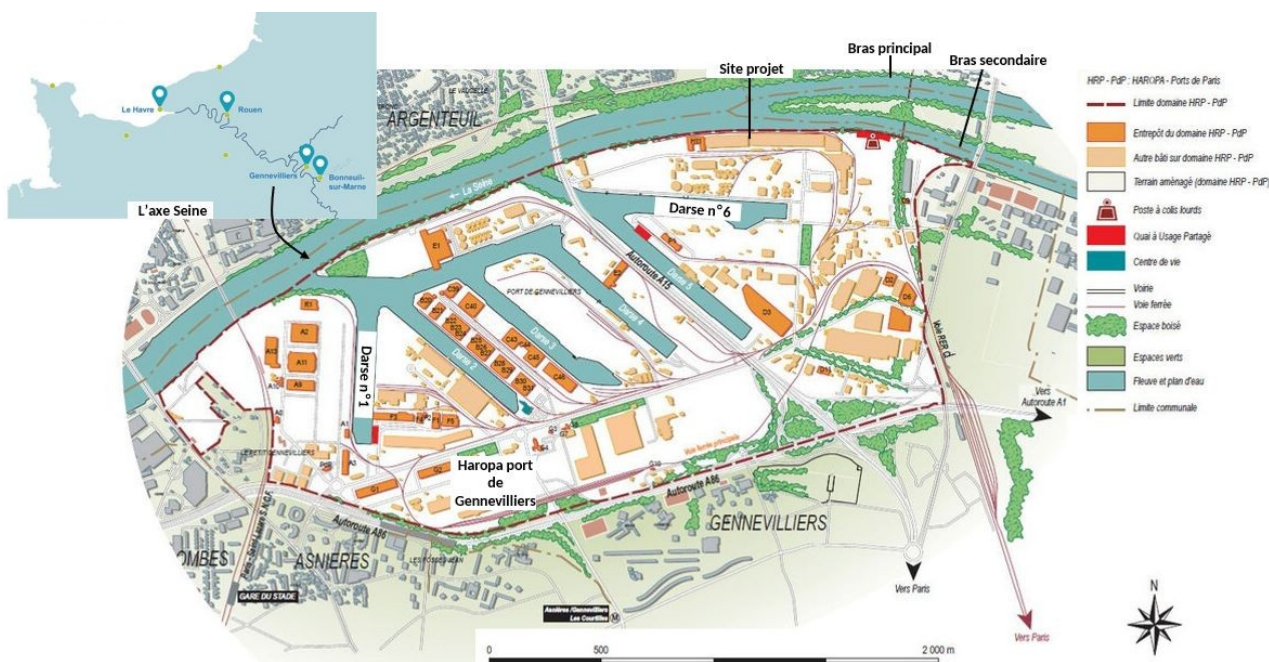


Illustration 1 : Axe Seine et port de Gennevilliers (Modifié d'après le site internet Haropa Port) – La barre d'échelle représente 2 km. Le port s'étend sur 401 ha, dont 51 ha de plans d'eau, on voit deux chenaux desservant six darses numérotées de 1 à 6, de 660 à 800 m de long (Wikipédia) – Le site du projet s'étend sur le bord de Seine et son bras secondaire.

Une demande de cadrage préalable a été réalisée par la société Goodman France auprès du préfet des Hauts-de-Seine, le 24 avril 2023. Le pétitionnaire précise, que bien que son projet soit concerné par le régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n°1510-2b⁵ de la nomenclature des installations classées pour la protec-

- 3 Pour simplifier, cette société sera nommée « Logimmo » par la suite
- 4 Une plateforme logistique est un site au sein duquel sont regroupées des marchandises provenant de différents fournisseurs, qui sont stockées à court terme puis livrées à leurs destinataires finaux. Elle se distingue d'un entrepôt, entre autres, par sa configuration en « cellules » qui permet l'exploitation du site par différents utilisateurs. Patier et Routhier (2009) donnent une définition de logistique urbaine : « l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville »
- 5 Entrepôts couverts, dédiés au stockage de matières ou produits combustibles en quantité supérieure à 500 tonnes

tion de l'environnement (ICPE), il a souhaité le soumettre volontairement à la procédure de l'autorisation environnementale afin de « répondre à l'ensemble des exigences induites par une telle procédure, notamment fournir une étude d'impact adaptée et soumettre le projet à enquête publique » (dossier de demande de cadrage préalable, avril 2023 p.69).

Cette démarche a été validée par le préfet de région par courrier du 31/08/2023 (Annexe 4) sur le fondement de l'article L. 512-7-2 du code de l'environnement. Les motifs validant la demande sont notamment que « la plateforme logistique projetée, singulière par ses dimensions, est située en bordure de Seine, à proximité d'espaces naturels classés », et qu'il existe « un enjeu particulier en matière de paysages du fait des dimensions du projet et de situations de co-visibilité ». Un avis, concernant le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact, a été rendu à cette occasion (Annexe 3). Saisie par le préfet, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a rendu l'avis de cadrage préalable du projet le 26/07/2023, avis [MRAe ACPIF-2023-013](#).

Par ailleurs, les autorisations suivantes seront nécessaires pour la réalisation du projet : plusieurs au titre de la législation sur l'eau, dite IOTA (Installations, ouvrages, travaux, activités), une évaluation des incidences Natura 2000, une déclaration au titre du code minier pour la géothermie (p. 49 et 50⁶).

Le site, d'une surface d'environ 6,4 ha se trouve en bordure de La Seine, au sein du port industriel et logistique de Gennevilliers. Le pétitionnaire loue cet espace à Haropa Port dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire d'une durée de 60 ans (PJ7 p. 81). Le projet Green Dock correspond à la construction d'une plateforme logistique urbaine multimodale, c'est-à-dire qui utilise plusieurs types de transports, en l'occurrence routier et fluvial. L'ambition affichée par le pétitionnaire est « de faire émerger une infrastructure territoriale qui permet de rapprocher les marchandises de leur zone de chalandise finale, en utilisant des modes de transport multimodaux et bas-carbone, en adéquation avec les objectifs de la SNBC [stratégie nationale bas carbone] » (p. 20).

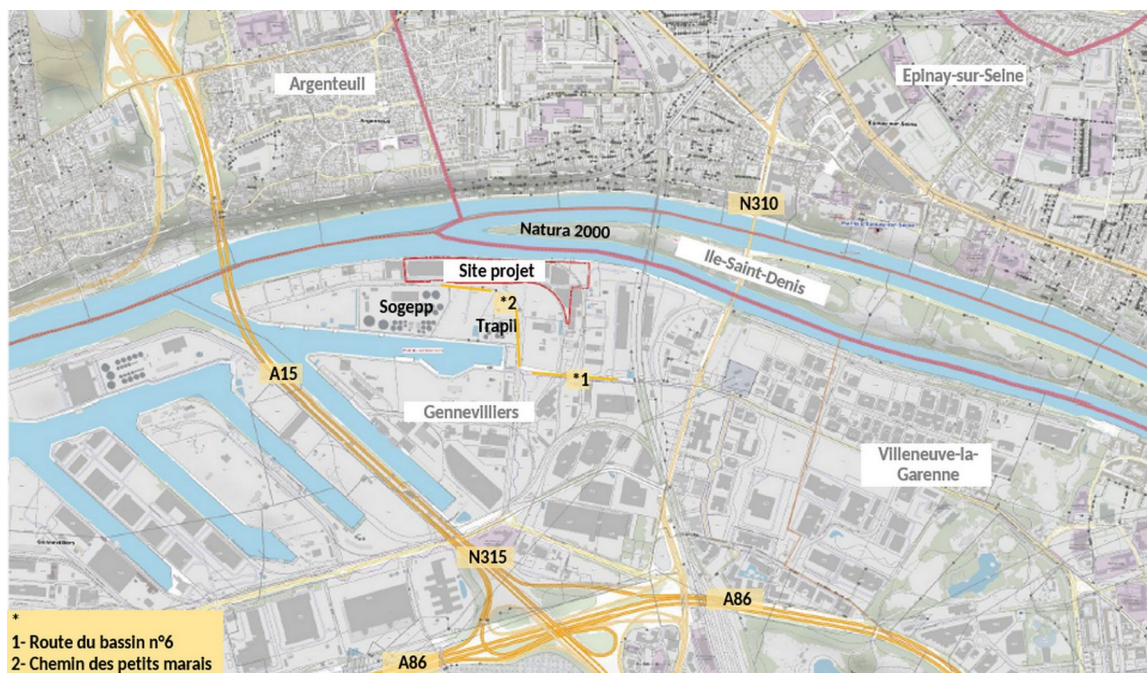


Illustration 2- Situation géographique du secteur du projet. (p. 23, modifié par la MRAe)

L'environnement proche du projet visible sur l'illustration 2 est composé :

- au nord, de la Seine, puis, sur la berge opposée, de zones d'habitation des communes d'Argenteuil et d'Épi-

6 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact fournie au titre de la saisine ICPE. En effet, bien qu'une seule et même étude d'impact soit présentée au titre des différentes procédures, la numérotation diffère pour la saisine au titre du permis de construire.

nay-sur-Seine ;

- au nord-est, de la commune de L'Île-Saint-Denis, et notamment la zone classée Natura 2000 sur la partie ouest de l'île ;
- tout autour du projet, hormis au nord, le site jouxte les entreprises du Port de Gennevilliers, et notamment les dépôts pétroliers Sogep (site Seveso seuil haut⁷), et Trapil (Seveso seuil bas) ainsi que le site Suez Chemicals (Seveso seuil bas), au sud du projet.

En 2023, le site est occupé par divers bâtiments que la société Logimmo a exploités jusqu'en décembre 2021.



Illustration 3- Localisation des bâtiments à démolir - Situation en Août 2023. Au sud du site, les cuves de stockage sont bien visibles - « cercles » blancs (Rapport Démolition des entrepôts Logimmo - Mars 2024)

Dans le cadre de la cessation d'activité de son ICPE soumise à autorisation, des diagnostics de pollution ont été produits et une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) a été produite le 17/05/2022, concluant que le site permet un usage comparable à la dernière période d'exploitation, c'est-à-dire industriel, moyennant le maintien en place du revêtement des sols.

La démolition des bâtiments était prévue par Logimmo dans le cadre de la cessation, mais seuls deux bâtiments ont été détruits en février-avril 2022. (Note de demande de cadrage du pétitionnaire en avril 2023).

« Suite à la défaillance de la société à qui incombai[en]t [...] les opérations de remise en état du site » Haropa Port a décidé « d'assurer la démolition des bâtiments édifiés » et « la remise en état initial d'un site logistique vétuste [...] artificialisé sur la quasi-totalité de son emprise [...] pour permettre le développement d'un nouveau projet. » (Courrier d'Haropa Port à la Driat - Annexe 1). Le permis de démolir a été délivré le 16 juin 2023 (Annexe 1).



Illustration 4- Chantier en septembre 2023 (© Association Protection Berges de Seine)

Le rapport Démolition des entrepôts Logimmo (mars 2024) précise que « les travaux comprennent également la déconstruction des chaussées, sous-sols, réseaux et de la voie ferrée présente entre les bâtiments et la berge, de manière à disposer d'un terrain nu », et que « les arbres présents le long de la ripisylve sont préservés. »

La préparation du chantier a commencé en mars 2023 (voir le para-

⁷ Seveso est le nom générique d'une série de directives européennes relatives à l'identification des sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs suite à celui qui a touché la ville italienne de Seveso. Les établissements industriels concernés sont classés en « Seveso seuil haut » ou en « Seveso seuil bas » selon leur aléa technologique, dépendant des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent.

graphe biodiversité), et la démolition en septembre 2023, voir l'illustration 4 (Rapport suivi des mesures d'accompagnement – Août 2024).

Le 21 février 2024, une saisine a été réalisée pour avis de l'Autorité environnementale, mais à l'issue de l'examen du dossier d'autorisation par le service risques et installations classées de Paris et des Hauts-de-Seine, service coordonnateur, et des consultations prévues par les articles D.181-17-1 et suivants du Code de l'environnement, le préfet a retiré la saisine car « *la demande nécessite d'être complétée ou régularisée au sens du 3e alinéa de l'article R. 181-16 du même Code.* » (Courrier de la préfecture du 25/03/2024). L'Autorité environnementale a accusé réception de la nouvelle saisine le 25 février 2025.

L'Autorité environnementale s'est rendue sur site, accompagnée d'un paysagiste conseil de l'État, fin mars 2025. Les travaux ne sont pas terminés, le chantier ayant pris du retard du fait de quantités d'amiante plus grandes qu'escompté (courrier de la direction du port en décembre 2024). Pour l'Autorité environnementale, le dossier doit être actualisé avec les dates programmées de la fin des opérations de démolition, en tenant compte des périodes de sensibilité de la faune et de la flore notamment, et en analysant les conséquences de ces opérations.



Illustration 5- Le site du projet le 27 mars 2025 (photos MRAe). Encadré en orange, le seul bâti non entièrement démoli pour que le concassage des débris se fasse derrière la façade faisant office de mur anti-bruit. Ce point n'a pu être constaté en absence de travaux lors de la visite. Hormis les bâtis « orange », la végétation devant ceux-ci, un tas de blocs concassés (photo n°2 au fond), quelques soubassements et la végétation sur l'extrême bord de la berge, le terrain est complètement à nu. Sur la photo n°2, on distingue des barrières anti-intrusion le long de la berge.

Le projet

« Le projet est destiné à la réception, à l'entreposage et à la réexpédition de produits de grande consommation divers, non dangereux mais présentant des propriétés combustibles. » (p. 63).

Il est constitué d'un très gros bâtiment dont les dimensions sont notées sur l'illustration 6, d'espaces extérieurs aménagés pour le fonctionnement du site (parking, voiries), d'espaces verts et d'un ponton, sur une surface de 6,4 ha (hors ponton).

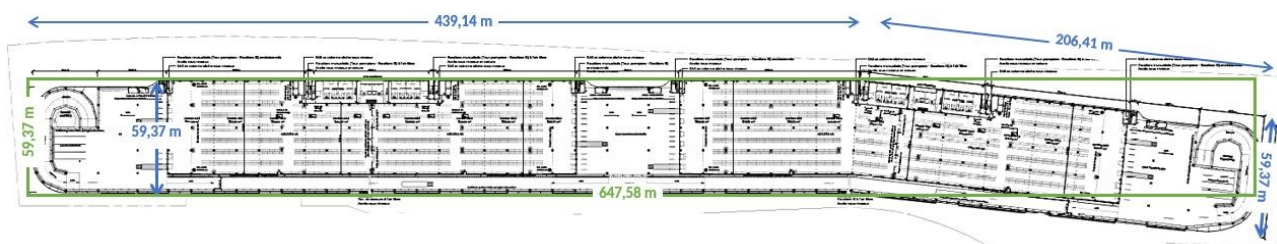
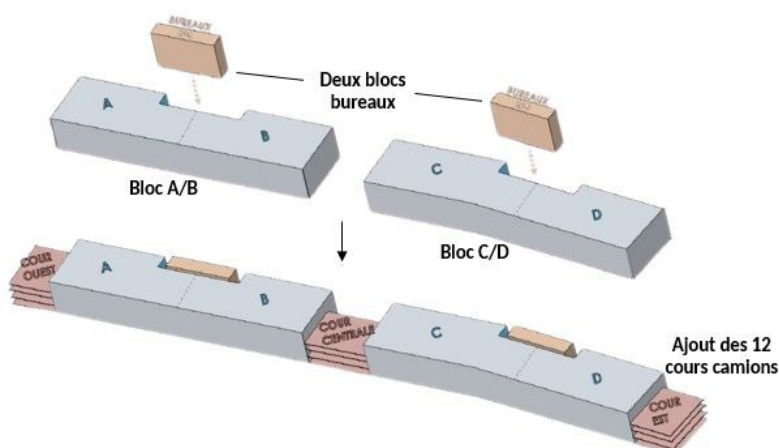


Illustration 6 : Un bâtiment de grande longueur (PJ2 p. 13). En pointillé gris peu visibles, l'emprise du projet, les dimensions sont ajoutées en bleu (additions des mesures issues de la PJ2 p. 13) – Ajout par la MRAe d'un rectangle pour approximer la longueur et la largeur totales en vert.

