



Concertation Green Dock, le 12 octobre 2022.

Préambule	
1.	Nécessité d'évolution de la logistique urbaine et opportunités
2.	Flux
2.1.	Flux routier
2.1.1.	Flux routier et report modal
2.1.2.	Typologie client
2.1.3.	Fonctionnement de l'entrepôt
2.2.	Voie fluviale
2.3.	Réseau ferroviaire
3.	Biodiversité
3.1.	Etat initial
3.1.1.	Site du projet
3.1.2.	Site élargi
3.1.2.1.	Observations LPO
3.1.2.2.	DOCOB du site Natura2000 du Parc départemental de l'île Saint Denis
3.1.2.3.	SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique)
3.1.2.4.	Observations VERDI
3.2.	Impact du projet
4.	Energie
5.	Paysage
6.	Intégration environnementale
6.1.	Qualité de l'air
6.2.	Etude luminosité
6.2.1.	Impact Natura2000
6.2.2.	Impact Epinay-sur-Seine
6.3.	Etude acoustique
6.4.	Bilan carbone du projet
7.	Emploi
8.	Risques industriels
9.	Retours d'expérience
Synthèse	
Annexes	

Préambule.

- Dans son mémo 4 intitulé « *Penser au fluvial pour le transport de marchandises* », la MGP (Métropole du Grand Paris) insiste sur l’empreinte environnementale du **transport fluvial** largement inférieure au transport routier compte-tenu de la massification qu’il permet, et des performances particulières du déplacement sur l’eau qui exige peu d’énergie. Le mode fluvial répond significativement aux impératifs de réduction des émissions carbone et de polluants atmosphériques. Par ailleurs le transport fluvial en s’engageant sur une transition vers des énergies décarbonées sera encore plus compétitif sur un axe Seine, loin de la saturation face à des axes routiers en permanence incertains.
- Pour sa part le CESE (Comité économique et social européen) estime que la seule solution pour développer des transports multimodaux et une logistique efficaces et durables, consiste à s’attaquer aux problèmes qui les rendent plus onéreux, plus lents et moins fiables que le transport routier unimodal. Instaurer un nouveau cadre réglementaire en la matière ou injecter des financements supplémentaires n’est pas la solution.
A ce jour, force est de constater que le transport multimodal n’est pas très attrayant.

Pour jouer pleinement son rôle dans le système de transport, le transport multimodal doit devenir véritablement concurrentiel et assurer des flux efficaces et fluides au même coût que le transport unimodal.

Il est indispensable que le **transport ferroviaire**, en particulier, soit mieux adapté à un contexte de marché ouvert et s’attèle à résoudre les problèmes de ponctualité, de fiabilité, de prévisibilité et de flexibilité qui ont une incidence négative sur les solutions multimodales impliquant le rail.

De son côté dans son rapport d’activité 2021 Haropa Port entend renforcer son écosystème logistique.

« Dans un enjeu de décarbonation des chaînes logistiques et de déploiement des ZFE (zones à faibles émissions), l’un des piliers de la stratégie de développement de HAROPA PORT vise à renforcer le corridor sur l’ouest parisien ; l’objectif est d’augmenter son influence dans le système de distribution de l’Île-de-France. Un projet visant à l’établissement d’un schéma directeur territorial, foncier et commercial, en lien avec l’évolution des modes de consommation et des systèmes d’approvisionnement a été lancé dès janvier 2022 ».

- **Le projet d’un entrepôt qui aurait toute sa place sur les 7 hectares de friches industrielles aurait ainsi pu être une réponse à ces ambitions vertueuses. Il semble pourtant que Green Dock ne soit pas à la hauteur des ces ambitions.**

1. Nécessités d'évolution de la logistique urbaine et opportunités.

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de la MGP (métropole du Grand Paris) va s'imposer à tous les documents d'urbanisme et projets. Pour le SCoT la logistique est indispensable au fonctionnement de la Métropole mais ces activités s'y maintiennent difficilement. L'enjeu pour la Métropole est donc de disposer d'une réelle armature logistique construite avec une hiérarchie des sites, qui intègre le facteur « risques » et permettant approvisionnement et stockage des biens de première nécessité (alimentation, médicaments, etc.).

Le SCoT vise donc à maintenir une offre immobilière adaptée dans la Métropole, à la renouveler, à la développer et à la diversifier pour apporter les réponses à l'ensemble de la chaîne, socle du système logistique métropolitain, et anticiper les situations d'urgence.

Préserver et développer des espaces en bords à voie d'eau, pérennes ou temporaires, notamment pour la logistique urbaine et les activités portuaires (gestion des matériaux de construction et des déblais de chantiers, etc.). **Veiller à ce que ces espaces soient partagés avec les activités de loisirs, de promenade, et de retour à la nature.**

La problématique du coût du foncier qui provoque l'éloignement des sites logistiques de la zone dense, est ainsi confrontée à un contexte de réorganisation du système logistique qui demande une attention particulière portée à la place qu'il occupe sur le territoire

L'opportunité de la friche de 7 hectares de Haropa Port prend toute sa place dans ces démarches, mais encore faut-il la saisir de manière efficace pour répondre aux objectifs d'organisation logistique auxquels il faut associer de manière inséparable les actions à mobiliser pour lutter contre les effets du dérèglement climatique.

Alors que nombre d'entrepôts se développent sur Haropa Port, comme les entrepôts de La Poste ou **Paris Air2 Logistics** sur une friche de 13 hectares¹, la participation d'Haropa Port à l'intermodalité de la chaîne logistique ne peut se satisfaire des objectifs de report fluvial annoncés par Goodman sur le projet Green Dock.

Par ailleurs l'insuffisance des études d'impact de l'entrepôt sur la biodiversité, le paysage, le cadre de vie des habitants confrontés à ce projet, doit encore être évaluée à hauteur de la préconisation 17 du SCoT² de la MGP qui entend « **veiller à ce que ces espaces soient partagés avec les activités de loisirs, de promenade, et de retour à la nature** ».

