

**COURRIERS DES MAIRES DE L'ÎLE SAINT-DENIS ET
D'EPINAY-SUR-SEINE EN DATE DU 12 OCTOBRE 2022**

Affaire suivie par François-Charles BOUSQUET
Directeur Général des Services
☎ : 01 49 22 11 01
fc.bousquet@ile-saint-denis.fr

Commune de GENNEVILLIERS
177 avenue Gabriel-Péri
92230 GENNEVILLIERS

L'Île-Saint-Denis, le **12 OCT. 2022**

Objet : Observations des communes de L'ÎLE-SAINT-DENIS et ÉPINAY-SUR-SEINE, dans le cadre de la concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale

Monsieur le Maire,

Du 13 juin au 14 octobre 2022, vous organisez une concertation publique préalable à la construction d'une plateforme multimodale, portée par la société Goodman sur un terrain sis 28 route du bassin n°6 à GENNEVILLIERS. Ce projet, dénommé « Green Dock », envisage la construction d'un entrepôt logistique de nouvelle génération sur quatre niveaux et la réalisation d'un ponton flottant. Par délibération du 25 mai 2022, votre conseil municipal a décidé d'engager un processus de concertation publique préalable à ce projet. C'est dans ce contexte que nous souhaitons vous faire des observations suivantes.

À titre liminaire, il nous paraît indispensable de vous indiquer que nous nous opposons à la réalisation de ce projet, tel qu'il nous a été présenté à ce jour. Le projet « Green Dock » met, en effet, en péril des projets portés de longue date par les communes d'ÉPINAY-SUR-SEINE, et de L'ÎLE-SAINT-DENIS, de PLAINE COMMUNE et du département de SEINE-SAINT-DENIS mais également de projets portés par le département des HAUTS-DE-SEINE, VILLENEUVE-LA-GARENNE et GENNEVILLIERS. Il porte, en outre, atteinte à de nombreux intérêts dont la préservation conditionne la délivrance d'une autorisation environnementale. Aussi, si ce projet devait effectivement voir le jour, une solution alternative à celle aujourd'hui envisagée devra nécessairement être privilégiée.

En premier lieu, ce projet « Green Dock » menace le projet de renouvellement urbain de la Commune d'ÉPINAY-SUR-SEINE, notamment sur le quartier d'Orgemont et ses 13 000 habitant.es. L'objectif recherché est d'offrir à ces personnes une vue panoramique ouverte sur la Seine, en créant un grand parc public, conçu comme un belvédère sur l'ensemble de la boucle nord de la Seine et au-delà sur PARIS. Avec l'entrepôt, tel qu'imaginé à date, cette perspective se trouve remise en cause, en la fermant sur un « mur », et le bâtiment modifiera le paysage, donnant pour seul horizon un entrepôt logistique aux habitants du quartier d'Orgemont. Avec ses 30 mètres de hauteur et 600 mètres de long, il vient fermer un horizon jusque-là ouvert sur la Seine et au-delà depuis les coteaux d'ÉPINAY-SUR-SEINE. La hauteur du bâtiment projeté sera en moyenne près de trois fois supérieure aux bâtiments actuels. Ils seront remplacés par un mur d'une hauteur équivalent à un immeuble de 12 étages. Ce sera une véritable muraille qui surplombera le fleuve. Les visuels présentés sont d'ailleurs insuffisants pour appréhender précisément son incidence visuelle depuis les différents points d'où il sera perçu.

Par ailleurs, ce projet fragilisera les berges de la Seine sur le territoire spinassien. Il s'agit d'un noyau de biodiversité secondaire de la Trame verte et bleue de PLAINE COMMUNE qui participe à l'adaptation du territoire au changement climatique. La Commune souhaite les voir classer, avec les parcs attenants (près de 10ha), en Zone Naturelle Régionale Urbaine pour sanctuariser ce joyau de biodiversité ouvert à toutes et à tous.