Le bâtiment est constitué de deux blocs de cellules de stockage, de 218 et 250 mètres de longueur et d'environ 50 mètres de largeur, de deux blocs de bureaux, deux rampes d'accès camion circulaires, 12 « cours camions », quatre rampes de circulation camions et un parking automobile souterrain de 205,6 et 240,07 mètres de long sur 37,6 de large⁸. Les dimensions caractéristiques du bâtiment sont les suivantes :

- emprise au sol de 37 241 m² ;
- assimilé à un parallélépipède, voir l'illustration 6, longueur d'environ 648 mètres ;
- hauteur moyenne d'environ 30 mètres, hauteur maximum d'environ 34 mètres⁹, contre 13,6 mètres pour les anciens bâtiments ;
- surface de plancher de 92 084 m², dont espaces dédiés au stockage de 81 086 m², pour un volume de 497 836 m³ répartis en huit cellules, et presque 11 000 m² pour les bureaux en R+8 ;

Les illustrations, 7, 8 et 9 montrent la composition du bâtiment.



Deux blocs de cellules de stockage, sont visibles sur l'illustration 7 : « A/B » et « C/D », dans lesquels viennent se positionner deux blocs de bureaux au nord, côté Seine dont la structure est isolée des cellules de stockage. Les Blocs A/B et C/D sont séparés par les quatre cours camion centrales de 45 x 54 mètres ; huit autres cours camions viennent se positionner aux extrémités : quatre à l'ouest du bloc A/B, quatre à l'est du bloc C/D¹⁰, une à chaque niveau.

Illustration 7- Schéma simplifié des blocs, des bureaux et des cours camions (PC4, Notice paysagère p. 18 modifié par la MRAe)

⁸ Un plan détaillé des parkings figure dans la PJ2 « Éléments graphiques » p. 1, d'où sont extraites les mesures

⁹ L'étude d'impact ne contient que peu de données sur la hauteur, un calcul d'après les cotes NGF sur différents plans est réalisé (PC3 plan des coupes et PC4 Notice paysagère p.13 et 37). La hauteur des anciens bâtiments est donnée p.222 de l'étude d'impact.

¹⁰ Le pétitionnaire précise p. 70 qu'au « rez-de-chaussée [la] cour camion [est] disposée au sud-est plutôt qu'à l'est pour la cellule la plus à l'est ». Pour l'Autorité environnementale cela s'applique à l'ensemble des cours « est » qui sont orientées un peu différemment.

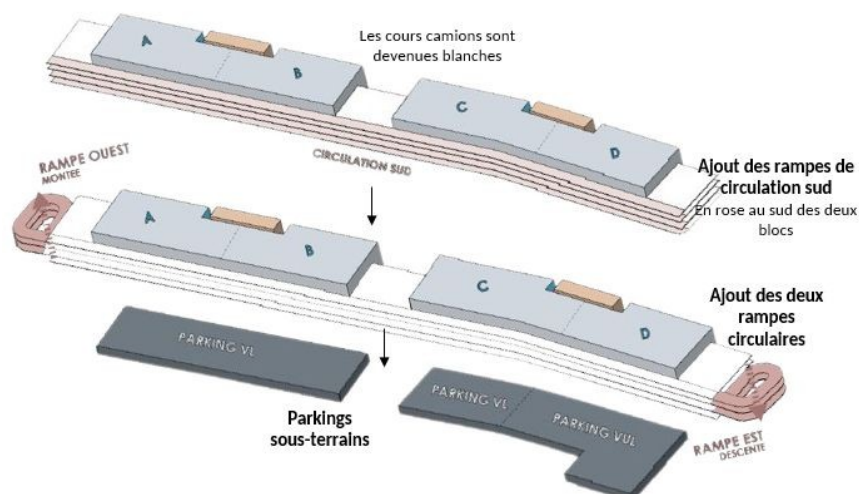


Illustration 8- Schémas simplifiés des rampes de circulation et des parkings (PC4, Notice paysagère p. 18 modifié par la MRAe)

Sur l'illustration 8, on observe les deux rampes circulaires à sens unique (montée à l'ouest, descente à l'est) disposées aux extrémités de chaque bloc, pour permettre l'accès aux véhicules lourds et utilitaires aux différents niveaux et sur tout le long-pan sud une rampe permet la circulation des poids lourds à tous les étages de l'ouest vers l'est.

Un niveau de sous-sol dédié au parking et à la circulation, en deux parties (388 véhicules légers, 150 véhicules logistiques légers, 45 deux-roues motorisés et environ 137 vélos).

L'ensemble est représenté sur l'illustration 9, sans le parking souterrain.

Une voie de six mètres de largeur ceinture le bâtiment, recouverte par les voiries logistiques en étage côté sud.

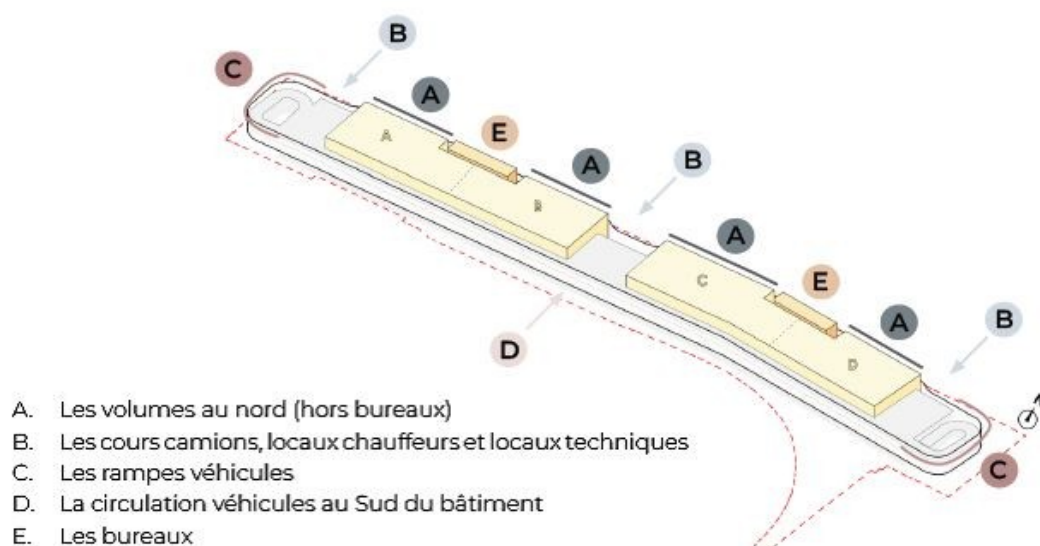


Illustration 9- Schéma du bâtiment sans le niveau de parking souterrain (PC4, Notice paysagère p. 27)

Enfin, le projet prévoit un ponton flottant de 120 mètres de longueur par neuf mètres de largeur, au nord-ouest du site, séparé en deux parties maintenues chacune en position par trois ducs d'albe sur la Seine avec deux passerelles d'accès routier pour les camions, sur une bande en Seine de 24 mètres de large (p. 83).

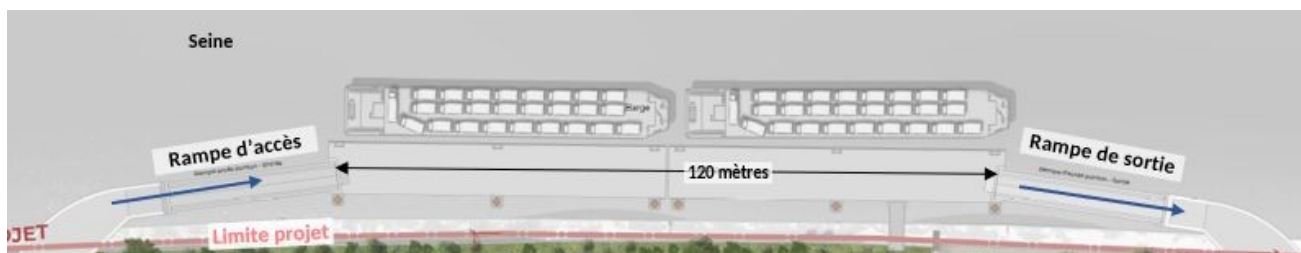


Illustration 10 : Les deux parties du ponton flottant s'adaptent au niveau de la Seine grâce à trois ducs d'albe (poteaux ancrés au fond) figurés par les points marron au sud de chaque ponton. Une rampe permet l'accès aux véhicules, une seconde est dédiée à la sortie. Au nord de la limite du projet se situe le perré béton existant qui est conservé. Deux barges sont représentées avec des véhicules (PJ2 p. 2)

Aucune clôture ne sera présente en partie nord le long de la Seine, mais le site sera privé, non accessible au public, y compris par le ponton (p. 64).

L'illustration 11 montre la façade nord avec une végétation importante sur les berges, sur laquelle les éléments du bâti ont été ajoutés pour se repérer, de même que sur la vue de la toiture végétalisée, qui comprend également des panneaux photovoltaïques.



Illustration 11- Façade nord du projet - (p. 91, modifié par la MRAe) et plan de masse du futur projet montrant la toiture végétalisée (p. 65, légendes ajoutées par la MRAe, car non lisibles en A4). *Sedum* est un genre de plantes succulentes.

Le pétitionnaire, conformément à la demande de cadrage, a donné de nombreux éléments sur l'architecture et des perspectives depuis divers points de vue qu'il est possible de trouver, entre autres, dans la « PJ n°46 - Description Technique », la « PJ2 - Éléments graphiques, » les pièces « PC3 - Plans de coupe », « PC4 - Notice architecturale et paysagère » et « PC6 - insertions paysagères »

Le pétitionnaire indique que la durée des travaux sera approximativement de 24 à 28 mois après obtention des différentes autorisations et que la mise en service est envisagée pour le début de l'année 2027 (p. 93).

■ Fonctionnement logistique



Illustration 12- La circulation des véhicules au niveau du rez-de-chaussée. (PC4 p. 20)

Le fonctionnement du site est présenté par le pétitionnaire (p. 102). Les différentes étapes des activités prévues sur la plateforme de Gennevilliers sont :

- la réception des produits emballés sur palettes, le « fret amont », avec un approvisionnement intégralement routier par poids lourds (PL), 408 PL/jour (204 émissions, 204 réceptions) dont 204 de 22h à 6h (p. 508). Ces poids lourds viendront par diverses voies routières, leurs lieux de départ ne sont pas mentionnés, il peut s'agir du port à conteneurs de Gennevilliers pour les conteneurs ayant emprunté la voie fluviale depuis Le Havre, ou du terminal ferroviaire du port de Gennevilliers pour les marchandises transportées par train. Sur l'illustration 12 ils arrivent à l'est (droite) au niveau de l'accès principal, actuelle impasse des Petits Marais ;
- le stockage des produits dans les cellules des niveaux R+1 et R+3 des deux blocs, visibles sur l'illustration ; « la nature des marchandises stockées sera déterminée en fonction des contrats de location passés entre la société Goodman France et ses futurs clients-exploitants. » (PJ46 p. 130) ;
- « la distribution urbaine (type messagerie¹¹) dédiée à la logistique du dernier kilomètre¹² au sein des cellules du rez-de-chaussée et du R+2 » Des véhicules utilitaires sont visibles sur l'illustration ;
- L'expédition des produits par la route, via la sortie ouest (gauche) ou par voie fluviale (nord-ouest), avec 1 040 véhicules utilitaires (VU) ou véhicules utilitaires légers¹³ (VUL) par jour (520 émissions, 520 réceptions) dont 480 de chaque sur la période 6h-18h, et 40 de chaque de 18h à 6h.

Parmi les VU et VUL, certains accéderont aux barges par les rampes d'accès, barges qui réaliseraient cinq à dix rotations par jour selon l'horizon de temps considéré, pour un tonnage équivalent à 152 à 292 tonnes (p. 516) sur 2 568 tonnes par jour (p. 296) soit 6 % à 11,4 %.

1.2. Réception par le public et modalités d'association en amont du projet

■ Un projet contesté localement

Le projet « Green Dock » est contesté par des riverains, des élus et des associations locales, ainsi que par des

11 La « messagerie » est un bâtiment où est réalisée une répartition du contenu des marchandises dans les divers véhicules utilitaires.

12 « le concept de « dernier kilomètre » est assez flou car dépendant du point de vue où l'on se place. Dans une conception stricte, il se limite ainsi au dernier trajet de la marchandise vers son destinataire final » Étude prospective des enjeux de la livraison du dernier kilomètre sous forme mutualisée et collaborative, ainsi que leurs articulations avec le concept d'internet physique – MTE 2018.
<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Rapport%20prospective%20logistique%20urbaine%20collaborativeVF.pdf>

13 VU : 7,5 t de PTAC – 5 t utiles. VUL : 3,5 t PTAC. PTAC = poids total autorisé en charge, c'est-à-dire la masse qu'un véhicule chargé ne doit pas dépasser (véhicule + marchandises). Utile = masse de marchandises.

collectifs locaux et nationaux. Quinze associations écologiques se sont réunies avec des élus et des citoyens au sein du collectif « Préservation des Berges de Seine » contre le projet. Le collectif a fait parvenir à l'Autorité environnementale des documents pour rendre compte de leurs observations.

Trois jours de manifestation ont été organisés en mai 2024 par le collectif les Soulèvements de la Terre, avec des tables rondes, des prises de parole, une manifestation, des forums, une balade naturaliste, des temps de discussion et des moments festifs¹⁴. En novembre 2024, des ateliers de réflexion organisés par une « *coordination de collectifs, syndicats et associations locales et nationales* » se sont déroulés pour organiser un contre-projet¹⁵.

Le pétitionnaire indique que « *les mesures de biodiversité ont été élaborées en concertation avec le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (gestionnaire de la zone Natura 2000) et les associations agréées pour la protection de l'environnement* » (p. 27). L'Autorité environnementale note que les associations ne sont pas citées dans l'étude d'impact, mais on trouve une synthèse, un extrait du registre, un courrier d'engagement et des annexes dans le dossier de permis de construire (PC16-4A, C, D et E).

Lors de la concertation du 12 octobre 2022, un collectif regroupant plusieurs associations et les riverains a fait référence aux dimensions du projet et contesté les conditions de la concertation.

Le pétitionnaire dit avoir « *réalisé différents réajustements suite aux différentes réunions de concertation publiques réalisées et dans le cadre de la conception du projet au regard des enjeux environnementaux* » et que « *L'ensemble de ces actions de dialogue a contribué à améliorer et à modifier de manière notable le projet Green Dock pour qu'il réponde au mieux aux enjeux identifiés et besoins exprimés.* » (p. 676).

Le dossier ne mentionne pas de concertations postérieures à celle d'octobre 2022.

L'Autorité environnementale constate que des améliorations ont été apportées : proposition d'ici à 2030 d'une flotte de véhicules de distribution urbaine exclusivement zéro émission ; suppression de la ferme urbaine et de la serre, panneaux photovoltaïques traités anti-reflets (p. 540 et 676). Toutefois, les dimensions singulières du projet n'ont pas été modifiées et d'autres points formulés lors des consultations sont restés sans réponse.

(1) L'Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan décrivant la prise en compte des observations du public dans les ajustements apportés au projet en vue de limiter son impact sur l'environnement et la santé humaine.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

- Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :
- la santé humaine et le cadre de vie,
- la biodiversité,
- le climat.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'étude d'impact répond aux différents attendus des articles L. 122-3 et R. 122-5 du code de l'environnement en termes de complétude. Le dossier transmis à l'Autorité environnementale au titre de la législation sur les ICPE comprend 15 documents, dont la « *Pièce jointe 4a- Etude d'impact* », de 811 pages hors annexes. Le résumé non technique (RNT) est séparé (PJ4c). Le dossier « *Annexes* » contient 28 pièces, la plupart sont des études techniques, on y trouve également le permis de démolir. L'étude d'impact est transmise dans la

14 Source : flyer sur <https://lessoulevementsdelaterre.org/blog/24-26-mai--stop-greendock--logistique-en-panique>

15 Source : <https://paris-luttes.info/stop-greendock-le-contre-projet-18839>

demande de permis de construire (PC11, avec une numérotation différente). Les annexes semblent correspondre à la « PJ2 – Éléments graphiques ». Les pièces supplémentaires présentes dans le dossier sont utiles à la complète information du public. Elles contiennent notamment les données nécessaires au calcul des dimensions du projet. Toutefois, l'ensemble est constitué de très nombreuses pièces, dont la dénomination n'est pas explicite, ce qui rend difficile sa lecture.

■ Périmètre de l'évaluation environnementale

Dans sa demande d'avis de cadrage préalable, le pétitionnaire s'interrogeait sur la référence à prendre en compte : « *La MRAe est-elle d'accord sur le principe que l'état initial du DDAE [dossier de demande d'autorisation d'exploiter] sera un état post démolition [...] ?* »

L'Autorité environnementale a répondu que *« les éléments relatifs à la démolition sont pleinement constitutifs du projet lui-même puisqu'ils le conditionnent et lui sont fonctionnellement liés. Ils devront en particulier être intégrés au bilan carbone du projet en indiquant les mesures visant à éviter, réduire voire compenser les émissions de gaz à effet de serre liés aux travaux de démolition. »*

Concernant le volet biodiversité, l'Autorité environnementale considère que *l'étude des incidences Natura 2000 doit être intégrée à l'analyse globale, et doit figurer explicitement dans l'étude d'impact en expliquant la démarche de conception du projet visant à minimiser autant que possible les incidences du projet dues aux travaux de démolition sur cette zone. »*

Pourtant, le pétitionnaire indique que l'occupant précédent *« devait procéder à la démolition des constructions existantes, ce qui n'a pas été fait »* et que *« dans le cadre du présent projet, la situation des bâtiments existants n'est ainsi pas considérée car ils étaient destinés à être démolis indépendamment du projet Green Dock. »* (p. 30).