¹ https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1475/cp8_web.pdf

² <https://www.registre-numerique.fr/scot-metropole-grand-paris/telechargement?document2=61909>

2. Flux.

2.1. Flux routier.

2.1.1. Flux routier et report modal.

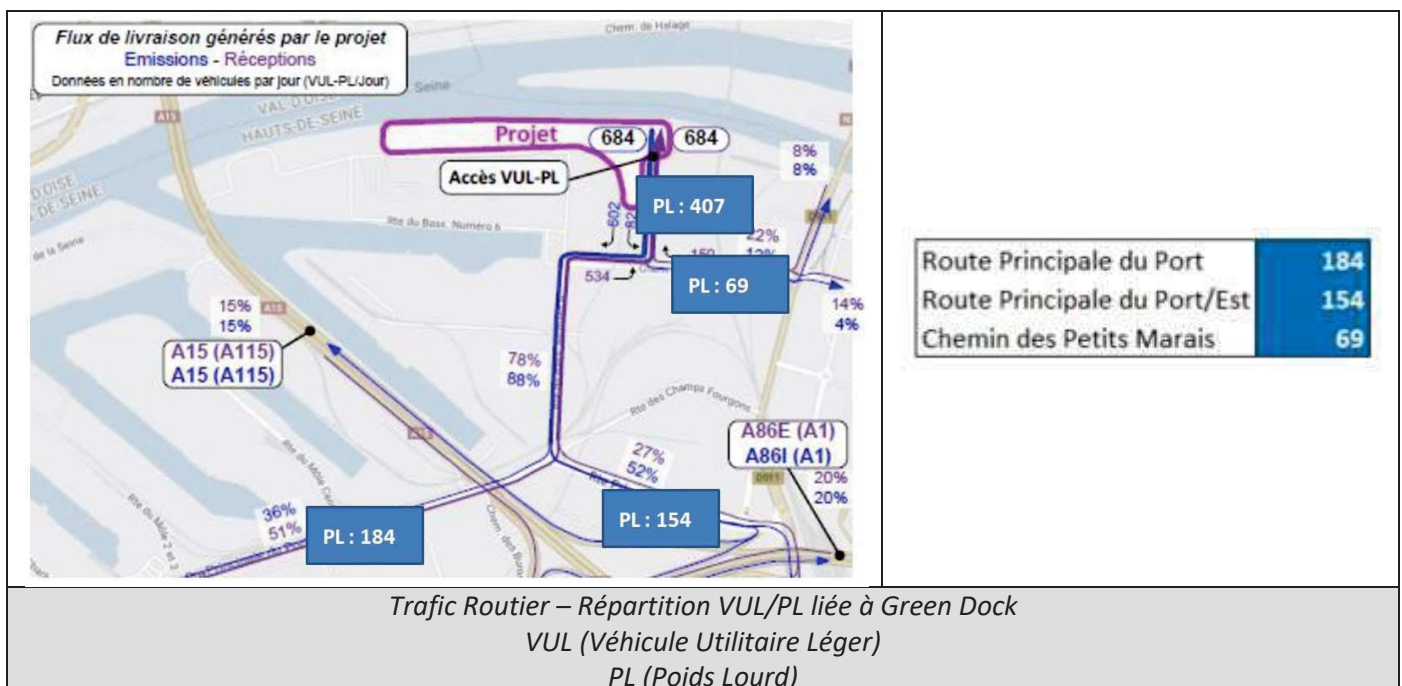
Les informations fournies par le porteur de projet pour estimer concrètement la volonté de report du transport routier vers la voie fluviale ne sont pas suffisamment étayées, et en tout état de cause insuffisantes pour exprimer une volonté réelle de diminuer le transport routier.

Dans le tableau ci-dessous l'échéancier identifiant le report modal éligible de STEF n'est pas justifié. En fonction des hypothèses proposées, ce report modal varie de 10% à 20% dans le meilleur des cas, insuffisant pour l'entrepôt Green Dock, et dérisoire pour les 400 hectares de l'ensemble Haropa Port.

Rotations fluviales quotidiennes	Tonnage distribution quotidien	Report modal éligible	Tonnage fluvial	Solution RoRo+ponton #rotations	Solution Cont.+Barge LU #rotations
SCHENKER	560t	10%	56.0t	1.8	1.9
STEF	650t	10%	65.0t	2	2.3
		20%	130.0t	4.1	4.5
		30%	195.0t	6.1	6.8
CEVA	123t	20%	24.6t	0.8	0.9
Autres	62t	10%	6.2t	0.2	0.2
Total		-	152-282t	4-9	5-10

Transport fluvial aval – Hypothèses projet Green Dock

Dans le schéma ci-dessous il est nécessaire de différencier, en particulier pour les 184 poids lourds transitant par la route principale du port, la part de livraison issue du transfert de marchandise du port de conteneurs de celle des approvisionnements réalisés directement par voie routière



Pour Schenker, déjà présent sur le site du port, l'activité développée sur Green Dock est-elle une nouvelle activité ou un simple transfert ?

2.1.2. Typologie client

La typologie « Client » intervient de manière substantielle dans les mouvements de marchandises sur l'entrepôt. Pour Greendock on ne connaît pas la répartition entre activité de « stockage » et activité de « distribution » dont l'impact sur le taux de rotation des marchandises et des livraisons qui en découlent n'est pas connu et ne peut être évalué à moyen et long terme.

La demande « client » de plus en plus orientée vers l'e-commerce et la livraison rapide influenceront des pratiques de livraison diversifiées telles que magasins spécialisés, drive, points relais.

Les prévisions affichées par Goodman sur la livraison routière risquent d'être sous-évaluées et mettre à mal les grands objectifs de report modal sur le fleuve.

Quels clients seront privilégiés en référence aux 21 postes des filières logistiques (Annexe-1) ?

2.1.3. Fonctionnement de l'entrepôt.

L'exploitation de l'entrepôt est en 2x8 (Plages horaires 6h-14h et 14h-22h).

Comment seront gérées les attentes de poids lourds avant l'ouverture de l'entrepôt avant 6h du matin ?

2.2. Voie fluviale.

Pour VNF (Voies Navigables de France) pour un trafic de 60 passages par jour tout confondu (Plaisance, bateaux à passagers, bateaux de service, etc...), la voie navigable est loin de la saturation à l'inverse des axes routiers.

A long terme (Horizon 2035) le trafic de 9 RoRo émis chaque jour par Green Dock a donc toute sa place et peut largement être amplifié, cependant la gestion de l'espace sur ce ponton va devenir très « Pointue ».

- + Une solution de type **Ro-Ro** : le trafic s'effectuera au moyen d'un ensemble ponton + pousseur sur lequel pourront stationner 20 camions de 3.5t (pouvant contenir environ 1.5t de marchandises)



Solution de type RoRo

Qui va assurer la gestion et les arbitrages pour l'utilisation du ponton ?

Le ponton prévu dans le projet actuel est-il en capacité d'accueillir plus de 9 bateaux par jour ?

Pour un développement conforme aux objectifs de report de la route vers la voie fluviale, le site actuel permettrait-il d'accueillir un nouveau ponton ?

2.3. Réseau ferroviaire.

Le site de Green Dock est équipé d'un embranchement ferroviaire. Le projet envisage de se passer de cet embranchement.

Pourtant Le développement du transport combiné ferroviaire, inscrit dans le projet stratégique de HAROPA PORT, est une des réponses alternatives au transport routier de marchandises, en termes d'objectifs notamment environnementaux.

Dans ce contexte et pour l'année 2022, HAROPA PORT lance ainsi un appel à manifestation d'intérêt (AMI)³ pour recenser les opérateurs de transport combiné souhaitant améliorer la qualité des services existants ou développer de nouveaux services réguliers ferroviaires.

