

Version finale

Collectif Préservation Berges de Seine  
Association Protection Berges de Seine  
1, rue des Larris – 93800 Epinay sur Seine

Epinay sur Seine, le 15 février 2023

**Objet : « Green Dock » sur le Port de Gennevilliers**

- un projet d'entrepôt logistique démesuré
- un projet nocif pour l'environnement et la biodiversité,
- une concertation *a minima*

Madame, Monsieur,

Je vous écris au nom d'un collectif regroupant quatorze associations et représentant plusieurs centaines de citoyens, répartis dans neuf communes.

Nous tenons à vous alerter sur **la nocivité du projet d'entrepôt logistique géant nommé « Green Dock »** dont l'implantation est annoncée en bord de Seine le long du port de Gennevilliers. Nous souhaitons **dénoncer, pour un projet d'une telle ampleur, les insuffisances de la concertation publique préalable** menée par son promoteur, la multinationale australienne Goodman, et par son commanditaire, l'établissement public Haropa Port.

**« Green Dock » c'est un bâtiment de 600 m de long, 35m de haut, abritant 90 000 m2 d'entrepôts dont 10 000 m2 de bureaux et développant 21.000m2 de façade** sur 4 niveaux, soit l'équivalent de deux Stade de France posés côte-à-côte, ou un immeuble de 12 étages. Il sera construit sur le foncier du Port **directement en bord de Seine**. Un quai de transbordement de 8m de large lui sera adjoint, sur le domaine fluvial de VNF.

**1. Nos observations sur le projet**

Le projet est annoncé comme plateforme logistique intermodale, mais il s'avère que **la part du fret fluvial ne sera au mieux que de 15%**, que rien n'est envisagé sur le ferroviaire, et qu'ainsi **85% des marchandises seront transportées sur les routes**.

Remaillé en "projet écologique" par une communication d'entreprise en mode *greenwashing*, comprenant même l'idée d'une "ferme" et de panneaux photovoltaïques sur le toit, ce projet est, par son gigantisme, gravement inadapté à l'environnement dans lequel ses commanditaires prétendent l'implanter. **C'est de ce gigantisme, conjugué à sa position au bord de la Seine sur 600 m, que naissent tous les problèmes liés à « Green Dock »**. Il met en péril :

- **la pointe aval de l'île Saint-Denis**, en vis-à-vis du projet sur la rive opposée de la Seine, première zone naturelle non-anthropique en aval de Paris, labellisée Natura 2000, et réserve ornithologique d'intérêt majeur avec ses espèces d'oiseaux protégées par la directive 2009/147/CE de l'Union Européenne (Martin-Pêcheur d'Europe, Faucon Crécelle, Grand Cormoran, etc.), située en vis-à-vis direct du site de l'entrepôt et dans une très grande proximité avec lui sur une longueur de 400 mètres ;

- **la continuité du corridor écologique de la Seine** : lit du fleuve et berges, trames bleue, verte et noire, et sous-trame arborée de ce secteur bien identifié par le SRCE, le SCOT et le SDRIF, bientôt SDRIT-E.

- **la circulation automobile dans l'Ouest parisien**, dans une zone à faible émission (ZFE) déjà saturée, et qui verra son trafic augmenter encore de plusieurs milliers de poids-lourds et véhicules utilitaires ;

- **la santé** : pollution atmosphérique (dioxyde d'azote, particules fines et benzène), pollutions sonore et lumineuse impacteront des dizaines de milliers d'habitants des villes voisines d'un port qui, avec ce projet, se conduit en « mauvais voisin » et foule aux pieds les principes de son propre PLU et de son propre SODD, qui stipulent que ses constructions, notamment le long de la Seine doivent veiller à une "insertion harmonieuse" dans le paysage ;