Cette approche conduit à sous-estimer nettement les incidences du projet sur l'environnement et ne correspond pas à la définition que le code de l'environnement donne d'un projet (article L. 122-1 III du code de l'environnement) : *« lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».*

La démolition étant nécessaire aux phases ultérieures, ses conséquences doivent être analysées dans l'étude d'impact. Le dossier au reste n'est pas cohérent : quand il s'agit de comparer le scénario avec projet, et le scénario sans projet, sur les études paysagères par exemple, le scénario sans projet est toujours *« avant démolition »*. Ce manque de cohérence participe à la sous-évaluation des incidences de l'ensemble de l'opération.

(2) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact en intégrant les démolitions, qui constituent une composante du projet et d'évaluer plus précisément :

- la nature et le volume des matériaux issus des démolitions et le trafic supplémentaire des poids lourds, pour réaliser le bilan carbone ;
- les nuisances sonores, visuelles et les poussières pour les riverains et les espèces de la zone Natura 2000 ;
- les incidences pour la faune et la flore.

Par ailleurs, la présentation du projet se limite au bâtiment logistique. Or, le projet porte sur la mise en œuvre d'une chaîne logistique qui dépasse la seule infrastructure située sur le port et dont les conséquences sont totalement éludées par le pétitionnaire. Par conséquent, l'analyse des incidences sur certains enjeux, notamment ceux liés au climat et à l'émission de gaz à effet de serre, est nettement tronquée et insuffisante.

En outre, l'étude d'impact traite du fonctionnement du projet sans apporter de précisions sur le trajet des marchandises vers le destinataire final. En effet, les incidences des 135 véhicules qui sortent de Green Dock et devraient effectuer quatre rotations par jour ne sont prises en compte qu'au niveau de l'entrepôt par la route ou par voie fluviale. Le dossier ne précise pas la zone de livraison, ni par route ni par barge. Il n'est pas indiqué

si le débarquement des véhicules est prévu en une ou en plusieurs fois pour livrer les colis à leurs destinataires finaux.

(3) L'Autorité environnementale recommande :

- d'analyser les incidences de l'ensemble de la chaîne logistique depuis l'origine des marchandises jusqu'aux zones des destinataires finaux ;
- de revoir en conséquence les différentes études associées, notamment le bilan des émissions de gaz à effet de serre.

■ Des carences dans la description du projet

Le cadrage préalable demandait au pétitionnaire que « la description du projet concernant notamment les dimensions des entrepôts (emprises, hauteurs maximales comprenant notamment les équipements en toiture, linéaire mobilisé en longueur côté berge...) [soit] plus précise et [apparaisse] distinctement pour l'analyse du dossier par l'Autorité environnementale et pour le public. » (p. 12 cadrage préalable). Si la suite « (plans masses, schémas, perspectives et coupes [...] etc.) » a été respectée, les dimensions n'apparaissent pas clairement.

En effet, l'étude d'impact présente de nombreux chiffres et dimensions. Dans le tableau « récapitulatif des dimensions des bâtiments », on trouve par exemple la taille de chaque cellule de stockage, page suivante, l'« altimétrie des niveaux du projet », mais en mètres NGF¹⁶, sans repère du niveau du sol (p. 66 et 67), sans que ne figurent ni la hauteur, ni la longueur de l'ensemble de la plateforme. Les seules mentions de hauteur dans le dossier concernent celle de la clôture sud (p. 64), des cellules de stockage (p. 66), les hauteurs libres en voirie pour les accès secours, la hauteur des substrats sur les toitures (p. 89), mais pas celle des bâtiments. Il est possible de calculer les dimensions en se reportant aux diverses pièces jointes notamment « PC4 – Notice architecturale et paysagère » et « PJ2 – Éléments graphiques ». Néanmoins, cette information doit être présentée de manière explicite, d'autant que les dimensions des bâtiments ont fait l'objet de nombreuses remarques dans les phases de consultation.

(4) L'Autorité environnementale recommande de présenter explicitement dans le dossier les dimensions du bâtiment entier en largeur, en longueur et en hauteur.

■ Un dossier touffu et difficile à appréhender

L'étude d'impact associée aux pièces complémentaires du permis de construire comporte plus de 60 pièces. Il aurait été plus adapté, pour une meilleure compréhension du dossier et notamment en vue de la consultation du public, de fusionner les différents documents constituant l'étude d'impact en un unique document, à l'exception du résumé non technique (RNT), et d'établir un sommaire en rendant plus accessibles les volets, tout en supprimant les pièces redondantes. Certains choix, comme celui de présenter la méthodologie dans une pièce et les résultats dans une autre, ne facilitent pas l'analyse de la qualité de l'évaluation environnementale et contraignent le lecteur à consulter plusieurs pièces simultanément.

De plus, les modifications du projet par rapport aux documents présentés en amont et lors de la première saisine ne sont pas mises en évidence, ce qui rend difficile l'appréciation des évolutions du projet.

Certains points ne sont pas mis à jour, il est par exemple indiqué que « le site concerné par le projet Green Dock est actuellement occupé par des installations industrielles qui ne font plus l'objet d'activités » (p. 30). Or les bâtiments sont presque tous démolis à date de l'étude, les sols sont à nu sur une partie importante du site.

Dans le RNT, certaines figures sont illisibles, alors que leur qualité est correcte dans l'étude d'impact (Ex : Liste des mesures prévues par Haropa Port, p. 23 du RNT et p. 34 de l'étude d'impact)

D'autres informations manquent ou sont peu claires. Ainsi, on lit « les occupants de Green Dock seront équipés, au plus tard en 2030, d'une flotte de véhicules de distribution urbaine exclusivement zéro-émissions. » (p. 25 du RNT, p. 28 de l'étude d'impact). Or, le lecteur à ce stade ne sait pas qui sont les occupants, quant aux

16 Nivellement général de la France - Le « niveau zéro » étant déterminé ici par le marégraphe de Marseille

véhicules, on ne connaît pas leur mode de fonctionnement, bien que l'on suppose qu'ils soient électriques¹⁷, à moins qu'une activité fondée sur la cyclo-logistique soit programmée.

Certains termes ou expressions peu usuelles ne sont pas définis, notamment ce que sont les « chaînes logistiques » (RNT p. 29)¹⁸, « distribution urbaine », « messagerie », « logistique du dernier kilomètre » (p. 102). Dans l'ensemble, ces choix contribuent à rendre le dossier peu accessible, y compris son résumé non technique et ne facilitent pas la participation du public.

■ Certaines études sont insuffisantes

Dans la troisième partie de l'avis, l'Autorité environnementale traite des différentes études thématiques au regard des enjeux (trafic, ensoleillement, biodiversité, bilan carbone). En l'état, certaines études ne permettent pas d'apprécier les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine sur ces aspects, ce qui ne permet pas la complète information du public et nécessite d'être corrigé.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le projet est aujourd'hui situé en zone UEPe du PLU de Gennevilliers et respecte les conditions de destination, et de gabarit (emprise au sol et hauteur). Cependant, l'Autorité environnementale relève que selon le calendrier de l'approbation à venir du PLUi de Boucles Nord de Seine (courant 2025), le projet devra être compatible avec ce dernier ainsi qu'avec l'OAP (orientation d'aménagement et de programmation) sectorielle sur le secteur du port.

Le port de Gennevilliers comprend un schéma d'orientation et de développement durable. On trouve sur le site d'Haropa ce schéma avec la mention « Document présenté au C.A. de Ports de Paris le 11 avril 2012 ». Le développement de la logistique y est bien inscrit, en cela le projet est cohérent avec ce document, en revanche, il ne l'est pas en ce qui concerne l'action « encourager le trafic ferroviaire portuaire », le projet n'incluant que la route et le fluvial alors qu'une voie ferrée était présente sur le site avant démolition, ni avec la stratégie environnementale, décrite visuellement sur le schéma de l'illustration 13.

17 Autre exemple « le projet Green Dock permet d'éviter l'artificialisation de quatre fois plus de surface en milieu péri-urbain » (p. 30). Mais l'explication n'est pas donnée.

18 Autres exemples « acrotère » (RNT p. 37). En architecture moderne, l'acrotère désigne le parapet sur une terrasse (Wikipédia) ou « ducs-d'Albe », etc.



Illustration 13- Stratégie environnementale. Haropa Port extrait du schéma d'orientation et de développement durable (Document présenté au C.A. de Ports de Paris le 11 avril 2012, seul disponible à date sur le site <https://www.haropa-port.com/fr/agence-de-gennevilliers>)

En effet, pour améliorer l'insertion environnementale, le schéma prévoit des berges naturelles. Or, 120 mètres de berge ne pourront pas être végétalisées en présence du ponton, et le linéaire restant disposera d'une faible largeur, ce qui rend peu vraisemblable le développement et le maintien de cette végétation.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Dans le cadrage préalable, « l'Autorité environnementale alerte sur la nécessité de présenter la démarche de conception du projet permettant un moindre impact du projet sur l'environnement et la santé. À cet égard, l'étude d'impact devra présenter les solutions alternatives étudiées. Eu égard aux dimensions imposantes du projet (longueur et hauteur importantes) et à la biodiversité en présence, une présentation de variantes permettant de préserver les berges de Seine sera attendue. ». Toutefois, la présentation de variantes pour préserver les berges n'a pas été réalisée.

L'Autorité environnementale a noté dans son avis de cadrage préalable que « le scénario « sans projet » est à définir. Il doit rendre compte de l'évolution de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, toutes opérations constitutives du projet considérées [...]. C'est la référence à utiliser pour l'évaluation des incidences du projet [...]. L'ensemble de cette démarche doit être restitué dans l'étude d'impact. En l'état, tel que présenté dans la note de cadrage, le scénario ne correspond pas au scénario d'évolution au fil de l'eau. »¹⁹

■ Justification des choix retenus

Le pétitionnaire indique que « la sanctuarisation et l'intensification de la logistique au sein des grandes plateformes multimodales existantes est décrit dans le SDRIF-E comme un levier d'optimisation majeur. » (p. 671).

S'il est vrai que les activités logistiques sont identifiées comme étant à préserver (orientation réglementaire OR113 du futur Sdrif-E), cet objectif vise à « contenir l'étalement des zones logistiques, notamment le long des axes routiers. » (OR114). Le Sdrif-E précise également que « les grands équipements et sites multimodaux

¹⁹ Le pétitionnaire présentait un scénario par défaut d'un site d'une plateforme de messagerie comprenant deux bâtiments de 10 000 m² sur une longueur de 450 m, permettant la massification et l'éclatement des flux de marchandises à proximité de la métropole, sans stockage, avec au minimum 300 employés, 80 quais poids lourds et 80 portes pour VUL (160 PL/jour et 400 VUL/jour).

doivent être relayés par des plates-formes, centres de distribution urbains et des espaces urbains de livraison qui devront être créés dans les zones urbaines denses » (OR122). Or, ces relais ne sont pas évoqués par le pétitionnaire.

Ensuite, le dossier indique que le port de Gennevilliers est adapté à l'activité de logistique et qu'il répond aux attentes de l'appel à projets lancé par Haropa Port (p. 672 et 673). L'Autorité environnementale note toutefois que le dossier ne précise pas si l'appel à projets indique un volume d'entrepôts ou un tonnage de marchandises à transporter.

Le dossier affirme également que le « projet vertical, [répond] aux enjeux de densification et de non-consommation d'espaces naturels ou agricoles. Le projet permet de développer environ 81 000 m² de bâtiments logistiques et 11 000 m² de bureaux sur un terrain d'une surface de 6,3 hectares, alors qu'il faudrait consommer environ 20 hectares de foncier pour mettre en place la même activité dans le cas d'un bâtiment en rez-de-chaussée ». Pour l'Autorité environnementale cette analyse omet la réflexion sur le dimensionnement du projet et la nécessité d'une telle surface de plancher et n'argumente pas autour du besoin de ces volumes de stockage.

(5) L'Autorité environnementale recommande de présenter les arguments et les études qui justifient le besoin d'une telle surface de plancher d'entrepôts logistiques par une étude de marché.

■ Solutions alternatives

Contrairement à ce qui aurait dû être envisagé pour permettre de qualifier l'impact du projet, le pétitionnaire a fondé son analyse sur le fait qu'une activité logistique doit nécessairement s'implanter sur ces parcelles. Pour l'Autorité environnementale, le scénario au « fil de l'eau » doit prendre en compte la situation future sans présumer d'un projet logistique.

Le scénario alternatif présenté comprend trois sites (p. 296). Le début de la chaîne logistique commence par la construction d'un entrepôt en périphérie urbaine, à Cergy-Pontoise. « Depuis la zone de Cergy Pontoise, située à une trentaine de kilomètres de Paris, opérer des activités de distribution n'est pas réaliste [...]. Il faut donc adjoindre à cet entrepôt logistique de stockage, des surfaces de distribution pouvant prendre en charge la quantité de marchandise iso du projet. Construction sur le terrain projet, route du bassin numéro 6, d'une messagerie de distribution urbaine de 15 000 m² », et enfin « construction d'un second bâtiment de distribution urbaine, au sein de la zone Aérolians de Tremblay-en-France ».

Les hypothèses d'étalement sur 20 hectares ne sont pas expliquées et le choix d'implantation des deux sites en dehors du port de Gennevilliers n'est pas justifié. La logistique fait actuellement l'objet d'études avec des hypothèses sur différentes trajectoires possibles²⁰ dont le pétitionnaire ne tient pas compte en réalisant un choix arbitraire : un scénario effectivement nommé « fil de l'eau » par l'Institut Paris Région (IPR) qui « correspond à une permanence des tendances observées sans rupture ni évolution majeure », mais le pétitionnaire aurait pu choisir une trajectoire « extensive » ou « restrictive » puisque des éléments de chaque trajectoire, selon l'IPR, sont « déjà à l'œuvre dans le système contemporain et travaillent à son évolution ». Le dossier n'explique pas non plus pourquoi le projet ne pourrait pas se positionner au bord d'une darse au sein du port plutôt que sur la berge de Seine. La pratique de petits dépôts relais dans les centres urbains n'est pas non plus étudiée, ni des scénarios avec utilisation du fret ferroviaire. Pourtant dans son éclairage sur la logistique²¹, l'Autorité environnementale notait que « les investisseurs n'utilisent que rarement les opportunités qu'apporte la densité du réseau ferroviaire francilien ».

Dans l'ensemble, la démarche ayant permis d'aboutir à l'unique scénario de substitution raisonnable n'est pas présentée, ce qui ne permet pas de justifier le choix retenu.

20 Institut Paris Région – L'entrepôt francilien à l'horizon 2040/ 2023 – Novembre 2023 https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/Institut/ORFL/Etudes/ressources/01-Organismes_publics_et_parapublics/1.3_IPR/2023_IPR_Logistique_IdF_2040.pdf

21 Éclairages 2023 MRAe Île-de-France - Les entrepôts logistiques

(6) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une comparaison entre différentes variantes du projet, différentes trajectoires logistiques réalistes afin de mettre en évidence le choix d'une solution au regard de ses incidences sur l'environnement et la santé humaine.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. Santé et cadre de vie

■ Paysage

Le pétitionnaire note que le site s'insère dans un environnement industriel mais qu'il sera « à proximité d'habitations (la plus proche à environ 225 m au nord). L'implantation du projet pourra donc être à l'origine d'une dégradation du paysage depuis ces habitations ». De plus, « les dimensions des bâtiments seront susceptibles de créer une barrière visuelle dans le paysage. » (p. 549). L'Autorité environnementale note que le pétitionnaire oublie l'ensemble des usagers de la Seine et de l'Île-Saint-Denis.

Le pétitionnaire affirme que « l'architecture soignée et végétalisée du futur bâtiment permettra de cacher l'arrière-plan industriel pour les habitations localisées côté Nord de la Seine. » (p. 549), et que « le projet, de par sa hauteur, permettra également d'empêcher les co-visibilités depuis les berges de Seine vers les installations de stockage d'hydrocarbures des sites SOGEPP et TRAPIL » (p. 583). Pour l'Autorité environnementale, cette affirmation est subjective, et ne tient pas compte de la ripisylve qui se développe depuis l'abandon du site, qui participe probablement davantage à limiter les co-visibilité depuis les berges vers les installations de stockage d'hydrocarbures. De plus, on peut constater sur l'illustration 15 que les cuves n'étaient déjà que peu visibles avec les anciens bâtiments, pourtant plus de deux fois moins hauts.