Objectif à terme : développer la compétitivité de l'offre et des volumes opérés de/vers les plateformes ferrées de HAROPA PORT

[Pourquoi ignorer ces intentions dans le cadre du projet Green Dock ?](#)

³ <https://www.haropaport.com/fr/appel-manifestation-dinteret-2022-pour-recenser-les-services-de-transport-combine-ferroviaire>

3. Biodiversité.

Plusieurs types d'enjeux sont à traiter sur ce projet :

- Le diagnostic du site lui-même et les mesures nécessaires à la préservation de la biodiversité qui s'y est installée
- Le diagnostic sur une aire plus large incluant toutes les berges de Seine, la Seine elle-même, la proximité du site Natura2000 de l'île Saint-Denis.
- L'impact du projet en phase travaux puis en phase exploitation.

3.1. Etat initial.

3.1.1 Site du projet.

Le bureau d'étude Biotope a réalisé les inventaires faune / flore qui révèlent la présence de plusieurs espèces à prendre en compte.

Lézard des murailles	Espèce protégée par la loi sur la protection de la nature du 10 juillet 1976 et l'arrêté du 8 janvier 2021 L'enjeu ne peut être qualifié de « faible » comme indiqué dans la présentation du 21 juin 2022.
Serin cini Accenteur mouchet Chardonneret élégant Moineau domestique Bergeronnette grise	Ce cortège d'oiseaux des milieux semi-ouverts et des milieux urbains est considéré comme un enjeu fort par les habitats avérés trouvés sur le site
Peu d'espèces aquatiques	

3.1.2. Site élargi.

3.1.2.1. Observations LPO.



Périmètre élargi hors projet pour tenir compte de la mobilité des oiseaux. Il intègre donc les rives de la Seine et l'extrémité de l'île Saint-Denis depuis le pont d'Épinay.

53 espèces d'oiseaux ont été observées depuis le 1/1/2012. Sur ces espèces 14 sont considérées comme patrimoniales (**définition et liste en Annexe-1**).

On distingue les espèces nicheuses, certaines, probables ou possibles, des espèces hivernantes ou de passage. Il est également tenu compte des espèces qui nichent à proximité mais qui utilisent le périmètre étudié pour se nourrir en période de reproduction (Faucon crécerelle, Sterne pierregarin, etc.). La LPO précise également le statut de menace des espèces de la liste rouge régionale :

EN = en danger
VU = vulnérable
NT = presque menacé

Espèces nicheuses

- secteur du projet (lieu-dit Petits Marais): 20 espèces dont une disparue localement depuis 2013 (Moineau friquet, EN) et 3 nicheuses ailleurs : Hirondelle de fenêtre (NT), Martinet noir, Faucon crécerelle (NT). Les autres sont l'Accenteur mouchet, la Bergeronnette grise (NT), le Chardonneret élégant (NT), la Corneille noire, l'Etourneau sansonnet, la Fauvette à tête noire, la Fauvette grisette, le Merle noir, le Moineau domestique (VU), la Pie bavarde, le Pigeon ramier, le Pouillot véloce, le Rougequeue noir, le Serin cini (EN) et le Troglydte mignon. Il est possible aussi que le Pic vert observé parfois soit nicheur dans le secteur.

- rives de la Seine : Bergeronnette des ruisseaux, Canard colvert, Cygne tuberculé, Gallinule poule-d'eau, Martin-pêcheur d'Europe. le Héron cendré est présent toute l'année sans que l'on sache s'il est nicheur à proximité.

- île Saint Denis (en plus des espèces du secteur du projet) : Grimpereau des jardins, Grive musicienne, Mésange à longue queue (NT), Perruche à collier (?), Pic épeiche, Pigeon colombin (nicheur ? dortoir), Pinson des arbres, Rougegorge familier et peut-être Verdier d'Europe

- cours de la Seine : Mouette rieuse et Sterne pierregarin (VU), ces espèces sont nicheuses au parc des Chanteraines, dans une colonie située à moins de 2km du projet.

Espèces hivernantes ou de passage.

La pointe aval de l'île Saint-Denis héberge hors reproduction un dortoir de Grand Cormoran qui a atteint plus de 700 individus en 2021-2022. Le cours de la Seine près de cette pointe sert de pré-dortoir à des Goélands de 4 espèces (G. argenté, brun, leucophaée et le très rare G. pontique) préalable au rassemblement sur le lac d'Enghien. On peut y trouver aussi, en plus des Mouettes rieuses, la rare M. mélanocéphale. Sur les rives on peut y voir la Bernache du Canada, le Chevalier guignette et le Grèbe castagneux.

L'île peut accueillir une Buse variable, un Pic épeichette (Vu) ou des Grives mauvis ou draine de passage.

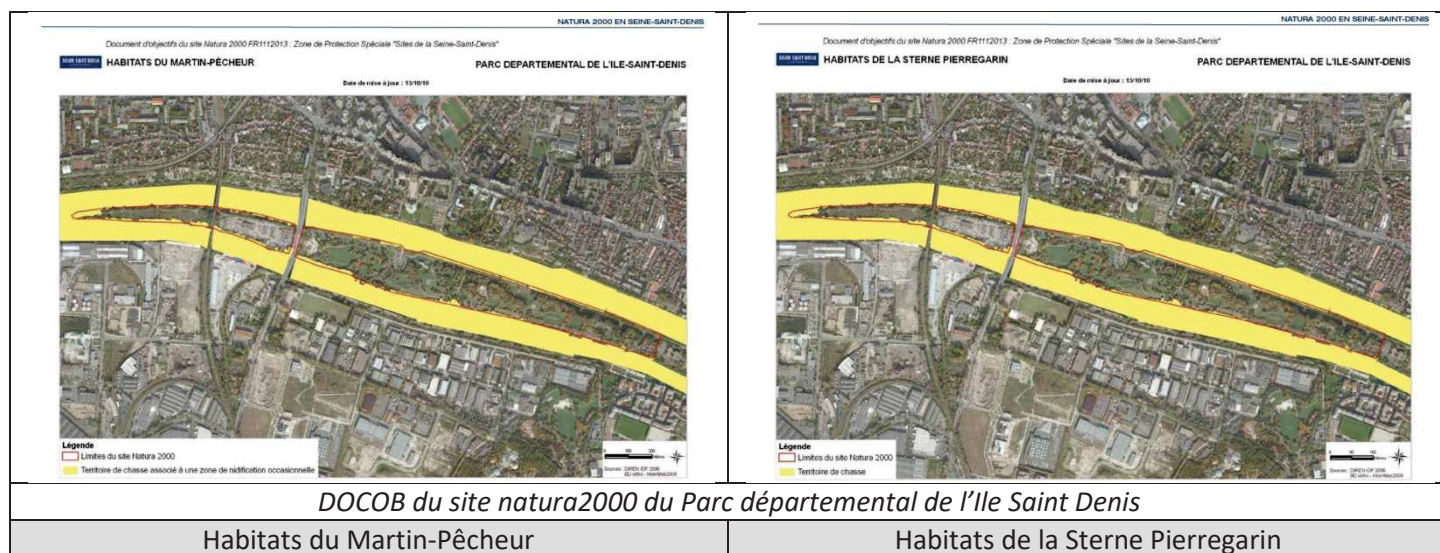
Chiroptères :

Un suivi à minima a été réalisé (une seule nuit) sur la pointe de l'île en 2018, qui a fait ressortir 3 espèces certaines (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl et Pipistrelle de Nathusius) et une espèce probable (Murin de Daubenton).