**Nous dénonçons par ailleurs la récente modification N°18 du PLU du Port de Gennevilliers**, qui, fort opportunément, permet d'augmenter la hauteur des bâtiments du port et donc en bord de Seine, de 18m à 35 mètres, soit la hauteur du futur « Green Dock ». Les avis déposés à l'enquête publique ont pourtant manifesté une forte opposition à cette modification puisque 70% des 61 avis se sont exprimés contre, avec des arguments solides dont ceux portés par les fédérations de défense de l'environnement FNE 92 et 93. Elles ont notamment pointé l'incongruité de cette modification au regard du PLU du territoire des Boucles de Seine Nord et du SCOT métropolitain en cours d'examen<sup>1</sup>.

## 2. **Observations sur le processus de concertation et son déroulement**

- **Sur l'initiative de la « concertation »**. Les représentants de Goodman et du port ont d'abord opéré en catimini, et c'est après avoir appris par hasard l'existence du projet que nous avons alerté nos élus afin d'obtenir des réunions en urgence, juste avant la date *initialement* annoncée pour le dépôt du permis de construire, à l'origine en décembre 2022.
- **Sur la forme des réunions**, 4 en tout. Pour les deux premières, le format choisi consistait uniquement à dérouler une présentation flatteuse du projet, format peu propice à accueillir les questions des associations et des citoyens.
- **Sur l'absence de réponse** à nos questions, car il ne fut apporté quasiment aucune réponse, la plupart pouvant se résumer à « On vous le dira plus tard », ou « On vous communiquera les études ». De fait, ces études ne nous ont *jamais* été communiquées.

C'est peu dire que ce processus de « concertation » n'a pas permis de dissiper ce diagnostic défavorable, ni d'éclaircir les nombreuses incertitudes qui entourent le projet quant à son **impact réel** sur la biodiversité, le trafic, le paysage, la santé publique.

---

<sup>1</sup> Voir ici notre avis : [https://www.ville-genevilliers.fr/fileadmin/www.ville-genevilliers.fr/MEDIA/actualites/urbanisme/green-dock/avis-critique-green-dock\\_collectif-associations.pdf](https://www.ville-genevilliers.fr/fileadmin/www.ville-genevilliers.fr/MEDIA/actualites/urbanisme/green-dock/avis-critique-green-dock_collectif-associations.pdf)

Cette concertation aura néanmoins été utile sur deux aspects. D'abord, elle a confirmé que **la plupart des emplois prétendument créés par « Green Dock » seraient en fait des relocalisations d'emplois existant ailleurs**, et pour certains, amenés à disparaître au fur et à mesure que se perfectionneraient les technologies d'automatisation à l'intérieur des entrepôts.

Ensuite, elle a permis de mettre au jour un élément que la communication médiatique des promoteurs, opportunément axée sur le « fluvial vertueux », avait tendance à recouvrir : c'est en réalité une infime minorité des marchandises de l'entrepôt, en amont comme en aval, qui transiteront par le fleuve. « Green Dock », s'il se fait, sera avant tout **un gigantesque entrepôt routier**.

Il apparaît in fine que c'est bien le **gigantisme du bâtiment qui, conjugué à sa localisation, seront la source de tous les problèmes**. Mais l'une et l'autre chose ayant été toujours présentées comme des « invariants » du projet, sur quoi pouvait-on réellement « se concerter » ?

### 3. Observations sur le contenu des échanges

Lors de ces réunions, **des résultats d'études très insuffisants** ont été présentés :

- **des études trafic non fiables**, avec des véhicules qui partiraient quasiment pleins, alors que ce n'est jamais le cas dans les entrepôts dits « du dernier kilomètre » ;

- **des études inexactes sur la perte d'ensoleillement en hiver** pour la berge Nord et la zone Natura 2000 avec une mesure d'inclinaison du soleil erronée ;