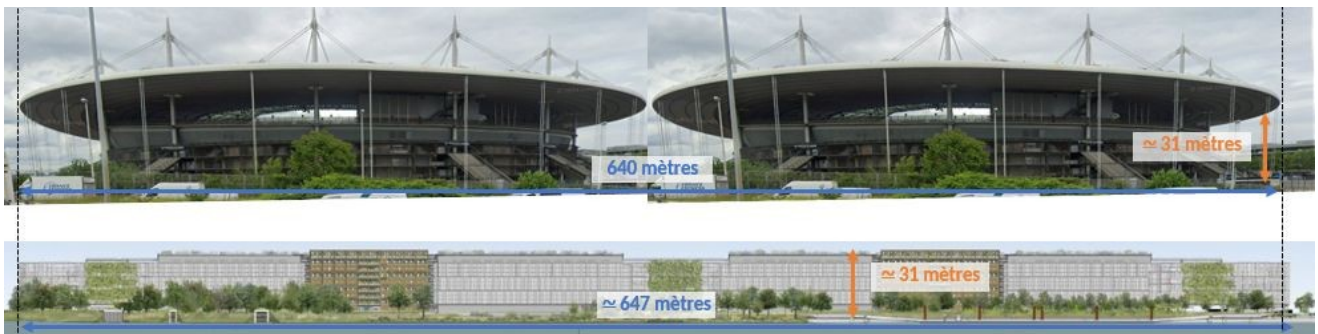


Illustration 14- Le bâtiment peut être représenté par deux stades de France pour sa longueur et sa hauteur : la longueur du stade est d'environ 320 mètres et 31 de hauteur depuis le parvis pour 42 m de hauteur au total sans les aiguilles (Selon différents sites internet, la hauteur depuis le parvis varie de 30 à 35 m). Certes, la perspective de la photo déforme la structure, mais permet toutefois de se rendre compte des dimensions du projet par rapport à un élément architectural connu du public. (Stade : google maps, vue de mai 2024 depuis l'A86, bâtiment : El p. 91, plan des aménagements paysagers modifié par la MRAe)

Avant démolition - Vue de face



Projet - Vue de face



Projet - Coupe-élévation Nord - (Sans la résille métallique)

Illustration 15 - Prise de vue depuis le chemin de halage à Épinay-sur-Seine, avant les travaux de démolition des bâtiments Logimmo et vue projet. Une flèche orange indique une cuve de la Société Sogep, qui semble être à hauteur des anciens bâtis, elle est masquée en bas par le projet. (Sources : PC6- Insertion du projet dans son environnement - Perspectives 1, 2 et 9 et PC3- Plan des coupes - Élévation).

Depuis le chemin de halage, lieu des vues de l'illustration 15, on ne peut voir l'ensemble du site, ni l'ensemble du bâtiment projet. La « coupe élévation », permet de visualiser la partie manquante cachée par l'Île-Saint-Denis à gauche du pointillé rouge ajouté par l'Autorité environnementale.



- **Illustration 16:** Vue projetée vers vers le sud-est. La flèche orange indique une cuve de la Société Sogep. En bas à gauche, lieu de prise de vue par drone (Source : PC6- Insertion du projet dans son environnement - Perspectives 1). Le pointillé vertical rouge marque le même repère que sur sur les vues de face.



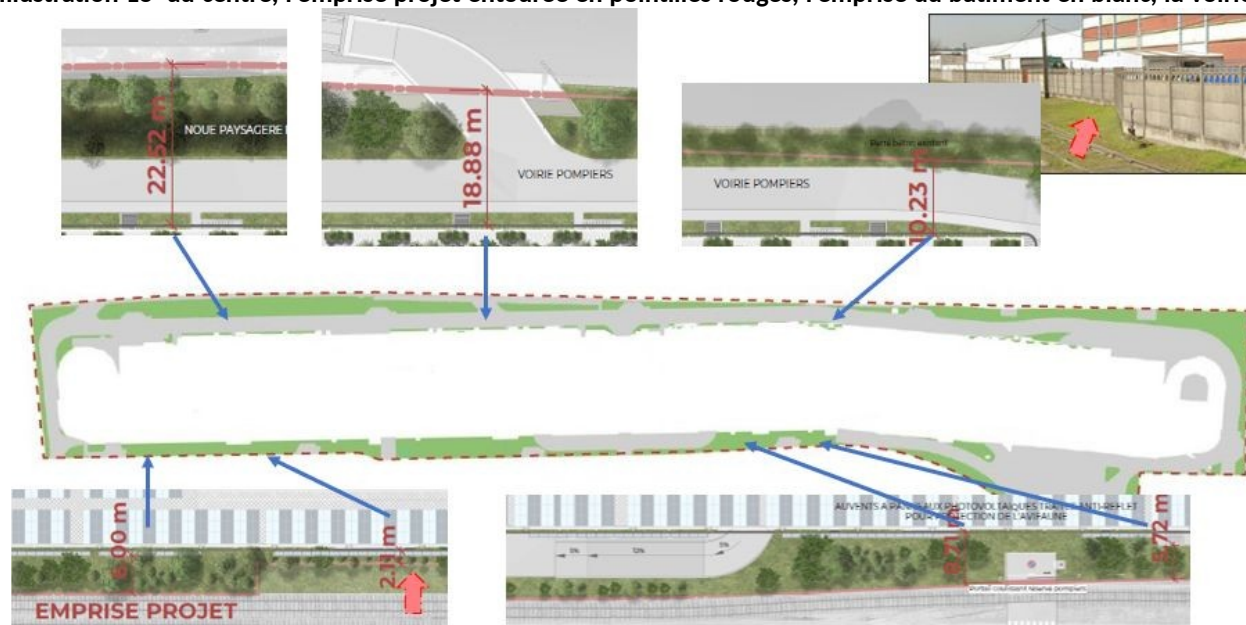
Illustration 17- Vue projetée depuis le pont du RER C. A gauche avant démolition – à droite projet (Source : PC6-Insertion du projet dans son environnement – Perspectives 5).

La vue de drone de l'illustration 17 est réalisée en contre-plongée, et par conséquent non représentative des vues réelles qu'auront les riverains ou les promeneurs car elle efface l'impact de la hauteur et du gigantisme du bâtiment en semblant s'associer avec la zone industrielle à l'arrière dont les bâtiments sont pourtant moins hauts. Par exemple, les cuves de la société Soggep (l'une d'elle est repérée par une flèche orange) semblent au même niveau, elles sont pourtant approximativement à la hauteur des anciens bâtiments Logimmo. En comparant avec la prise de vue avant démolition, et par un calcul simple, le bâtiment en projet sur l'illustration 17 fait 18,2 mètres au niveau des bureaux devant le ponton.

Les toitures sont aménagées avec des bacs potagers, un couvert prairial, des panneaux photovoltaïques alternés ou non avec les végétaux. La façade sera partiellement végétalisée sur la résille qui couvre le bâtiment.

Le pétitionnaire indique que les camions circuleront au sud du bâtiment, et ne seront pas visibles depuis la Seine, sauf pour les « activités de logistiques fluviales opérées à partir des pontons implantés en Seine » (p. 583). L'Autorité environnementale remarque que le nombre de véhicules qui emprunteront quotidiennement le ponton n'est pas indiqué à ce stade. Le pétitionnaire indique qu'« aucun véhicule logistique ne circulera tout le long du projet face à la Seine », considérant qu'ils n'empruntent pas l'ensemble de la voirie, et que « le paysage immédiat ne sera pas impacté », ce qui est peu convainquant (p. 583).

Illustration 18- au centre, l'emprise projet entourée en pointillés rouges, l'emprise du bâtiment en blanc, la voirie pom-



pier de 6 m de large au nord, et d'autres surfaces imperméables en gris (PC4 p. 26 la MRAe a enlevé le vert de la toiture). Autour, quelques grandeurs relevées sur les éléments graphiques (PJ2 p. 11). Au sud, sur la plus petite dimension, 2,11 m, on remarque que l'emprise projet présente un renforcement (flèche rouge) visible en façade sud (en haut à droite, Google maps).

Il est également indiqué que le bâtiment est implanté le plus au sud possible du terrain « afin de laisser le plus d'espace possible au paysagement de la berge nord du projet ». L'Autorité environnementale note qu'étant donné que le bâtiment et les structures associées (voiries, parkings) couvrent 80,2 % de l'emprise projet²², l'espace en question reste très limité. De plus, l'ensemble composé du bâtiment, de ses voies de dessertes et de la voirie pour les pompiers ne pouvait pas réellement être décalé vers le nord : au niveau de la courbure du bâti, il n'y a que 10,23 mètres de large, soit 4,23 mètres sans la voirie « pompiers », dont moins de la moitié côté berge d'après l'illustration 18.

Le pétitionnaire note que « la renaturation des berges proposée dans le cadre du projet Green Dock permettra de retrouver une continuité paysagère jusqu'alors inexistante ». Cette affirmation est peu vraisemblable puisqu'une ripisylve²³, bien que peu haute et peu large est déjà présente et pourrait se développer en absence de projet. En revanche, les actions de renaturation envisagées seront soumises à des pressions occasionnées par la présence du bâtiment, des routes et de l'occupation du site et sont, par conséquent, incertaines (voir le paragraphe biodiversité). Selon la paysagiste-conseil de l'État²⁴ « la proximité du bâtiment à la berge n'est pas acceptable en l'état car insuffisante. Cette implantation ne laisse aucune possibilité d'évolution d'intérêt à long terme, de servitude publique type piste cyclable ou promenade [...], même si ce programme n'est pas d'actualité ni compatible avec l'activité prévue aujourd'hui à cet emplacement. Un projet comme celui-ci devrait, a minima, offrir l'opportunité d'une renaturation généreuse de la berge, [...]. Par ailleurs il aurait été préférable de laisser une plus forte épaisseur de nature sur les berges, plutôt que de penser une nature hors sol, tel que proposé sur le toit ».

En conclusion, le pétitionnaire indique que l'« impact du projet [sur] l'environnement proche et immédiat [est] modéré ». Cette assertion ne s'appuie pas sur un argumentaire rigoureux et ne prend notamment pas en compte la hauteur des bâtiments au sein de la zone concernée. Elle est en contradiction avec l'avis des paysagistes conseils de l'État. Pour l'Autorité environnementale, ce jugement d'impact « modéré » témoigne d'une méconnaissance des enjeux environnementaux et des conséquences qu'est susceptible d'occasionner un projet de cette dimension.

(7) L'Autorité environnementale recommande de :

- diminuer l'impact paysager du projet et atténuer l'effet de barrière visuelle : par exemple par une diminution de sa volumétrie ou par une épaisseur de ripisylve multistrates ;
- préciser les mesures de gestion et de suivi des éléments végétalisés.

■ Ensoleillement et ombres projetées

La méthodologie présentée dans l'étude d'impact indique : « Les résultats [de l'illustration 19] ont été obtenus par utilisation d'une maquette 3D CAO [conception assistée par ordinateur] du projet et du site environnant, puis ajout de luminaires [...]. L'éclairage a ensuite été simulé pour mesurer les apports en lumière liés au projet sur différentes surfaces de mesure. Les résultats ont été rapprochés des mesures effectuées sur site avec l'éclairage existant, ainsi que des règles et standards actuels pour obtenir une appréciation qualitative de l'impact » (Étude d'impact lumière - Annexe 12 p. 15 - Maquette p. 16).

22 PC4 p. 26, surface emprise sol bâtiments = 58,4 %, surface imperméabilisée et artificialisée = 21,8 %, surface perméable végétalisée = 19,8 %

23 La ripisylve est l'ensemble des formations boisées, arbustives et herbacées présentes sur les rives d'un cours d'eau.

24 1^{er} avis en 2021. Un deuxième avis équivalent a été émis en 2025 « La coupe et le plan, montrent bien la faiblesse de la ripisylve face au gigantisme de la façade bâtie »

		cumul de lumière annuelle (klux.h)		Variation
		actuel	projet GreenDock	
Chemin de halage	facade (surface verticale)	71 764	71 767	0,00%
	jardin (surface horizontale)	10 797	10 794	-0,03%
Rue H.Péronnet	facade (surface verticale)	72 061	72 043	-0,02%
	jardin (surface horizontale)	10 633	10 633	0,00%

Illustration 19- Les résultats de l'étude d'impact lumière (Annexe 12 p. 15).

En conclusion, le pétitionnaire indique qu'une étude d'ensoleillement a été réalisée et que « *La quantité de lumière annuelle reçue par les riverains varie de façon négligeable, avec des variations de - 0,02 % pour les riverains en hauteur, et de - 0,03 % pour les riverains situés à proximité de la Seine.* » (p. 536).

L'Autorité environnementale note que le fait qu'il s'agisse d'un « cumul » n'est pas usuel, et peu intelligible, au regard des études d'ensoleillement couramment rencontrées. De plus l'unité « klux.h » est difficile à comprendre et n'est pas accompagnée d'une explication. Ce choix complexifie la comparaison avec des repères habituels, par exemple l'article R. 4223-4 du code du travail qui impose 120 lux pour éclairer un local de travail, 50 lux correspondant à une ambiance tamisée²⁵.

L'étude présente ensuite « *La course du soleil* » « *en vue « fish-eye »*. Elle représente la vision en regardant le ciel (zénith), et en faisant figurer l'ensemble des volumétries à 360° ». Aucune autre explication n'est donnée, alors que ces vues sont peu usuelles. Le « 90° » central représente le zénith, et les cercles concentriques la trajectoire apparente du Soleil à différentes dates. L'Autorité environnementale note que la position de l'observateur fictif n'est pas affichée et que la nature des bâtiments autres que ceux du projet n'est pas précisée. Il aurait été plus judicieux de présenter des cartes de modélisation des ombrages classiques, compréhensibles d'un coup d'œil.

En légende de la vue de droite de l'illustration il est noté que « *la végétation occulte en grande partie le projet Green Dock, que ce soit par sa présence sur le chemin de halage ou sur l'île Saint-Denis* ». Cela est très exagéré, puisqu'on voit très bien les anciens bâtiments sur l'illustration 15.

L'étude est par conséquent incompréhensible. La méthodologie est mal présentée, les données d'entrée sont peu claires, les résultats peu lisibles pour le grand public et rien ne permet de garantir la robustesse de l'analyse.

Dans l'étude d'impact, des plans de masse d'ensoleillement réalisés par l'agence d'architecture sont présentés (p. 538). Aucune méthodologie n'est présente dans le dossier. Sollicité par mail, le pétitionnaire « *confirme qu'il n'existe pas d'étude ou de documents supplémentaires d'où proviendrait la figure 183²⁶* [plan de masse d'ensoleillement] ». Les figures sont réalisées aux équinoxes et aux solstices²⁷.

L'Autorité environnementale constate que les horaires choisis ne correspondent pas toujours aux horaires du lever et du coucher de soleil, alors que les ombres sont plus importantes lorsque le soleil est bas sur l'horizon. Par exemple, le 21 mars, les modélisations sont faites 1 h après le lever du Soleil, et 2 h avant, le 21 juin, presque 3 h avant le coucher du Soleil, etc.

Devant ces lacunes manifestes et à la demande de l'Autorité environnementale, la Driat a réalisé une étude des ombres projetées, fondée sur les positions du soleil données par le site internet « Suncalc.org » et une représentation 3D dans un logiciel de « système d'information géographique », avec une source lumineuse positionnée avec les mêmes coordonnées (azimut et altitude) pour simuler le soleil. La topographie est don-

²⁵ Le lux correspond à un flux lumineux de 1 lumen couvrant uniformément 1 mètre carré. Par exemple, les ampoules donnent l'éclairage en lumen, et une ampoule de 1 000 lumens dans une pièce de 10 m² donnera un éclairage de 100 lux.

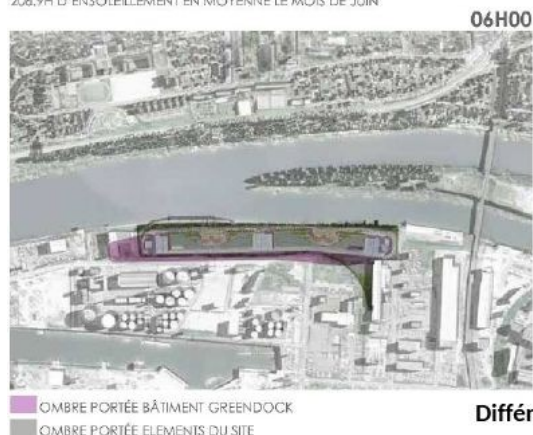
²⁶ Mail du 25/03/2025, via l'autorité ayant fait la saisine projet.