3.1.2.2. DOCOB du site Natura2000 du Parc départemental de l'Île Saint Denis.

La Sterne Pierregarin chasse sur le petit bras de Seine, le Martin Pêcheur s'y nourrit et niche sur les berges peu végétalisées. La présence de ces deux espèces emblématiques ont permis le classement de la pointe Nord de l'île en site Natura 2000.

Le DOCOB du Parc⁴ mentionne les bras de Seine au droit du projet comme territoire de chasse des ces deux espèces, ce que ne relève pas Biotope.



3.1.2.3. SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique).

Indépendamment de la qualification du petit bras de Seine qui constitue un noyau primaire de la Trame Bleue du territoire, le SRCE a également réalisé un schéma environnemental des berges qui constitue un outil de diagnostic et d'aide à la décision. Il contient notamment une série de cartes intitulées « cartes des orientations d'intervention ».⁵

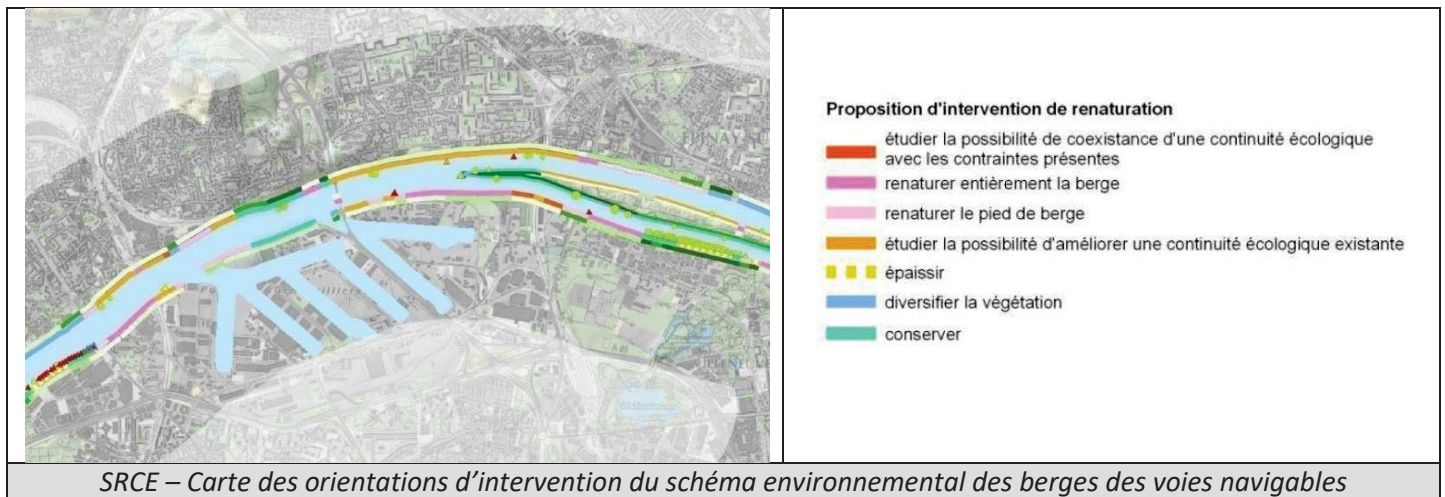
Ces cartes proposent une hiérarchisation du linéaire des berges afin de définir les portions qui sont les plus propices à la renaturation et celles qui doivent être protégées en priorité.

Une « note d'opportunité de renaturation-conservation » a été donnée à chaque tronçon de berge en fonction de la qualité intrinsèque de la berge, de l'intérêt écologique du site, de la situation par rapport à une trame verte et bleue locale et des contraintes particulières au site.

Les berges aménagées dans le cadre du projet Greendock sont considérées dans le SRCE comme berges à renaturer en totalité

⁴ https://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Ile_St_Denis_Docob_SSD_080311_bassedef_cle5d7789.pdf

⁵ https://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SRCE2013_21oct2013_T3g-extrait-schema-berges_cle567439.pdf