- **une étude de pollution nocturne réalisée dans des conditions très discutables** : non prise en compte des phares des camions, occultation du fait que le projet produit une lumière puissante et perturbante toute la nuit sur les berges nord de Seine et la zone Natura 2000 et concluant à une faible augmentation de la pollution lumineuse par rapport à l'existant qui dépasse les normes autorisées ;

- **des études biodiversité très insuffisantes** : non prise en compte de la zone Natura 2000 en face de la parcelle de l'entrepôt, observations effectuées en dehors de la période d'hivernage des Grands Cormorans ;

- **des photo-montages du futur entrepôt sujets à caution** : sa hauteur y paraît quasiment la même que celle des bâtiments existants, alors que dans les faits il sera 2,5 fois plus haut ;

A chaque réunion, nous avons demandé que les études nous soient communiquées, afin de pouvoir en vérifier la méthodologie et les résultats. En vain. A ce jour, rien ne nous a été envoyé, malgré nos demandes officielles réitérées. Bref, les promoteurs ont joué la carte de l'opacité.

Au cours du processus, **toutes nos tentatives de discuter des caractéristiques structurelles de l'entrepôt** et des autres solutions possibles et potentiellement plus vertueuses pour le transit des marchandises en région parisienne (entrepôt de taille plus raisonnable à cet endroit, priorité à l'exploitation des 75.000m<sup>2</sup> d'entrepôts libres dans le port et sur la commune de Gennevilliers) ont été écartées : ont-elles jamais été sérieusement considérées par Haropa Port ?

Les seuls *amendements* très ponctuels proposés par Goodman censés améliorer le projet à la suite de nos remarques l'ont en fait empiré : **déplacer la ferme urbaine** à l'est du bâtiment revient à en rehausser la structure, pourtant dangereuse pour les oiseaux (serres vitrées) juste devant la réserve ornithologique ; et **construire des murs anti-bruit devant les rampes à poids-lourds** pour pallier l'explosion des limites légales de nuisances sonores la nuit augmentera encore la hauteur du bâtiment, sans parler de son esthétique.

Enfin, nous vous alertons sur le fait que les représentants de l'établissement public Haropa Port ont longtemps refusé, malgré nos quatre demandes officielles (avec RAR), de nous communiquer copie des éléments juridiquement communicables d'analyse des six projets retenus (description sommaire des offres, critères de notation, PV du jury). Nous n'avons reçu des documents que le 4 février, soit très peu de temps avant la date annoncée pour le dépôt du permis de construire.

Un établissement public comme Haropa Port, dont le but est d'être au service de l'intérêt général, ne devrait-il pas pouvoir communiquer de façon plus transparente avec les citoyens<sup>2</sup> ?

Nous restons à votre disposition pour toute question que vous jugeriez utile. Nous vous remercions pour l'attention que vous porterez à ce sujet, et serions à notre tour très honorés de connaître vos réactions sur ce sujet d'intérêt général.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de nos salutations les plus distinguées.

Antoine GAUDIN, président de l'association Protection Berges de Seine  
pour le collectif Préservation Berges de Seine



Les associations signataires : Coordination Eau Île-de-France, EducEcolo, Environnement et Patrimoine Asnières-sur-Oise, Epinay + Seine, Groupe national de surveillance des Arbres ISD, Halage, L'Essoreuse, Le Jardin du Figuier, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 93 Nord-Est Parisien, Naturellement Nanterre, Péniches à la folie, Protection Berges de Seine

Les communes concernées : Argenteuil, Asnières, Colombes, Epinay-sur-Seine, Gennevilliers, L'Île-St-Denis, Saint-Denis, Saint-Ouen, Villeneuve-la-Garenne

Le site internet de l'association Protection Berges de Seine :  
<https://www.la-seine-iles-rives.fr/GreenDock/?PagePrincipale>

---

**2 Notre dernier courrier aux représentants d'Haropa Port** : <https://eau-iledefrance.fr/haropa-port-la-transparence-nest-pas-au-rendez-vous/#more-16671>