²⁷ 21 mars 8h, 12h et 17h (soleil entre 6h52 - 19h03) ; 21 juin 6h, 12h et 19h (soleil entre 5h48 - 21h57) ; 23 septembre - 9h, 12h et 15h (soleil entre 7h39 - 19h45) ; 21 décembre 9h, 12h et 15h (soleil entre 8h42 - 16h55)

née via un modèle numérique de terrain (MNT). Le bâtiment a été approximé par un parallélépipède de base 647,58 x 59,37 mètres sur 33,65 mètres de hauteur (hauteur maximale).

Les illustrations 20, 21 et 22 montrent les résultats obtenus par l'agence d'architecture et ceux obtenus par la Driat.

21 JUIN SOLSTICE D'ÉTÉ (SOLEIL ENTRE 5H48 - 21H57)
206,9H D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE JUIN



Différentes échelles

Illustration 20- Ombres projetées le 21 juin à 6h. A gauche, étude d'impact p. 538, à droite Driat.

Le 21 juin, à 6 h, on constate une différence très importante entre les deux modélisations : il n'y a presque aucune ombre pour l'agence, alors que pour la Driat, une grande partie du port est dans l'ombre du projet.

23 SEPTEMBRE ÉQUINOXE D'AUTOMNE (SOLEIL ENTRE 7H39 - 19H45)
160,2H D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE SEPTEMBRE

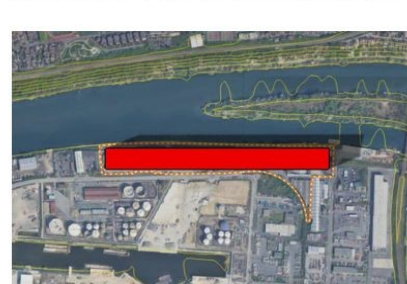
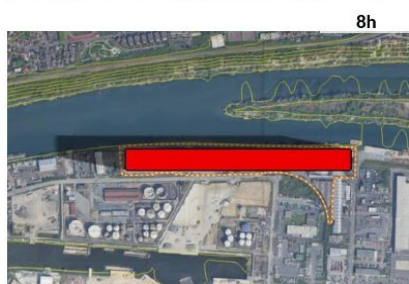
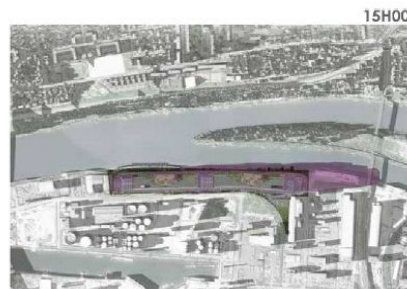


Illustration 21- Ombres projetées le 23 septembre. En haut, étude d'impact p. 538, en bas Driat. Avec 8 h au lieu de 9 h, puis à 12h et 15h.

On constate qu'à 8h, l'ombre est plus importante qu'à 9h, et on comprend qu'à 19h - 19h30, l'ombre aurait été bien plus grande qu'à l'horaire choisi de 15h.

21 DÉCEMBRE SOLSTICE D'HIVER (SOLEIL ENTRE 8H42 - 16H55)
50,8H D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE DÉCEMBRE

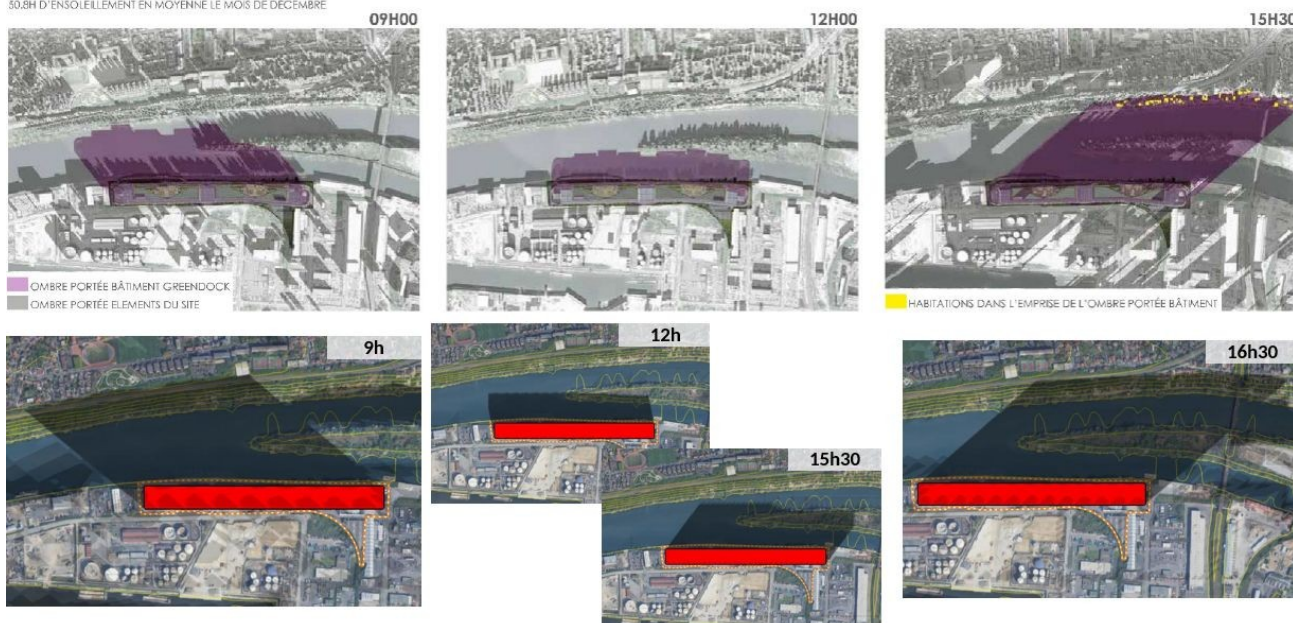


Illustration 22- :Ombres projetées le 21 décembre. En haut, étude d'impact p. 539, dessous Drieat.

L'Autorité environnementale constate qu'à 9 h une partie de la zone Natura 2000 est dans l'ombre, elle le restera toute la journée. Le matin, puis vers 15h30, une partie de la berge côté Épinay-sur-Seine sera dans l'ombre. Vers 16h-16h30 une partie des habitants sera dans l'ombre.

(8) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude d'ensoleillement rigoureuse, intelligible et complète, d'en exposer la méthodologie et d'indiquer la perte d'ensoleillement en heures, mois par mois et en cumul annuel, et ce pour la zone Natura 2000, les habitants de la berge nord de la Seine au niveau du chemin de halage et de la rue Henri Peronnet, et de prévoir des mesures de réduction de la perte d'ensoleillement, notamment en hiver, par exemple par une réduction de hauteur du bâtiment.

■ Nuisances sonores

Les nuisances associées au chantier de démolition des bâtiments Logimmo n'ont pas été prises en compte.

Les travaux de construction sont prévus pour durer de 24 à 28 mois. Ils sont décrits dans le paragraphe 2.4.2. (à partir de la p. 93). On trouve notamment des forages pour la pose de pieux, le terrassement pour le sous-sol, le montage de la charpente, une intervention au niveau du futur ponton, etc. Le pétitionnaire note que « pendant cette phase, la circulation de camions et de barges pour l'évacuation des terres est prévue. » (p. 96). Il indique aussi qu'« une charte de chantier à faibles nuisances (tant pour le voisinage et l'environnement naturel que pour le personnel des entreprises prenant part au chantier et les riverains) sera établie pour être une des pièces contractuelles constitutives du marché de travaux. » (p. 99).

Des mesures de réduction sont indiquées, comme la réalisation des travaux uniquement les jours travaillés de 7h à 18h, et l'information des riverains est prévue (p. 520). Ces mesures de réduction paraissent insuffisantes, et le pétitionnaire ne donne aucune indication sur la façon dont la zone Natura 2000 pourra être véritablement protégée du bruit et de la poussière. Au sujet de l'environnement, il est noté « limitation au maximum des travaux réalisés entre 22h et 6h du matin. » ce qui semble contradictoire avec des travaux uniquement de jour (p. 521).

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée sur 7 jours continus en septembre 2023 sur 14 points de mesure. Dans l'ensemble, les niveaux sonores sont du même ordre de grandeur sur l'ensemble des points et les différences de niveaux sont assez faibles entre la période diurne et la période nocturne.

Les principales sources de bruit générées par le projet en fonctionnement sont associées à :

- « la circulation des véhicules dans l'emprise du projet (poids-lourds et véhicules d'enlèvement des

déchets et véhicules du personnel) et des barges au niveau de la Seine ;

- aux activités de chargement et déchargement des marchandises au niveau des quais des bâtiments et au niveau du ponton ;
- aux équipements techniques installés en extérieur (pompes à chaleur installées en toiture des bâtiments dans des locaux fermés, motopompe du réseau sprinkler, installée dans un local fermé et fonctionnant de façon ponctuelle uniquement pour les phases d'essais en fonctionnement normal, etc.) » (p. 521).

La modélisation acoustique réalisée montre l'absence de dépassements des seuils réglementaires en limite de propriété. (P 523 à 525).

L'Autorité environnementale remarque l'absence de point de mesure au niveau de la zone Natura 2000 et l'intégration d'une protection paysagère dans les calculs dont l'efficacité n'est pas démontrée (p. 526).

(9) L'Autorité environnementale recommande de :

- réaliser des mesures et une modélisation permettant de rendre compte du niveau sonore au niveau de la zone Natura 2000 pendant les travaux et en fonctionnement ;
- démontrer l'efficacité de la protection paysagère sur le bruit.

■ Risques naturels et technologiques

Le pétitionnaire précise que « le projet se situe dans une aire inscrite à l'intérieur des zones délimitées par le PPRI (plan de protection contre le risque d'inondation) approuvé par arrêté du 9 janvier 2004, et respecte les conditions spéciales du règlement du PPRI annexé au PLU approuvé en janvier 2023 » (p. 715). Le projet est situé en partie en zone C (zone urbaine dense) et dans la marge de recul de la zone A (zone à forts aléas et zone à préserver pour la capacité de stockage de la crue quel que soit le niveau d'aléa). Malgré cela, les bureaux ont été implantés côté Seine car le projet se situe dans le périmètre d'exposition au risque de surpression et thermique du PPRT (plan de prévention des risques technologiques) SOGEPP – TRAPIL. Le pétitionnaire indique que d'après les résultats de plusieurs études, la façade nord est moins exposée que la façade sud au risque de surpression et n'est pas du tout exposée au risque thermique (p. 738).

En ce qui concerne la pollution des sols, les remblais sont de qualité médiocre jusqu'à environ 3 m de profondeur et contiennent de l'amiante. Il existe également une pollution ponctuelle en hydrocarbures et en tétrachloroéthane. Dans les gaz du sol, on trouve une pollution en tétrachloroéthylène (2,2 à 12 µg/m³), en benzène (2,1 à 17 µg/m³), en xylènes (280 à 610 µg/m³) et en naphtalène (16 à 18 µg/m³). Le schéma conceptuel du site est modifié et inclut notamment un sous-sol à quatre mètres de profondeur. Une analyse des risques résiduels prédictive (ARR) est présente en annexe 6. Une ARR de fin de travaux devra être réalisée.

(10) L'Autorité environnementale recommande de joindre le plan de gestion de la pollution en plus de l'attestation

■ Assainissement et gestion des eaux pluviales

Le projet ne sera pas relié au réseau d'assainissement collectif. Il prévoit une micro station d'épuration en zone inondable et un rejet en Seine après traitement. Des mesures sont prévues pour éviter que la microstation rejette dans la Seine (clapet anti retour, ancrage radier béton, ventilation au-dessus des plus hautes eaux connues). L'accord du service public d'assainissement non collectif (SPANC) devra être demandé avant les travaux.

Le projet prévoit des toitures végétalisées et une noue paysagère à ciel ouvert. Il est prévu la récupération des eaux pluviales pour l'alimentation des réservoirs des WC, le lavage des sols et l'arrosage des espaces végétalisés. Le pétitionnaire indique que les pluies exceptionnelles seront gérées par des ouvrages de rétention enterrés. Cependant, le volume total disponible à la crue à l'état initial (pour une crue centennale) est évalué à 28 548 m³. Il n'est pas précisé si cet état initial hydraulique prend en compte les démolitions actuellement opérées puisqu'il indique « les bâtiments ne sont pas considérés inondables à l'état actuel » (p. 191), aussi la compensation hydraulique n'aurait pas été évaluée au regard du site tel que mis à disposition par Haropa mais

d'une situation pré-existante avec des bâtiments qui ont presque tous été démolis. Ce point est crucial, notamment pour permettre la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques inondation.

(11) L'Autorité environnementale recommande de préciser comment est calculé le volume initial disponible à la crue pour assurer la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques inondation

Il est également prévu la réalisation d'un rabattement permanent de la nappe des alluvions afin de maintenir les infrastructures hors d'eau à l'aide de sept puits de pompage, et les eaux seront rejetées en Seine. Durant le chantier, un rabattement de la nappe d'accompagnement de la Seine est prévu. (p. 46). Ces dispositifs seront vérifiés lors de l'instruction IOTA (loi sur l'eau) et n'appellent pas de remarque de la part de l'Autorité environnementale.

3.2. Biodiversité

Dans son cadrage préalable, l'Autorité environnementale alertait « sur la nécessité de bien définir le périmètre choisi pour le diagnostic (pour l'instant restreint à l'emprise du projet) et de prendre en compte l'ensemble des enjeux en présence : proximité forte de l'île Saint-Denis, zone Natura 2000 notamment sa pointe nord qui fait face au site du projet, et de la présence de corridors écologiques identifiés au SRCE. ».

Bien que l'aire d'étude éloignée retenue par le pétitionnaire soit de 5 km autour du projet, l'aire d'étude rapprochée sur laquelle sont conduits les inventaires se limite à la seule emprise de la plateforme logistique. De fait, l'état initial de la biodiversité, la qualification des enjeux et l'analyse des incidences du projet est conduite à cette échelle très restreinte. Pourtant, les infrastructures envisagées produiront des effets sur un périmètre plus large, sur lequel il est nécessaire d'évaluer à la fois les enjeux et les conséquences du projet avec précision, en disposant de données robustes et produites par le pétitionnaire et ses équipes.

Aussi, il apparaît nécessaire de compléter l'étude de la faune, de la flore, des habitats et des fonctions écologiques à une échelle plus pertinente qui tiendra compte des nuisances occasionnées par la circulation occasionnée par la chaîne logistique et par les dimensions des bâtiments (ombre portée, coupure visuelle, pollutions lumineuses, etc.). Cette aire d'étude rapprochée devrait au minimum proposer une zone tampon autour du site qui intègre la partie ouest de l'Île-Saint-Denis.

(12) L'Autorité environnementale recommande de reconduire l'étude écologique à une échelle pertinente, qui tienne compte de l'ensemble des incidences occasionnées par l'exploitation du projet, en considérant une zone tampon autour du site qui intègre au minimum la partie ouest de l'Île-Saint-Denis.

■ Périmètres d'inventaires et réglementaires

A environ 75 mètres du projet, au niveau de l'Île-Saint-Denis, se trouve un site Natura 2000, zone de protection spéciale oiseaux, identifié sous le n° FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis ». Cette zone Natura 2000 réglementaire est incluse dans une Znieff de type II²⁸, identifiée sous le n° 110030009 « Pointe aval de l'île Saint-Denis ».