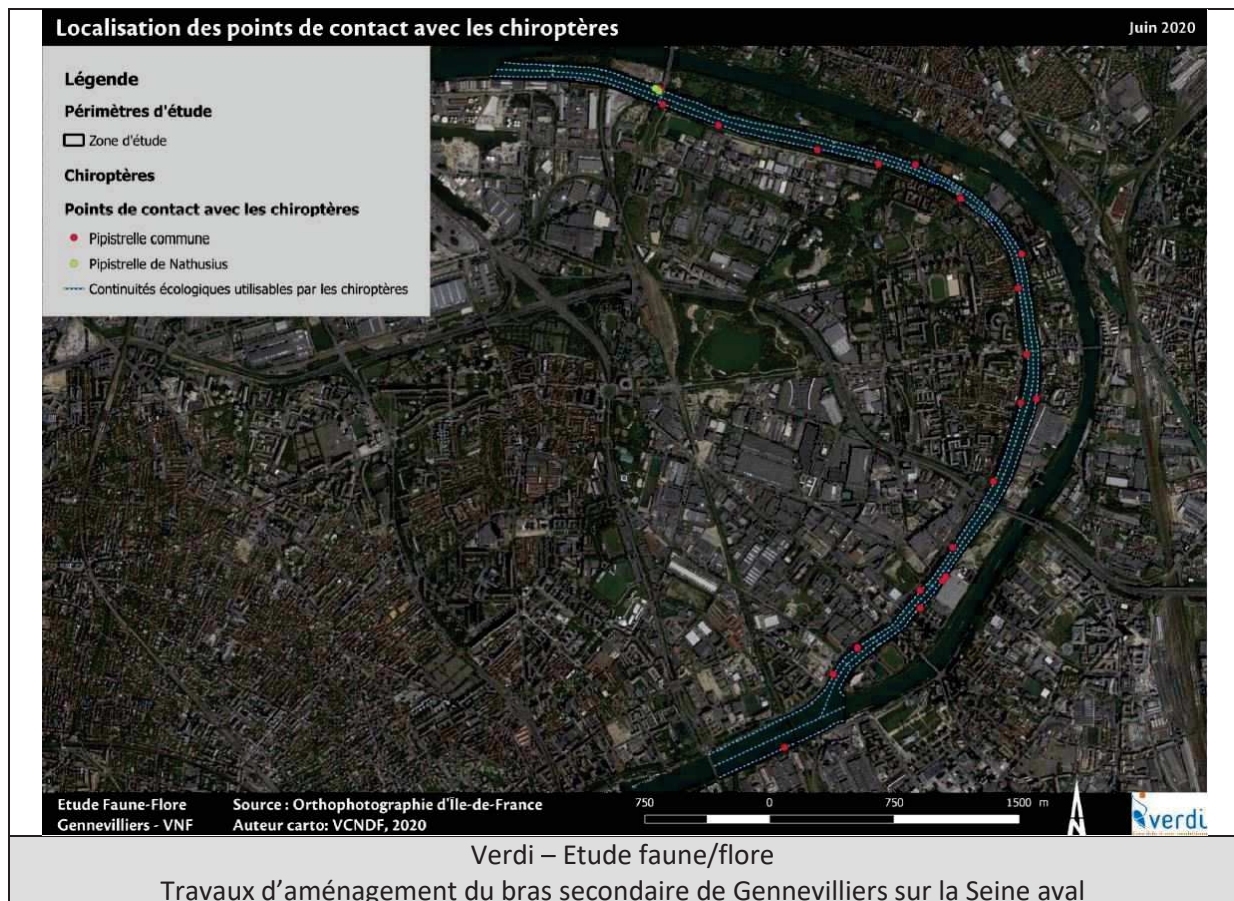


3.1.2.4. Observations VERDI.

A l'occasion du projet de dragage du petit bras de Seine engagé par VNF (Voies navigables de France), une étude faune/flore a été réalisée par le Bureau d'études Verdi sur une partie du périmètre élargi correspondant au projet Green Dock.

Verdi a identifié également ces continuités écologiques comme réseaux utilisables par la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Nathusius.

Ces deux espèces sont en chasse et en transit sur la zone d'étude, elles sont sur la liste des mammifères protégés sur l'ensemble du territoire



3.2. Impact du projet.

Impacts du projet	
Phase Travaux : démolition/construction	
Destruction des habitats (Mesure d'accompagnement MA01)	En amont de la phase de démolition, préciser les mesures de compensation mises en œuvre pour la totalité des habitats du site : amphibiens et avifaune.
Impact sonore, poussières, qualité de l'air	Indiquer les mesures mises en œuvre pour limiter les niveaux sonores et leur impact sur la pointe aval de l'Île-Saint Denis : * démolition des bâtiments * démolition des dalles en béton
	Indiquer les mesures prises pour maîtriser les émissions de poussières
	Démolitions : Indiquer les mesures prises pour limiter l'impact sonore des engins de chantier et des véhicules de transport pour l'évacuation des déchets de chantier (Mesure de réduction MR03)
	Indiquer les mesures prises pour limiter l'impact sonore des engins de chantier et des véhicules de transport de matériaux pour la construction de l'entrepôt et des voies de communication. (Mesure de réduction MR03)
	Quelles mesures seront mises en place pour mesurer la dégradation de la qualité de l'air, sur le site et sur la pointe aval de l'Île-Saint Denis.
Espèces invasives	L'Ailante glanduleux, la Renouée du Japon, le Robinier faux-acacia sont des espèces répertoriées sur le site Etude d'impact VERDI/Enquête publique VNF/Page 193). Quelles mesures pour éviter leur dispersion (Mesure de réduction MR05)-
Ponton sur la Seine	Quel impact sur la biodiversité des engins de construction : berges et faune aquatique
Phase Exploitation.	
Impact sonore	Aucune évaluation de l'impact n'est quantifiée, en particulier sur la pointe aval de L'Île Saint-Denis et la perturbation pour l'avifaune.
Pollution lumineuse. (Mesure de réduction MR06)	La pollution lumineuse est due à la circulation des véhicules dans l'entrepôt, les voies d'accès à l'entrepôt, les circulations des véhicules pour les accès au ponton. La pollution lumineuse est liée à l'éclairage interne permanent de l'entrepôt
	Aucune évaluation de l'impact n'est quantifiée, en particulier sur la pointe aval de L'Île Saint-Denis et la perturbation sur l'avifaune

	<p>Aucune évaluation de l'impact n'est quantifiée sur les continuités écologiques utilisables par les chiroptères au droit de projet.</p> <p>Les conclusions de l'étude luminosité menée par BE Ingelux qualifie les impacts des éclairages comme négligeables.</p> <p>Malgré les précautions apportées à l'organisation de l'éclairage extérieur, la circulation des VUL en bordure de Seine aura un impact non négligeable en période nocturne.</p> <p>La « masse lumineuse » des bâtiments sur un linéaire de plus de 30 mètres face au site Natura 2000 aura un impact « fort ».</p>
Eaux pluviales (Mesure de réduction MR07)	<p>Gestion des pluies courantes : gestion à la parcelle.</p> <p>Gestion des pluies fortes et extrêmes : quelles mesures pour le stockage et le rejet à débit limité.</p>
Hauteur de l'entrepôt	Mesurer et réduire l'impact de l'obstacle créé qui perturbe les déplacements des oiseaux
Berges	Quelles mesures pour renaturation préconisée par le SRCE
Pleine terre (Mesure d'accompagnement MA02)	<p>Quelle sera la superficie totale de pleine terre sur le site, seul indicateur permettant de mesurer les efforts de préservation de la biodiversité.</p> <p>Indiquer en particulier la préservation de pleine terre sur la bande de 30 mètres entre la crête de berge et la façade de l'entrepôt sur tout le linéaire de l'entrepôt</p>



Incidences Natura2000



Sur un linéaire de près de 700 mètres, le projet Green Dock est face au site Natura2000 du parc départemental de l'Île Saint-Denis à une distance de 60 mètres sur la moitié de ce linéaire.

Le Parc départemental de l'Île Saint-Denis fait partie du site Natura2000 de la Seine-Saint-Denis qui est composé de 15 entités.

Le DOCOB (Document d'objectifs) fixe les mesures de gestion et actions à mettre en œuvre afin de garantir la conservation des 12 espèces d'oiseaux ayant valu la désignation du site.

Actions prioritaires retenues dans le plan d'action

Sanctuariser le site Natura 2000 de Seine- Saint-Denis : préserver la fonctionnalité et des capacités d'accueil pour l'avifaune des différentes entités du site

Valoriser le site Natura 2000 de Seine- Saint-Denis (richesse écologique à démontrer/confirmer/conforter, espace de respiration...)

Obtenir des évaluations des incidences Natura 2000 exemplaires au travers de l'information et l'accompagnement des collectivités

Augmenter la capacité d'accueil des oiseaux sur le site Natura 2000 de Seine- Saint-Denis.

Les mesures de réduction et d'évitement proposées dans l'évaluation des impacts identifiées ci-dessus, doivent être en phase avec toutes ces actions.

Axes qui sous-tendent la démarche Natura 2000

La concertation avec le comité de pilotage et le DOCOB du site, pour accompagner le porteur de projet afin d'éviter ou au moins de limiter **les impacts potentiels négatifs des aménagements** urbains sur les enjeux de conservation du site Natura 2000.

La prévention des dommages par la réalisation d'évaluations des incidences, argumentées et conclusives, pour tout projet ou activité susceptible de porter atteinte au site Natura 2000 ou à proximité. Un atout pour le territoire à la condition de **penser différemment les projets urbains à proximité.**

4. Energie

Les besoins en énergie de l'entrepôt n'ont pas été présentés.

- Un tel bâtiment est pourtant particulièrement énergivore en particulier pour assurer, sur les 80 000 m² d'entreposage, un éclairage continu et le maintien d'une température assurant des conditions de travail acceptables pour les 420 employés qui y travailleront, malgré des ouvertures permanentes sur l'extérieur.
- De même la consommation électrique de 35 000 m² parkings PL et VL doit être évaluée.
- Le client STEF a besoin de groupes frigorifiques pour son activité, une part importante de l'énergie lui sera donc consacrée.
- Les engins de manutention et de transfert sur le ponton nécessiteront pour leur part des sources d'énergie non communiquées.

Il est annoncé pêle-mêle des productions d'énergie à partir de sources de géothermie, à partir de pompes à chaleur, à partir de la toiture équipée de panneaux photovoltaïques,.

Sur 27 000 m² de toiture une couverture totale en production électrique ou eau chaude sanitaire aurait été plus conforme aux principes avérés d'autonomie énergétique.

La ferme urbaine isolée de tout contact avec la clientèle a un intérêt très limité sur ces toitures, sinon aucun intérêt.

Le PCAEM (Plan Climat Air Energie Métropolitain)⁶ souligne forces et faiblesse de ces sources d'énergie alternatives.

Sur le territoire Boucle Nord de la Seine, la géothermie de minime importance ouverte pourrait couvrir une part non négligeable des consommations d'énergies cumulées du résidentiel et du tertiaire. De même l'énergie solaire constitue un levier intéressant pour réduire la dépendance énergétique de la métropole et accroître ainsi la production locale d'énergie.

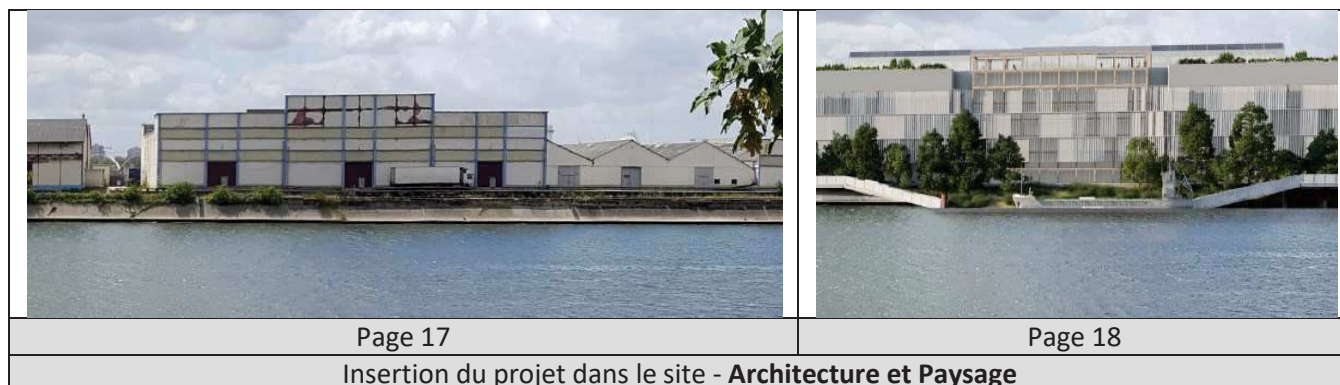
Pour sa part l'ADEME et l'ARENE identifient le territoire métropolitain comme espace à fort potentiel pour le développement thermique dans le tertiaire.

⁶ http://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2019-01/Synt%C3%A8se_PCAEM.pdf

5. Paysage.

Vu l'importance imposante du bâtiment proposé, la thématique du paysage aurait dû être traitée de manière plus robuste.

Les vues comparatives présentées en particulier par le cabinet d'architectes **Architecture et Paysage**, dans l'atelier du 28 juin sont trompeuses et doivent donner une vision plus exacte de l'évolution du paysage.



Par ailleurs la hauteur de 18 mètres de ce bâtiment, identifié comme repère dans toutes les vues, ne peut être retenue comme représentative du linéaire actuel d'entrepôts qui est en moyenne à 15 ou 16 mètres au faîtage.

La vidéo présentée en atelier met en parallèle état initial et impact du projet. La vue ci-dessous montre une suppression importante de la partie arborée qui ne peut être acceptée comme telle.



Pour la bonne information du public il serait important de montrer une vue du projet par rapport à des repères connus à proximité du site : Pont de l'autoroute A15, ensemble commercial Quartz à Villeneuve-la-Garenne.

6. Intégration environnementale.

6.1. Qualité de l'air / Antéagroup.

L'impact du projet sur la qualité de l'air dans l'environnement proche est jugé peu significatif. La qualité de l'air dans l'environnement proche n'a pas été évaluée; le personnel travaillant sur le site, en particulier dans un espace « confiné » d'entreposage, va être exposé aux émissions de polluants liées à la circulation de tous les véhicules (PL et VUL) mais également aux outils de manutention.

Le projet doit identifier les moyens assurant le maintien de la bonne qualité de l'air pour tous les salariés du site

6.2. Etude luminosité / Ingelux.

6.2.1. Impact Natura2000.

Selon l'Union Astronomique Internationale, il y a **pollution lumineuse** lorsque sur une région géographique clairement délimitée, la lumière artificielle propagée dans le ciel nocturne est supérieure à 10% de sa luminosité naturelle la nuit. Plus de 80 % de l'humanité vit sous un ciel ainsi pollué.

L'impact du projet Green Dock doit ainsi être mesuré pour sa participation à la pollution lumineuse déjà présente sur le site et pas seulement à la pollution générée par son seul impact.

Les éclairages des voies, PL et VUL transitant sur le site de 6h à 22h ne sont pas concrètement prises en compte dans les conclusions formulées par le BE Ingelux.

L'éclairage intérieur du bâtiment est analysé comme l'apport d'un éclairage notable sur la berge du site Natura2000, en particulier face aux zones de bureau de l'entrepôt. L'incidence de cet impact sur le site doit être concrètement évalué et pas seulement identifié.

Le BE Ingelux estime que la perte d'ensoleillement de 55 heures par an sur le site Natura2000 est partie négligeable, tant cette perte ne correspond qu'à une perte de 1,5% par an. Cette appréciation est « hautement » insidieuse.

Il n'a pas été envisagé de mesurer ce taux de perte réelle d'ensoleillement sur la seule période hivernale, le taux pouvant être estimé à hauteur de l'ordre de 20% sur les mois de décembre et janvier.

Les solutions d'évitement ou à minima de réduction restent à proposer par le porteur de projet.

Ces mesures ERC doivent en particulier intégrer la protection du terrain de chasse des chiroptères repéré sur ce petit bras de Seine par le BE Verdi (Voir Biodiversité § 3.1.2.4).