28 Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique. L'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire, des secteurs de plus grand intérêt écologique abritant la biodiversité patrimoniale. Source et détails : <https://inpn.mnhn.fr/programme/inventaire-znieff/presentation>

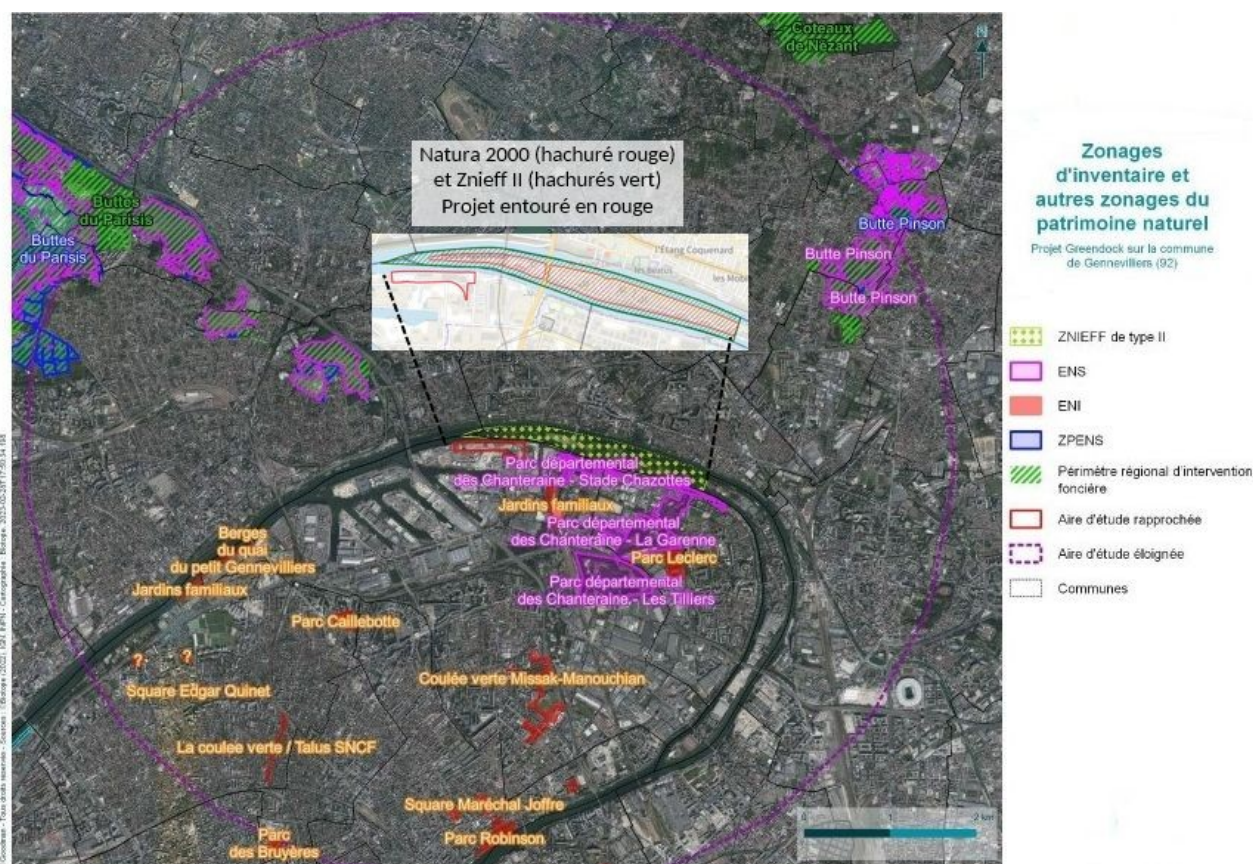


Illustration 23- Zonages d'inventaires et réglementaires , dont de nombreux sur les berges de Seine.

■ Schéma régional de cohérence écologique

L'aire d'étude à proximité du projet intercepte un réservoir de biodiversité (Île-Saint-Denis) et deux corridors, un herbacé et un fluvial visibles sur l'illustration 24. La fonctionnalité de ces corridors est réduite, soit par des obstacles au déplacement, soit par la fragmentation des habitats ou une diminution très importante des surfaces de ces habitats. Ces corridors sont à restaurer.

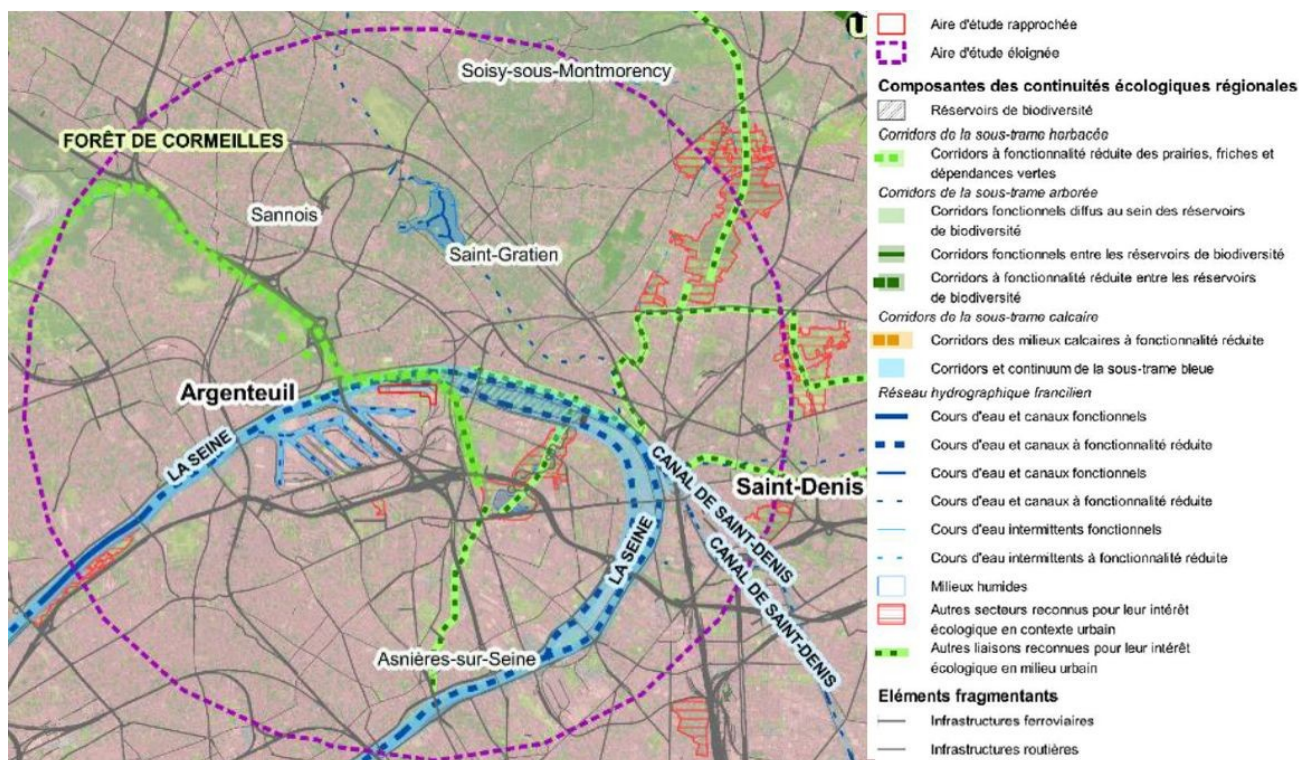


Illustration 24- Schéma régional de cohérence écologique. A proximité du site se trouve un corridor fluvial à fonctionnalité réduite constitué par la Seine et un corridor à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes (herbacé)

Certains enjeux du SRCE sont rappelés dont « réduire l'artificialisation des berges des cours d'eau et favoriser le développement d'habitats diversifiés », « limiter la minéralisation des sols qui isole la faune du sol et réduit les habitats disponibles pour la faune et la flore en milieu urbain » et « promouvoir et généraliser les pratiques de gestion des espaces verts et naturels adaptées à la biodiversité. » Un des objectifs également : « la restauration d'un corridor alluvial multitrames en contexte urbain (comprend la Seine, la berge et l'ensemble de l'aire d'étude rapprochée) ». (Annexe 5 p. 141).

Sur l'illustration 25, l'objectif cité est bien visible. Pour simplifier, la légende a été réduite au corridor à restaurer.

Le pétitionnaire indique que le projet est compatible avec le SRCE : « le retrait entre les berges et le bâtiment permet l'implantation d'un socle végétal généreux » et que « tous les espaces verts nouvellement créés prennent racine en pleine terre via la démolition du réseau ferré » (p. 546).

L'Autorité environnementale souligne le fait que si la berge est entre 10 et 22 mètres du bâtiment, entre les deux se trouve une voirie pompier imperméable de six mètres de large.

Le projet prévoit la végétalisation de la part restante de la berge. Toutefois, une végétalisation sur une largeur aussi faible ne permettra vraisemblablement pas de restaurer des habitats fonctionnels. En effet, la végétation sera exposée à des effets de bords intense du fait de l'imperméabilisation de la voirie et susceptible d'être régulièrement soumise à des pressions d'origine humaine. De fait, sa valeur fonctionnelle pour la faune sera affaiblie et elle ne participera pas à restaurer les continuités écologiques identifiées.

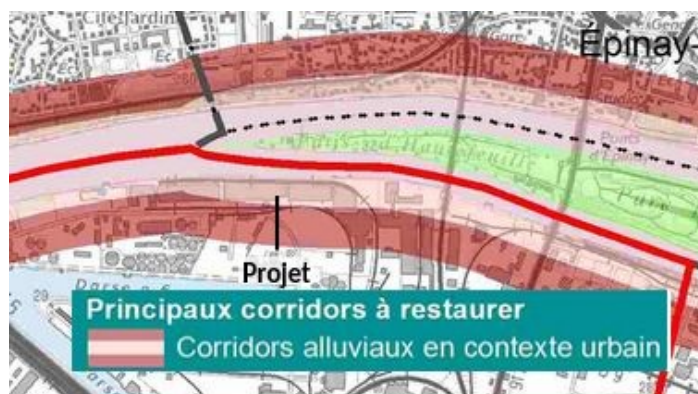


Illustration 25- Principaux corridors à préserver ou à restaurer dans la commune de Gennevilliers (ARB - IDF, modifié par la MRAe)

(13) L'Autorité environnementale recommande de modifier le projet de manière à favoriser la végétalisation des berges sur une largeur de 10 à 20 mètres sans conflit d'usage avec la voirie et restaurer la continuité du corridor alluvial.

■ Habitats, faune et flore à l'état initial

Le pétitionnaire précise : « Un diagnostic écologique a été réalisé [...] sur une année complète, sur la période 2022-2023, complété en juin, juillet, septembre et novembre 2024 et en janvier 2025 (avifaune, chiroptères, flore et habitats) » (p. 194). La pression d'observation pour certains groupes taxonomiques apparaît limitée au regard des exigences écologiques et du nombre d'observateur, par exemple pour l'unique passage (diurne + nocturne) pour les amphibiens. Si les autres groupes bénéficient de plusieurs passages pour l'observation, plusieurs inventaires ont été mutualisés sur les mêmes dates par un seul observateur pour des groupes très différents (oiseaux, mammifères, reptiles, insectes), ce qui pose la question de la spécialisation, du temps d'observation effectif par taxon, et de la qualité des données recueillies. Cette organisation, bien que cohérente d'un point de vue logistique, engendre des biais de sous-détection potentielle, en particulier pour les espèces discrètes ou à activité crépusculaire. Le risque est une représentation partielle de la biodiversité présente, peu favorable à une analyse fine des enjeux écologiques. Un renforcement de l'effort d'échantillonnage et une spécialisation accrue des observateurs auraient permis d'améliorer la robustesse de l'état initial.

• Habitats et flore

Une cartographie des habitats montre que la friche industrielle a été colonisée par la végétation : « 193 espèces végétales recensées sur l'aire d'étude rapprochée²⁹ ». « La richesse floristique de l'aire d'étude rapprochée est relativement importante pour un paysage aussi artificialisé. Ceci s'explique en partie par la richesse spécifique au sein des friches, ainsi que par la présence de micro-habitats divers (fissures de béton, bandes enherbées...) favorables à la présence d'espèces supportant des conditions extrêmes. La présence de la Seine permet également le maintien de quelques espèces [16] de milieux humides à large niche écologique, toutes disséminées sur les bordures de chemin ou au sein des friches, en passant par les quais minéralisés de la Seine » (carte p. 201, citation p. 202). Le site est situé en classe B de la cartographie de la Driat : zones humides probables dont le caractère humide reste à vérifier et les limites à préciser. Les investigations réalisées montrent qu'aucune surface de l'aire d'étude rapprochée ne peut être caractérisée comme zone humide.

Trois espèces terrestres de flore remarquables sont identifiées : la crépide jolie, enjeu contextualisé « très fort », la gesse hérissée et le pavot argémone, enjeu contextualisé « moyen ». Ces espèces patrimoniales sont localisées en bordure nord du site (Annexe 5 p. 52 et 54).

• Entomofaune

11 espèces d'insectes (7 lépidoptères, 4 odonates) sont présentes sur le site, aucune espèce patrimoniale et/ou protégée n'a été observée. L'étude indique que « les friches en zone industrielle ne sont fréquentées que par des papillons généralement avec une grande valence écologique. Le site n'est qu'une zone de chasse pour quelques espèces d'odonates. Aucun secteur n'est essentiel pour le bon accomplissement du cycle biologique des insectes » (Annexe 5 p. 68). L'enjeu est considéré comme négligeable, mais n'est évalué que sur la seule aire d'étude rapprochée, ce qui est insuffisant pour apprécier les enjeux locaux et les incidences susceptibles d'être occasionnées par le projet.

• Reptiles

Le lézard des murailles a été contacté sur le site, notamment le long des rails avant que ceux-ci soient retirés. L'espèce peut réaliser son cycle de vie sur le site. C'est une espèce protégée, mais commune en Île-de-France, l'enjeu est considéré « faible », mais n'est évalué que sur la seule aire d'étude rapprochée, ce qui est insuffisant pour apprécier les enjeux locaux et les incidences susceptibles d'être occasionnées par le projet.

• Avifaune

L'étude indique que via la bibliographie et les bases de données récentes localisées sur ou à proximité de l'aire

29 L'aire d'étude rapprochée = le site projet et léger dépassement

d'étude rapprochée, 93 espèces d'oiseaux dont certaines sont patrimoniales sont présentes sur le site. En période de reproduction, 40 espèces d'oiseaux dont 20 nicheuses ont été contactées, les 20 autres utilisaient le site comme transit ou pour l'alimentation, 30 espèces sont protégées. En dehors de cette période, 32 espèces ont été contactées parmi elles, 25 espèces étaient hivernantes ou sédentaires, et sept en transit ou halte migratoire. Au total, 15 espèces d'oiseaux nicheurs sont jugées remarquables, ainsi que dix espèces migratrices ou hivernantes (Annexe 15 p. 110 et 111).

Les enjeux écologiques des oiseaux remarquables sont présentés dans un tableau, ces enjeux sont jugés « fort » ou « très fort » pour le serin cini, le chardonneret élégant, le moineau domestique et le faucon crécerelle en période de reproduction. L'essentiel des observations a été réalisé sur l'aire d'étude rapprochée, ce qui est insuffisant pour apprécier les enjeux locaux et les incidences susceptibles d'être occasionnées par le projet.



• Illustration 26- Serin cini, chardonneret élégant, faucon crécerelle et moineau domestique : espèces du site à enjeu fort. (© O. Roquinarç'h, J. Iagnel, A. Baudry, C. Thierry)

Le pétitionnaire a identifié les bâtiments dans lesquels nichaient en 2022 cinq couples de moineaux domestiques, au moins un couple de faucon crécerelle, un couple de rouge-queue noir et un de bergeronnette grise. Le chardonneret élégant, le verdier d'Europe, l'accenteur mouchet, et hypolaïs polyglotte sont des nicheurs possibles ou probable sur le site, sur la ripisylve ou les zones arbustives. (Annexe 5 p. 117).



Illustration 27- Martin pêcheur, sterne pierregarin, espèces toutes deux inscrites à l'Annexe I de la Directive « Oiseaux », les espèces les plus menacées d'extinction. (© J.P. Siblet, A. Baudry)

Le Docob³⁰ des « Sites de la Seine-Saint-Denis » présente deux espèces qui sont présentes sur l'île Saint-Denis, faisant face au projet, il s'agit du martin-pêcheur d'Europe et de la sterne pierregarin. Selon l'étude, « le Martin-pêcheur d'Europe doit réaliser son cycle de vie intégral entre les berges de l'aire d'étude rapprochée et l'île Saint-Denis. » En période internuptiale, une colonie de grands cormorans, dont jusqu'à 300 individus ont été comptés, s'installe sur l'île-St-Denis (Annexe 5 p. 127).

• Mammifères

L'étude faune flore note la présence probable du hérisson sur site, espèce protégée, mais non contactée, l'enjeu est considéré faible (Annexe 5 p. 131)

Les espèces de chauves-souris contactées sont la pipistrelle commune, la noctule, la pipistrelle de Kuhl et la pipistrelle de Nathusius. Ces quatre espèces sont protégées et patrimoniales. La synthèse des degrés de menace justifiant les enjeux sont listés dans un tableau et leur présence sur le site et la zone Natura 2000 est indiquée. La Pipistrelle commune est toujours l'espèce la plus active sur site où elle trouve un terrain de chasse. Cette espèce a été contactée à chacune des six nuits d'enregistrement, avec une moyenne de 137 contacts par nuit sur 2022-2023. L'ensemble des milieux présents lui sont favorables pour la chasse et le tran-

30 Document d'Objectifs du site Natura 2000 FR1112013 « Sites de la Seine-Saint-Denis », Conseil général de Seine-Saint-Denis, Bobigny, 2010

sit. Aussi, bien qu'aucun secteur favorable au gîte ne soit identifié sur l'aire d'étude rapprochée, le niveau d'enjeu est qualifié de « fort » pour cette espèce. (Annexe 5 p. 133 à 139). Pour les trois autres espèces, l'enjeu est qualifié de « moyen à faible » en raison du faible nombre de contacts enregistrés.