6.2.2. Impact Epinay-sur-Seine.

Les éclairages artificiels extérieurs, l'éclairage intérieur des bâtiments, la pollution lumineuse apportée par la circulation de tous les véhicules (PL,VUL,VL) en extérieur et dans l'entrepôt, en particulier sur les rampes d'accès, seront quasi permanentes de 6h à 22h ne sont ici aussi pas suffisamment prises en compte dans les conclusions formulées par le BE Ingelux.

Une des pistes d'amélioration évoquée à propos de « l'éclairage temporaire du site » est difficilement entendable alors qu'il est probable que certains PL de livraison se présenteront sur le

site avant l'heure d'ouverture des portes à 6h.

Les mesures d'évitement doivent être clairement décrites.

6.3. Etude acoustique / Venatech.

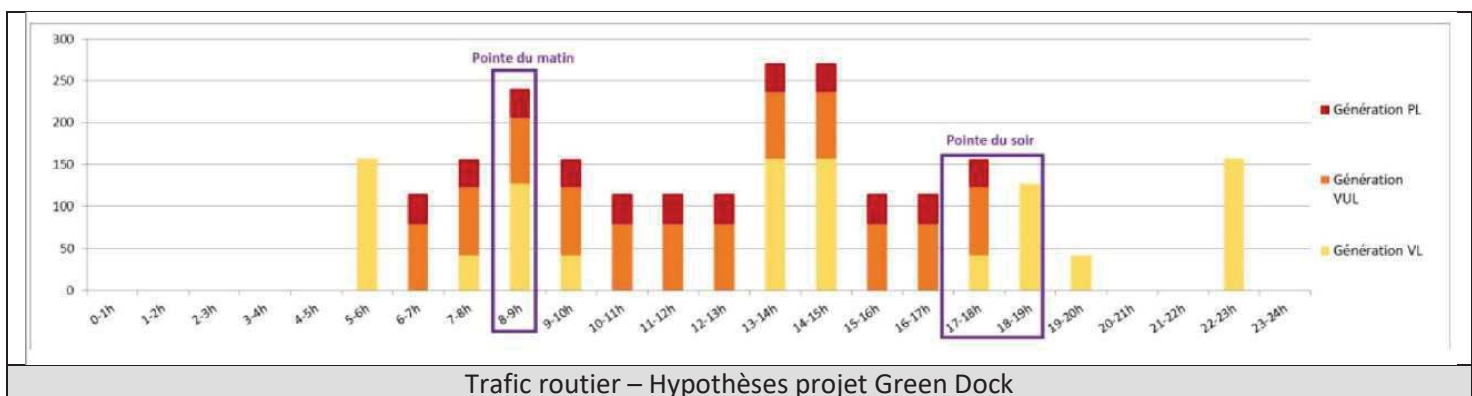
Les conclusions du BE Venatech sont alarmantes quant à l'impact de Green Dock sur l'environnement. Ces conclusions sont à rapprocher de plus aux résultats des études engagées par le Conseil National du Bruit (CNB) et l'Agence de la Transition écologique (ADEME) sur l'évaluation du coût social du bruit en France.

Cette étude conclut à une augmentation très significative (+98,3 milliards d'euros par an) de ce coût par rapport à la première étude publiée par l'ADEME en 2016. C'est le bruit des transports qui représente la majeure partie de ce coût social (**68,4%**), soit 106,4 Md€/an, principalement le bruit routier qui représente 51,8% du coût total.

Cette étude identifie également les impacts non sanitaires non tangibles (également appelés non marchands) : ces impacts ne sont pas pris en compte dans le périmètre de l'étude réalisée par le CNB et l'ADEME mais comprennent par exemple la dégradation des écosystèmes et la perte de biodiversité liées au bruit, dont le coût n'est pas encore estimable, faute de données et d'études suffisamment précises pour permettre une quantification.

Pour la biodiversité et l'incidence Natura2000 le BE Venatech ne fait aucune évaluation.

Les études proposées par le BE Venatech sont à rapprocher de l'analyse des flux présentée dans le 1^{er} atelier de concertation.



Ce tableau montre en particulier une fréquence de circulation de :

- Un véhicule toutes les 10 secondes aux heures de pointe : 8-9 h et 11-15 h,
- Un véhicule toutes les 24 secondes sur les tranches horaires de : 7-8 h, 9-10 h, 17-18 h,
- Un véhicule toutes les 30 secondes sur les autres tranches horaires de 6h à 19h

Les commentaires de ce tableau précisent par ailleurs que les flux PL se concentreront :

- La nuit sur les activités de distributions (Réception de marchandises)
- Sur 24 h pour les activités de stockage (Réception et envoi des marchandises)

Malgré les mises en conformité proposées par Venatech, le bruit de fond induit par l'entrepôt sera perceptible sur les 2/3 d'une journée.

Il aurait été utile pour une bonne appréciation de cet impact de fournir des données sur l'état initial du volume sonore avant le projet proposé.

Il sera également nécessaire de préciser méthode et fréquence des contrôles périodiques des niveaux de bruit en limite de propriété et en zone d'émergence réglementée, après la mise en fonctionnement de l'entrepôt.

Il faudra également définir les mesures envisagées en cas de dépassement des valeurs réglementaires.

6.4. Bilan carbone du projet.

Une évaluation chiffrée du projet doit être présentée permettant d'évaluer sa contribution aux émissions de GES (gaz à effet de serre) et au dérèglement climatique

Cette évaluation doit prendre en compte à minima :

- Les démolitions (Energie, Transport et traitement des déblais)
- La construction (Energie, transport des matériaux, nature des matériaux)
- L'exploitation (Energie et transports)
- Le stockage du carbone

En réunion de lancement de la concertation Il a été présenté une contribution au changement climatique qui annonce « *100% de compensation carbone pour les émissions résiduelles liées à la construction du bâtiment* ».

Cette compensation ne doit être que marginale.

7. Emploi.

Les éléments fournis au cours des différents ateliers ne permettent de mesurer clairement création d'emplois et transfert d'emplois pour des activités déjà existantes sur le port.

Ce point doit être précisément établi.

Le nombre de trajets en VL démontre la faiblesse du site en desserte de transports en commun.

Pole Emploi a bien souligné les problèmes de mobilités du personnel employé sur le port. Pour le projet Green Dock, Pole Emploi fait état également de la forte tension sur les métiers essentiels à la bonne marche de ce type d'entrepôt. Cette tension est liée aussi bien à une faible attractivité, des salaires faibles, des horaires décalés.

L'Edition 2021 pour les « chiffres clés du transport » édité par le ministère de la transition énergétique montre également la précarité des métiers proposés sur le site de Green Dock. Le taux de recours à l'intérim mesuré en 2019 est en forte hausse de près de 7% par rapport à 2012, ce qui dénote une forte augmentation de la précarité de l'emploi.

De son côté Haropa Port a réalisé en 2015 un PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise). Ce plan aurait dû prendre en compte les 8 000 emplois directs (Source Communauté Portuaire du Port de Gennevilliers) et l'ensemble des déplacements pour la plupart réalisés en horaires décalés.

8. Risques industriels.

Le projet Green Dock sur 4 niveaux et une circulation permanente de PL ou VUL présente des risques Comment seront collectées les eaux de ruissellement issues des voies de circulation des véhicules, internes et externes à l'entrepôt. Ces eaux devront être collectées de manière séparée des eaux de toiture, réputées moins polluées, et stockées dans un bassin étanche avant traitement grâce à un

séparateur à hydrocarbures. Pour le déversement de pollutions (pollution accidentelle ou eaux d'extinction d'incendie), un bassin différent sera-t-il mis en œuvre afin de pouvoir récupérer et traiter les eaux polluées et éviter la contamination des milieux ?

Indiquer en particulier si ces bassins de stockage temporaires seront extérieurs à l'entrepôt, et réduiront de fait le pourcentage de pleine terre annoncé à 21%.

9. Retours d'expérience

Faire un retour d'expérience sur les services déjà mis en œuvre pour la voie fluviale et les raisons des succès et des échecs.

Distinguer en particulier les services offerts par le projet Green Dock, différents de ceux offerts par les prestataires du « dernier kilomètre ».

Tableau 2 Capacités de transport et tailles des lots (source : Marie Douet, Didier Baudry, Cerema 2019)

Services	Nombre d'unités (colis, palettes, conteneurs, caisses mobiles)	Capacité	Tonnage	Équipement de manutention	sources
Point P (produits BTP)	Environ 245 palettes		1 470 tonnes (1)	Grue de bord	Cerema
Blue Line Logistics (produits BTP, palettisés)	198 palettes sur un niveau	Deux niveaux	300 tonnes (1)	Grue de bord	Cerema
Vert chez Vous (par jour), service arrêté	2 000 à 3 000 colis	144 m ³	14 tonnes (2)	Grue de bord	VNF
Franprix (par jour)	28 caisses mobiles au départ, 48 caisses mobiles actuellement	450 palettes par jour	480 tonnes (2)	Reachstacker	Cerema
Fludis (inauguré en septembre 2019)	3 000 colis	700 m ²	Non communiqué	Grue de bord	EMME (3)
Pour comparaison: Barge Freycinet 38,5m*5,05m		400m ³	350 tonnes (1) équivalent à 14 camions		CNBA (4), Cabinet Lebéfaude

Source CEREMA – La logistique urbaine fluviale – *Connaitre pour agir*

Synthèse

Le SODD (Schéma d'Orientation et de Développement Durable) du port de Gennevilliers affirme des objectifs en phase avec les nécessaires adaptations du port aux nouvelles exigences économiques et environnementales, tout en améliorant l'insertion urbaine et paysagère.

Le premier objectif affiché par le SODD exprime par ailleurs les ambitions de faire de la plateforme de Gennevilliers un Hub majeur de la logistique durable par le développement d'une multimodalité nécessitée par la complexité des approvisionnements en Ile de France et la MGP en particulier.

Le projet Green Dock proposé aujourd'hui ne remplit quasiment aucune case de ce schéma vertueux.

Comme il a été souligné à plusieurs reprises, les espaces fonciers du port sont de moins en moins disponibles et doivent être donc valorisés dans une démarche qui s'intègre strictement dans les objectifs annoncés qui ne doivent pas rester un simple discours.

En premier lieu le projet Green Dock met totalement en porte à faux l'intermodalité que promeut l'objectif 1 du SODD.

Un premier point concerne le choix du lieu, l'implantation d'un système de distribution par voie fluviale situé dans l'un des espaces les plus contraints du port, qui apparaît ici comme une erreur stratégique. Toutes les prévisions confirment l'impérative nécessité de diminuer la congestion automobile dans le périmètre de la MGP en particulier par une utilisation accentuée de la Seine et les canaux ; pourtant le projet proposé ici permettra au mieux un report modal de 20%, à un horizon incertain de 2035. Cette performance permettra à peine d'absorber les volumes supplémentaires de consommation de la population de l'Ile de France d'ici 2035.

Un deuxième point concerne les évolutions d'un site, qui ne permettra aucune extension, ne proposant ainsi de réponse ni aux attentes futures, ni aux exigences environnementales pourtant suffisamment connues. Il est ici de la responsabilité de Haropa Port de définir une stratégie à moyen et long terme d'aménagement du port, en cohérence avec les objectifs et ne plus répondre au coup par coup au gré des opportunités. L'ambition de report modal doit se mesurer à l'échelle du port et ne peut se satisfaire de la mise en œuvre d'un projet privé dont les résolutions environnementales restent à démontrer.

Un dernier point concerne enfin les moyens à mettre en œuvre pour développer le trafic fluvial. L'action 1a du SODD propose de « *Réserver les terrains bénéficiant d'ouvrages fluviaux de transbordement aux entreprises générant du trafic fluvial.* ». Les projets engagés sur le port révèlent que cette action est peu suivie d'effets.

En deuxième lieu le projet Green Dock est également en opposition avec l'objectif 2 du SODD.

Les objectifs d'insertion urbaine et paysagère ne semblent pas avoir la même résonance pour les promoteurs et les citoyens qui resteront les seuls juges de cette intégration.

Le moyen 6b du SODD définit la qualification urbaine et paysagère des limites périphériques de la plate-forme portuaire : « *Les lisières de l'emprise portuaire, celles avec la Seine et les grandes infrastructures de transport sont des paysages quotidiennement perçus par des centaines de milliers de franciliens. Elles représentent la façade paysagère du port de Gennevilliers et participent activement à son image. A l'exception du bord de Seine, ces espaces sont encore peu qualifiés et donnent un sentiment de délaissement. Leurs gestions restent délicates car ces espaces situés à la limite des zones d'intervention des différents acteurs du territoire.* »

Les berges de Seine méritent une autre vision du paysage, en particulier dans un environnement

urbain dense, sans ajouter une densification à une sur-densification déjà subie. Même si ces nuisances ne sont pas identifiées au même titre que les pollutions urbaines mieux quantifiées, telles que nuisances sonores ou qualité de l'air, leurs présences permanentes est une atteinte au cadre de vie loin d'avoir été prise en compte dans le projet.

Une nouvelle fois les intentions ne sont pas à la hauteur des ambitions qui proclament que *«../ l'ensemble des riverains situés en périphérie (du port) soient protégés par une surface « tampon » constitués soit d'espaces naturels, soit de bâtiment logistique de qualité architecturale, /... »*

La barrière de Green Dock à 30 mètres de la Seine semble plutôt être là pour constituer le port en « forteresse » plutôt que pour l'intégrer dans l'environnement urbain.

La stratégie d'Haropa Port aurait dû privilégier l'implantation d'entrepôts de grande hauteur à l'intérieur du périmètre du port et favoriser des structures légères sur la périphérie.

Le SODD marque ici ses limites et ses insuffisances qui ne peuvent le faire reconnaître seulement comme un exercice de style.

Pour toutes ces raisons il est demandé à Haropa Port de revoir entièrement sa copie.