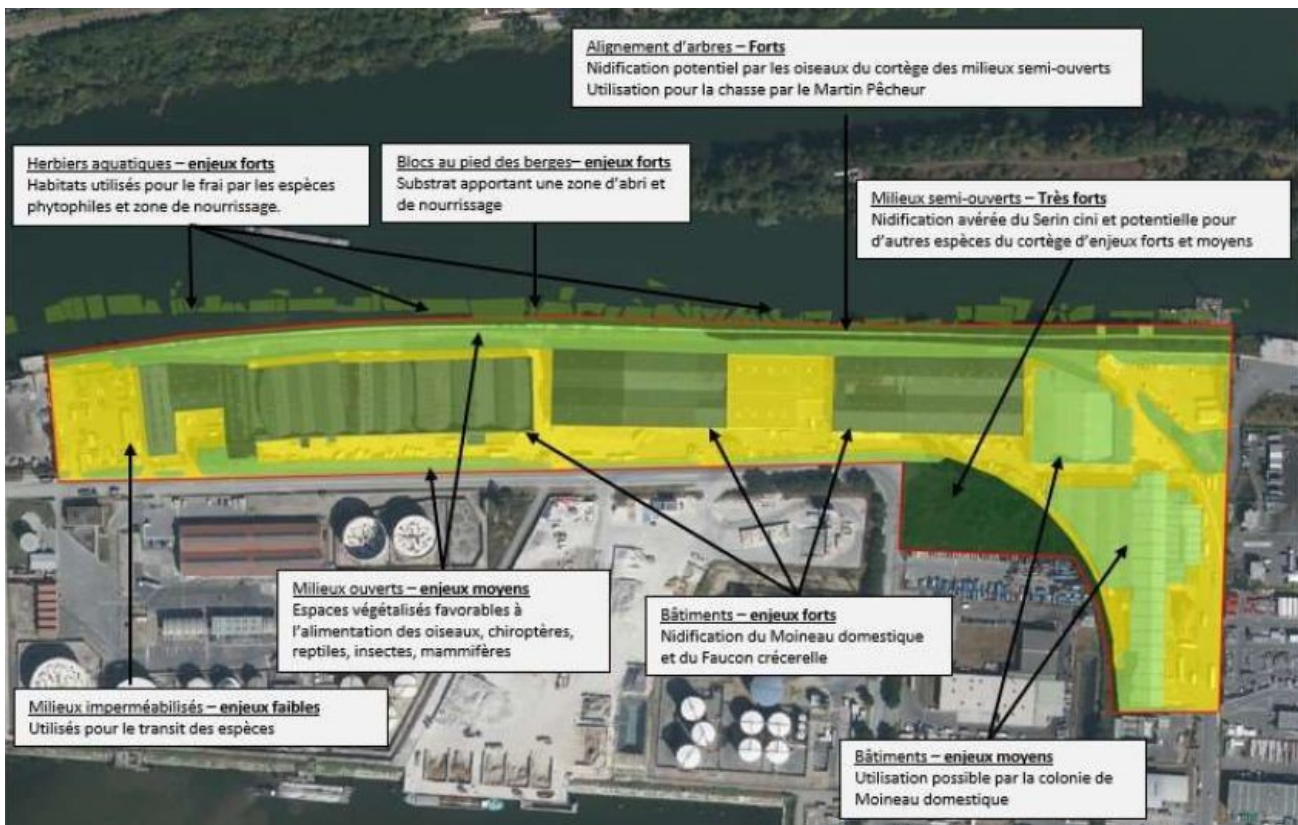


Illustration 28- Carte de la synthèse des enjeux dans le périmètre rapproché entouré en rouge (Annexe 5 p. 152).

Un tableau présente une synthèse des enjeux faune flore et la cartographie de l'illustration 28 les localise (p. 152).

■ Impact des travaux de démolition

Les travaux de démolition ont fait l'objet de mesure pour réduire les incidences directes sur les espèces. Ces mesures étaient entre autres l'adaptation du calendrier des travaux, le colmatage des interstices des bâtiments pour empêcher le retour des espèces associées au bâti, des effaroucheurs sonores, l'installation de nichoirs (cinq pour les moineaux, deux pour les faucons crécerelle, un pour les rouge-queue noirs et un pour les bergeronnettes grises) la dépose des rails en période d'activité du lézard des murailles pour qu'ils fuient, et l'installation de deux hibernaculas (gîtes artificiels). Un écologue était présent pour s'assurer de l'absence d'individu lors des démolitions (Annexe 5 p. 162 et 163). Des façades et des pans de murs ont été préservées (illustration 5 en orange) pour pouvoir effectuer derrière eux les activités de concassage et limiter le bruit auquel le martin pêcheur notamment est très sensible, mais aussi la sterne et le cormoran (Suivi des mesures d'accompagnement – Août 2024 p. 7).

Avec ces mesures, la fréquentation du site par l'avifaune a logiquement diminué. Le rapport de suivi montre qu'un couple de crécerelle a adopté un nichoir situé à plus de 1 km, en revanche, aucun des cinq nichoirs à moineaux n'était habité en 2024. Trois nichoirs étaient positionnés dans la même zone que celui du faucon crécerelle, ils étaient également probablement surchauffés de par leur exposition, deux autres nichoirs sur un bâtiment en brique n'ont pas été utilisés non plus. L'auteur du rapport de suivi indique qu'il pourrait procéder au déplacement des deux nichoirs sur le mur en brique. Le nichoir à rouge-queue noir n'a pas été utilisé en 2024, mais des individus sont observés à proximité.

L'Autorité environnementale note le relatif succès des nichoirs pour les faucons, en revanche,³¹ il semble nécessaire de revoir le positionnement des nichoirs pour préserver la colonie de moineaux domestiques, d'autant que cette espèce voit sa population diminuer en Île-de-France (vulnérable).

Avifaune remarquable 2022	Avifaune remarquable 2023	Avifaune remarquable 2024
 Accenteur mouchet	 Faucon crécerelle	 Chardonneret élégant
 Bergeronnette grise	 Martin-pêcheur d'Europe	 Accenteur mouchet
 Chardonneret élégant	 Martinet noir	
 Faucon crécerelle	 Serin cini	
 Hypolaïs polyglotte	 Chardonneret élégant	
 Linotte mélodieuse	 Moineau domestique	
 Martin-pêcheur d'Europe		
 Martinet noir		
 Moineau domestique		
 Serin cini		
 Sterne pierregarin		
 Verdier d'Europe		

Illustration 29- L'avifaune patrimoniale recensée en 2022, 2023 et 2024/2025 (Annexe 5 p. 120).

Suite aux travaux de démolition, un nouveau tableau présente une synthèse des enjeux faune flore et la cartographie de l'illustration 28 les localise (p. 155). Les cartes qui localisent ces enjeux soulignent la perte importante d'intérêt du site pour de nombreuses espèces. De fait, ces travaux ont donc occasionnés des incidences notables qu'il convient de quantifier précisément. L'Autorité environnementale rappelle de nouveau que ces travaux font partie intégrante du projet et que l'analyse globale des incidences doit donc en tenir compte.

(14) L'Autorité environnementale recommande de quantifier précisément les incidences occasionnées par les travaux de démolition, notamment en termes de pertes d'habitats favorables pour les cortèges d'espèces concernées, et d'intégrer ces incidences à l'analyse globale du projet.

■ Impacts en phase chantier

Le dossier précise que « les travaux nécessiteront la mise en œuvre de palplanches entre les mois M1 et M4 (impact brut fort). Cette phase ne pourra pas commencer entre mars et fin août. Puis une phase de terrassement moins importante est réalisée entre M3 à M7 (impacts modérés) qui pourra être réalisé avec la mise en œuvre de mesure de réduction adaptée. Ces terrassements ont été phasés géographiquement pour être terminés le plus tôt possible sur les emprises les plus proches de la pointe ouest de l'Île-Saint-Denis. » (p.94-95)

Malgré ces précautions, les impacts possibles du chantier sont la destruction de toutes les espèces de flore de faune peu mobiles situées dans l'emprise du projet, dont certaines sont protégées. La phase chantier est notamment susceptible d'entraîner des nuisances fortes, notamment pour les oiseaux, les petits mammifères et les reptiles, par le déplacement et l'action des engins entraînant des vibrations et du bruit, et des perturbations visuelles (mouvements, lumière artificielle ; Annexe 5 p. 158-159)

L'Autorité environnementale rappelle que tout comportement interdit par la réglementation relative à la protection des espèces ne peut intervenir que sous couvert d'une dérogation à cette interdiction. Dans le cas présent, les mesures d'évitement et de réduction proposées ne permettent pas d'affirmer que le risque de destruction d'individus est nul. Dès lors qu'il existe un risque de mortalité caractérisé d'individus d'espèces protégées, le projet ne peut être autorisé que sous condition de dépôt et d'obtention d'une demande de dérogation.

■ Impacts en phase exploitation

Les mesures d'évitement et réduction portées par le pétitionnaire pour la conception, les travaux de construction et la phase d'exploitation sont listés dans un tableau (Annexe 5 p. 164). Certaines permettent d'éviter la

31 Les moineaux domestiques sont très attachés à leur bâti (les nouveaux nichoirs sont installés à plus d'un kilomètre), ils vivent en colonie et les nichoirs intégrés dans le bâti sont préférés.

destruction d'individus par collision grâce à du verre nervuré (ou dispositif pour qu'il ne soit pas transparent), perméabilité pour la petite faune, nichoirs intégrés au bâti, microhabitats etc.

Cependant, les perturbations sonores et visuelles liées à l'utilisation du site, même réduites, seront toujours présentes en phase d'exploitation.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale souligne que les espèces qui utilisent le site pour la chasse ou bien en transit ne le feront probablement plus de par la hauteur des bâtiments, notamment les pipistrelles qui utilisent la ripisylve comme corridor de chasse. Elle souligne également que la zone Natura 2000 sera vraisemblablement dans l'ombre à minima à partir du 21 décembre vers 12h et ce sur une période non déterminée jusqu'à ce que le pétitionnaire apporte les précisions demandées (voir le paragraphe « ensoleillement et ombre projetées ». Plusieurs espèces présentes dans le périmètre ont des niches écologiques directement dépendantes de la lumière naturelle (c'est notamment le cas de certains oiseaux comme le Martin-pêcheur, le Grand cormoran, mais également les reptiles, les amphibiens et certaines espèces d'odonates, d'orthoptère ou de papillons). L'ombre portée du bâtiment, même saisonnière ou partielle, pourrait altérer la fonctionnalité de zones clés (repos, chasse, reproduction), notamment au niveau de l'Île Saint-Denis. Cette hypothèse mérite une évaluation d'incidence localisée par espèce et habitat, notamment pour les zones de berge orientées nord.

Dans l'ensemble, l'étude ne portant que sur une aire trop restreinte et souffrant des biais méthodologiques décrits plus haut, l'analyse des incidences manque de robustesse et doit être reconduite sur la base de données plus robustes, à une échelle pertinente et en tenant compte de l'ensemble des incidences susceptibles d'être occasionnées par le projet, en incluant à la fois les travaux de démolition et l'ensemble de la chaîne logistique. Par conséquent, le besoin d'une dérogation à la protection des espèces doit être reconsidéré et le projet pourrait faire l'objet d'un avis complémentaire du conseil scientifique régional du patrimoine naturel.

(15) L'Autorité environnementale recommande de réévaluer le besoin d'une dérogation à la protection des espèces après avoir corrigé les lacunes de l'étude écologique et, le cas échéant, de solliciter un avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel.

■ Enjeu frayères et compensation

L'aménagement du ponton du projet Green Dock induit la destruction d'habitats piscicoles d'enjeu écologique fort. L'impact résiduel est d'environ 1 300 m² (Annexe 5 p. 207).

Afin d'établir un état initial du site, les habitats d'espèces et fonctionnalités des milieux ont été expertisés lors d'inventaires réalisés à pied, le long de la berge (27/07/2022, 16/08/2023, 04/06/2024). L'état initial décrit un milieu fonctionnel au droit du projet, notamment de par la présence d'alevins et de juvéniles (cyprinidés, garçons et chevaines). On observe plusieurs types d'habitats piscicoles : les herbiers aquatiques (enracinés ou des tapis flottants) zones de frai pour les espèces phytophiles et d'abri pour toutes les espèces, les berges anthropiques bétonnées avec pente douce qui constituent également une zone de nourrissage pour la faune piscicole, le chemin sur berge bétonné recouvert par la végétation rivulaire (blocs) qui sont une zone de nourrissage, d'abri et de frai pour les espèces piscicoles et enfin, le substrat au pied des berges (blocs et dépôts de sédiments) qui n'est pas assez diversifié pour présenter des potentialités de frai pour les espèces lithophiles³².



Illustration 30- Le brochet, espèce protégée. (© D. Poracchia)

Les herbiers aquatiques regroupés en massifs sont présents tout le long de l'aire d'étude rapprochée ainsi qu'en amont et aval immédiat et localisés entre la berge et les pontons d'amarrage en amont et entre la berge et les ducs d'albe en aval (Annexe 5 p.82). De plus, le bilan des frayères fait mention de 29 espèces de poissons recensées sur la Seine à proximité de l'aire d'étude présentes sur ce tronçon de la Seine. Parmi elles, plusieurs présentent un caractère remarquable : deux espèces sont protégées (Brochet et Vandoise), une avec un enjeu écologique très fort

32 Espèces qui habitent dans les habitats rocheux

(Anguille européenne), deux avec un enjeu écologique fort (Brochet et Bouvière) et deux avec un enjeu écologique moyen (Chabot et Vandoise).

En phase travaux, plusieurs équipements sont installés dans le lit mineur de la Seine pour aménager les pontons (annexe 5, p.185). En phase exploitation, l'entretien du ponton, les perturbations engendrées (sonores, visuelles, vibrations) provoqueront des incidences négatives.

La séquence éviter, réduire, compenser est développée pour les milieux aquatiques et les espèces piscicoles (Annexe 5 VNEIV2). Les mesures d'évitement et de réduction décrites sont globalement adaptées, les points d'attention seront évalués lors de l'instruction loi sur l'eau. Le pétitionnaire indique qu' « une expertise s'est déroulée le 16 août 2023 afin de déterminer le potentiel de restauration des berges de la Seine situées à proximité directe de la zone d'impacts. » (Annexe 5 p.13). Trois secteurs sont répertoriés en tant que possible site de compensation et un est privilégié « avec l'aménagement d'un minimum de 250 ml dans le cadre d'un projet compensatoire basé sur une désartificialisation majeure de la berge de Seine avec une plus-value écologique très importante pour les espèces inféodées aux berges de Seine » (Annexe 5 p. 245 à 247).

L'Autorité environnementale souligne que la faisabilité technique n'est toujours pas démontrée à ce stade et que le suivi sur 30 ans est insuffisant notamment car certaines des mesures présentées nécessitent un accompagnement important et que l'exploitation est prévue pour 60 ans. L'Autorité environnementale souligne également la rareté et la vulnérabilité de tels massifs d'herbiers aquatiques en Île-de-France et la présence avérée d'espèces patrimoniales et protégées sur le site. La destruction et les altérations de ces habitats pourraient compromettre le maintien des populations de façon significative au niveau local surtout sur certaines espèces piscicoles disposant de faible capacité de déplacement tel que le chabot, surtout s'il n'y a pas de site et herbiers de report à proximité. De plus, les retours d'expériences d'autres projets montrent que la création de frayères et d'habitats propices à la faune piscicole sont difficiles à obtenir, notamment à cause des effets du battillage, des crues ou encore des marnages qui entraînent de forts colmatages. Par ailleurs, les pertes d'abris de l'anguille ne sont pas compensées. Pour rappel, la mise en œuvre d'une mesure de compensation doit être effective pendant toute la durée des impacts, c'est à dire qu'elle doit être vérifiable avant le début des incidences.

(16) L'Autorité environnementale recommande d'explicitier la méthode de compensation pour permettre d'évaluer l'équivalence écologique, et de démontrer que tous les impacts résiduels entraînés par le projet, à la fois sur les habitats et les espèces, sont compensés pour éviter la perte de biodiversité.

3.3. Trafic et bilan carbone

Dans son avis de cadrage préalable, l'Autorité environnementale indique que « le pétitionnaire devra présenter sa démarche d'optimisation des flux pour atteindre le bilan carbone le plus réduit possible compte tenu de la stratégie marquée de décarbonation clairement affichée par le projet. [...] quantifier précisément les émissions de gaz à effet de serre générées ou évitées par la mise en place des solutions exposées (matériaux à faible empreinte carbone et/ou recyclés, recours aux énergies renouvelables photovoltaïque et géothermique, bornes de recharge électrique, flotte zéro émissions, etc. [...]) préciser la part des énergies renouvelables dans le bilan énergétique du projet (en phase exploitation mais aussi en phase travaux). Les choix retenus sont à préciser et à justifier. »

Au sujet de l'intermodalité, l'Autorité environnementale « recommande [d'analyser les] possibilités d'interconnexion avec le potentiel de report modal vers le fret ferré, notamment pour une plateforme qui ambitionne d'être « multimodale » ».

■ Trafic routier

En phase travaux, « le trafic a été estimé à :

- 50 à 60 poids-lourds par jour pendant la phase de terrassement ;
- 30 engins par jour en moyenne pendant la phase de construction,
- 20 engins de chantier en fonctionnement,

- 100 véhicules légers par jour,

Soit 24 000 mouvements de poids lourds et 65 000 de véhicules légers pendant toute la période de travaux »

« Ce trafic empruntera la route du Bassin n°6 pour accéder au chantier. Celui-ci sera limité dans le temps et ne sera pas de nature à modifier substantiellement les conditions de circulation. » (p. 506)

En phase exploitation, le trafic généré par les activités du site, en nombre émissions + réception par jour (p. 507) devrait représenter :

- 1050 véhicules légers « du personnel et des visiteurs »³³, en partant d'une hypothèse de 25 % d'utilisateurs des transports en commun, les arrivées et les départs sont estimés (p. 508) ;
- 1040 véhicules utilitaires (VU et VUL), dont 80 de 18h à 6h ;
- 408 poids-lourds, dont 204 de 22h à 6h

Les accès routiers empruntés seront majoritairement l'A15, l'A86, la RN315, le chemin des petits marais et le pont vers le nord (N310) pour les véhicules utilitaires (légers ou « normaux ») et les poids lourds (fig 169 p. 508 et illustration 2). Les flux liés aux employés sont ensuite décrits ; ils seraient de 525 émissions et 525 réceptions par jour (fig 171 p. 509), et empruntent les mêmes axes.

L'Autorité environnementale note que malgré une étude de trafic assez fournie, des éléments de méthodologie manquent : le calage du modèle n'est pas présenté. La présentation des indicateurs de calage du modèle est nécessaire même pour un modèle déjà utilisé et validé. C'est d'autant plus le cas si le modèle a été affiné sur le périmètre du projet, ce qui n'est pas indiqué dans l'étude. Le trafic généré aux heures de pointe est présenté sous la forme d'un diagramme horaire (PL, VU-VUL, VL) ce qui ne permet pas d'avoir une indication précise du trafic généré aux heures de pointe par le projet.

(17) L'Autorité environnementale recommande de préciser l'étude de trafic routier en présentant les indicateurs de calage du modèle et les hypothèses d'origine des poids lourds

■ Mobilité fluviale

« En fonction de l'éligibilité effective des différents usagers du projet au report modal, ainsi que du système de transport utilisé, on s'attend potentiellement à 5 à 10 rotations de barges par jour (selon l'horizon de temps considéré), pour un tonnage équivalent à 152 à 292 tonnes. » (p. 516) Le nombre de rotation est de 8 à 16 dans l'étude de trafic fluvial. (p. 798).

« L'interdiction de la navigation sur le petit bras de Seine sera inscrite contractuellement dans les baux signés avec les entreprises locataires de Green Dock et dans les contrats d'usage pour les usagers hors Green Dock. » (p. 518)

■ Report modal et distances parcourues

Concernant les marchandises qui arrivent à l'entrepôt logistique, le bilan carbone du dossier indique que 22 % en tonnes.kilomètres par an des marchandises arriveront à Green Dock par voie fluviale. Cette valeur doit être justifiée à l'appui des données et hypothèses correspondantes.

Par ailleurs, la part modale de transport routier des marchandises n'est pas stipulée.

En ce qui concerne le report modal de la route vers le fluvial, pour les marchandises quittant l'entrepôt logistique, le pétitionnaire indique que 80 à 180 véhicules utilitaires (léger ou non) aux horizons 2027 et 2035 emprunteront les barges et que cela fait 17 à 38 % de véhicules en moins sur le port (p. 798). L'Autorité environnementale souligne que cette baisse est comptabilisée sur la flotte totale de Green Dock (480 rotations en 2027) et non par rapport à la situation actuelle.

Selon le pétitionnaire, cela représente en masse 152 à 292 tonnes, soit 20 % de part en trafic fluvial (p. 516). La chiffre de masse n'est pas expliqué et ne correspond pas aux données présentées dans le dossier. Le pourcentage semble également erroné dans la mesure où le dossier indique une masse totale de 2 568 tonnes /

33 Sur la base de 700 employés, cela fait 525 qui n'utilisent pas les transports en commun et sont comptés en véhicules légers. Il n'est donc pas prévu d'utiliser les emplacements vélos, à moins que ces derniers soient pour les visiteurs ?

jours (p. 296), auquel cas les chiffres énoncés correspondraient à une part de trafic fluvial allant de 6 % à 11,4 %.

(18) L'Autorité environnementale recommande de revoir et de préciser de façon intelligible les prévisions de part modale du trafic fluvial et routier en tonnage par an, pour les marchandises arrivant à l'entrepôt et pour celles qui en partent

■ Bilan des émissions de gaz à effet de serre

Le pétitionnaire commence par rappeler l'objectif de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) dans le secteur des transports qui « est de réduire les émissions du secteur du transport de 28 % en 2030 par rapport à 2015. » et indique qu'il agira sur deux des cinq leviers à mobiliser pour cela (p. 410) :

- report modal (pour le transport de voyageurs et de marchandises vers les modes les plus économes en énergie et les moins émetteurs) ;
- Optimisation de l'utilisation des véhicules (pour le transport de voyageurs et de marchandises).

Une étude « Bilan des gaz à effets de serre » a été réalisée. Le dossier précise qu'il « a été nécessaire de faire la comparaison entre le scénario projet Green Dock, et un scénario de logistique plus standard considéré comme un scénario d'évolution au fil de l'eau » (p. 413). Le périmètre temporel n'inclut pas les démolitions, il inclut la construction, la phase d'exploitation durant 60 ans, et la phase de « fin de vie ». Il est précisé pour cette phase que « lorsqu'un nouveau projet s'installe sur le périmètre d'un ancien projet, la phase de fin de vie de l'ancien projet (démolition par exemple) doit être incluse dans la phase de travaux du nouveau projet (phase de construction). ». L'Autorité environnementale suggère au pétitionnaire de suivre cette indication et de l'appliquer à l'ensemble de l'évaluation environnementale du projet.

Le scénario « sans projet » est donc un scénario avec projet d'« une chaîne logistique standard, correspondant à l'évolution des pratiques constatées sur les 15 dernières années, en opposition avec le modèle proposé par le projet Green Dock » (Annexe 19, p. 24). Pour ce scénario, il est précisé que « afin de rendre la comparaison entre le scénario sans projet et le scénario Green Dock exact, il est nécessaire de pouvoir objectiver l'impact de deux chaînes logistiques différentes par nature au moyen de l'évaluation des impacts par tonne de marchandises transportées. »

L'étude indique au sujet des incertitudes « Dans le cadre du scénario sans projet, [le pétitionnaire] a été sollicité pour fournir les données actuelles à disposition, tel que le facteur d'émission pour l'ACV d'un bâtiment de messagerie. Ces données sont considérées avec une incertitude moyenne de 30 %. ». De plus, il est actuellement impossible de quantifier le bilan équivalent carbone des futures barges à hydrogène³⁴ (Annexe 19, p. 50 et 51), dès lors que cet hydrogène pourrait aussi bien être produit à partir d'énergies décarbonées ou au contraire de combustibles fossiles. L'étude ne questionne pas non plus le coût carbone global des barges à hydrogène ni des véhicules 100 % électriques selon une ACV, mais uniquement leur consommation électrique. Par ailleurs, sur le bilan des déplacements (fret amont, aval et déplacement domicile travail) « le fret amont se trouve être le poste le plus impactant, quel que soit le scénario. » 73 % pour le scénario avec projet³⁵ (p. 414).

34 Il n'existe actuellement que très peu de barges à hydrogènes comme H2 Barge et Zulu 6. <https://www.actu-transport-logistique.fr/npi-magazine/thematiques/innovations/h2-barge-1-le-premier-bateau-fluvial-a-lhydrogene-est-operational-781257.php> https://www.france-hydrogene.org/press_release/sogestran-baptise-le-zulu-06-premier-bateau-fluvial-a-propulsion-hydrogene/

35 88 % pour le scénario de substitution

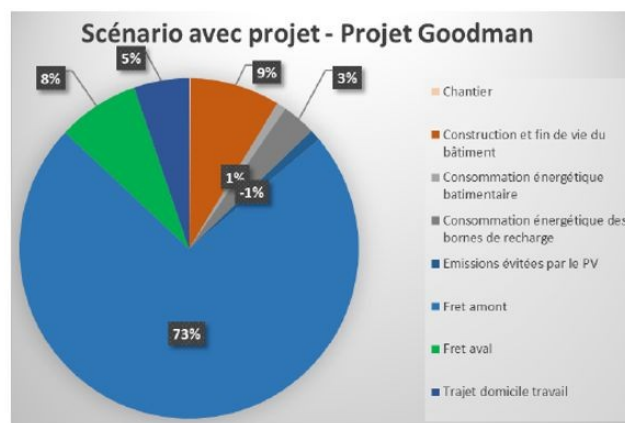
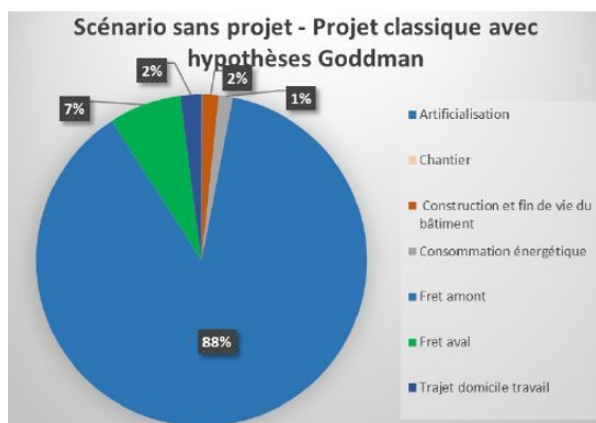


Illustration 31- Sources de gaz à effet de serre par poste (p. 414). Quel que soit le scénario, le plus gros poste d'émission de gaz à effet de serre est le fret amont, 88 % pour le projet « classique » et 73 % pour « Green Dock ».

L'Autorité environnementale considère qu'en l'état, il n'est pas possible de juger du bilan carbone en tonnes équivalent carbone par an du projet, ni du bénéfice apporté par le projet au regard d'un autre, sans connaître davantage le transport des marchandises en amont : leur zone d'origine ainsi que les différentes parts modales.

(19) L'Autorité environnementale recommande de :

- définir plus précisément le besoin des clients du projet, afin de déterminer l'origine des marchandises et de connaître la part réelle du fluvial et du ferroviaire dans le fret amont, au regard du fret par voie routière, afin de justifier l'aspect décarboné du projet ;
- réaliser ensuite un nouveau bilan carbone, qui devra préciser les distances parcourues et les parts modales du fret après l'entrepôt et calculer les analyses de cycle de vie pour l'ensemble des véhicules utilisés en plus du bâtiment.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 23/04/2025

Siégeaient :

Éric ALONZO, Isabelle AMAGLIO TERISSE, Sylvie BANOUN, Denis BONNELLE, Ruth MARQUES,
Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, président.

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan décrivant la prise en compte des observations du public dans les ajustements apportés au projet en vue de limiter son impact sur l'environnement et la santé humaine.....16
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact en intégrant les démolitions, qui constituent une composante du projet et d'évaluer plus précisément : - la nature et le volume des matériaux issus des démolitions et le trafic supplémentaire des poids lourds, pour réaliser le bilan carbone ; - les nuisances sonores, visuelles et les poussières pour les riverains et les espèces de la zone Natura 2000 ; - les incidences pour la faune et la flore.....17
- (3) L'Autorité environnementale recommande : - d'analyser les incidences de l'ensemble de la chaîne logistique depuis l'origine des marchandises jusqu'aux zones des destinataires finaux ; - de revoir en conséquence les différentes études associées, notamment le bilan des émissions de gaz à effet de serre.....17
- (4) L'Autorité environnementale recommande de présenter explicitement dans le dossier les dimensions du bâtiment entier en largeur, en longueur et en hauteur.....18
- (5) L'Autorité environnementale recommande de présenter les arguments et les études qui justifient le besoin d'une telle surface de plancher d'entrepôts logistiques par une étude de marché.....20
- (6) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une comparaison entre différentes variantes du projet, différentes trajectoires logistiques réalistes afin de mettre en évidence le choix d'une solution au regard de ses incidences sur l'environnement et la santé humaine.....21
- (7) L'Autorité environnementale recommande de : - diminuer l'impact paysager du projet et atténuer l'effet de barrière visuelle : par exemple par une diminution de sa volumétrie ou par une épaisseur de ripisylve multistrates ; - préciser les mesures de gestion et de suivi des éléments végétalisés.....24
- (8) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude d'ensoleillement rigoureuse, intelligible et complète, d'en exposer la méthodologie et d'indiquer la perte d'ensoleillement en heures, mois par mois et en cumul annuel, et ce pour la zone Natura 2000, les habitants de la berge nord de la Seine au niveau du chemin de halage et de la rue Henri Peronnet, et de prévoir des mesures de réduction de la perte d'ensoleillement, notamment en hiver, par exemple par une réduction de hauteur du bâtiment.27
- (9) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser des mesures et une modélisation permettant de rendre compte du niveau sonore au niveau de la zone Natura 2000 pendant les travaux et en fonctionnement ; - démontrer l'efficacité de la protection paysagère sur le bruit.....28

(10) L'Autorité environnementale recommande de joindre le plan de gestion de la pollution en plus de l'attestation.....	28
(11) L'Autorité environnementale recommande de préciser comment est calculé le volume initial disponible à la crue pour assurer la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques inondation.....	29
(12) L'Autorité environnementale recommande de reconduire l'étude écologique à une échelle pertinente, qui tienne compte de l'ensemble des incidences occasionnées par l'exploitation du projet, en considérant une zone tampon autour du site qui intègre au minimum la partie ouest de l'Île-Saint-Denis.....	29
(13) L'Autorité environnementale recommande de modifier le projet de manière à favoriser la végétalisation des berges sur une largeur de 10 à 20 mètres sans conflit d'usage avec la voirie et restaurer la continuité du corridor alluvial.....	32
(14) L'Autorité environnementale recommande de quantifier précisément les incidences occasionnées par les travaux de démolition, notamment en termes de pertes d'habitats favorables pour les cortèges d'espèces concernées, et d'intégrer ces incidences à l'analyse globale du projet.....	35
(15) L'Autorité environnementale recommande de réévaluer le besoin d'une dérogation à la protection des espèces après avoir corrigé les lacunes de l'étude écologique et, le cas échéant, de solliciter un avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel.	36
(16) L'Autorité environnementale recommande d'explicitier la méthode de compensation pour permettre d'évaluer l'équivalence écologique, et de démontrer que tous les impacts résiduels entraînés par le projet, à la fois sur les habitats et les espèces, sont compensés pour éviter la perte de biodiversité.....	37
(17) L'Autorité environnementale recommande de préciser l'étude de trafic routier en présentant les indicateurs de calage du modèle et les hypothèses d'origine des poids lourds.....	38
(18) L'Autorité environnementale recommande de revoir et de préciser de façon intelligible les prévisions de part modale du trafic fluvial et routier en tonnage par an, pour les marchandises arrivant à l'entrepôt et pour celles qui en partent.....	39
(19) L'Autorité environnementale recommande de : - définir plus précisément le besoin des clients du projet, afin de déterminer l'origine des marchandises et de connaître la part réelle du fluvial et du ferroviaire dans le fret amont, au regard du fret par voie routière, afin de justifier l'aspect décarboné du projet ; - réaliser ensuite un nouveau bilan carbone, qui devra préciser les distances parcourues et les parts modales du fret après l'entrepôt et calculer les analyses de cycle de vie pour l'ensemble des véhicules utilisés en plus du bâtiment.....	40