Concomitamment, le projet sera placé en bordure de la zone Natura 2000 du Parc départemental de L'ILE-SAINT-DENIS (Zone de Protection Spéciale FR 1112013) ; le projet portera des atteintes fortes à la biodiversité et notamment à une biodiversité dont la protection est assurée aussi bien par le droit communautaire que par le droit français. Au-delà de son importance écologique, cette zone naturelle est précieuse pour les habitants du territoire. Plus généralement, ce petit bras de Seine est un corridor alluvial de biodiversité à préserver au titre du Schéma Régional de Cohérence Écologique et un noyau primaire de la Trame Verte et Bleue de PLAINE COMMUNE.

Pour préserver cette zone naturelle et la pérenniser, la Commune de L'ILE-SAINT-DENIS et PLAINE COMMUNE ont un projet de préservation et de valorisation de l'ensemble du petit bras de Seine, du Sud de L'ILE-SAINT-DENIS à l'emprise du Port de Gennevilliers destinée à accueillir le projet Green Dock. Ce bras de la Seine fait partie intégrante d'un projet de territoire comportant notamment le développement d'activités de tourisme et de loisir ainsi que la préservation de la biodiversité. Ce projet de « Parc de loisirs nautiques, de préservation et de valorisation de la biodiversité de la Seine et de ses berges » fait partie de l'héritage même des Jeux Olympiques et Paralympiques portés par Paris 2024. Une base nautique ouvrira sur L'ILE-SAINT-DENIS au sein du village des athlètes dès 2024 ; y sont programmés le développement d'activités à rame et à voile, respectueuses de l'environnement, ainsi qu'un programme pédagogique de découverte de ce site exceptionnel à destination de la population et plus particulièrement de la jeunesse. Deux sites de baignade sur le petit bras de Seine, sont également programmés par L'ILE-SAINT-DENIS et PLAINE COMMUNE. Ils sont inscrits dans les « Sites de baignade en Seine et en Marne, héritage JOP Paris 2024 ». Ce programme ambitieux vise l'amélioration de la qualité des eaux et la réappropriation du fleuve par les Franciliens. Les villes de VILLENEUVE-LA-GARENNE et de GENNEVILLIERS portent également des projets tournés vers la Seine et ses usages récréatifs et écologiques. L'ambition d'un petit bras de Seine préservé a été partagée par les villes de L'ILE-SAINT-DENIS, d'EPINAY-SUR-SEINE, de VILLENEUVE-LA-GARENNE et de GENNEVILLIERS lors d'une réunion en mars 2022.

Le projet « Green Dock » et son positionnement sur le petit bras de Seine signerait la fin des projets nautiques, récréatifs, écologiques et populaires portés depuis des années par ces villes et ces territoires fluviaux. Ces projets ont été largement partagés, et présentés dès 2018 par les élus à divers instances dont VOIES NAVIGABLES DE FRANCE. Le projet « Green Dock » mettrait, enfin, en danger des pratiques nautiques déjà existantes sur le petit bras de Seine, à travers le Rowing club (aviron), les sections canoë-kayak de L'ILE-SAINT-DENIS et de GENNEVILLIERS, et divers autres usages professionnels et amateurs.

L'accroissement d'activité générée par la plateforme logistique et la venue de bateaux de gros tonnage (28 à 80 mètres de long) met donc en péril l'ensemble de ces projets de territoire en perturbant ou menaçant les activités non motorisées et la préservation des berges. En effet, le passage de gros porteurs motorisés provoquerait des effets de batillages sur les berges et de possibles effondrements comme en ont déjà connu les berges naturelles de ce petit bras de Seine. Les passages répétés perturberaient autant l'avifaune que la faune aquatique qui fréquentent la Seine et ses abords. Or, le maintien et la préservation de ces berges naturelles sont essentiels et le classement en zone Natura 2000 est notamment dû à la présence du Martin Pêcheur qui niche dans ces berges. Cette zone naturelle protégée constitue un refuge où nichent de nombreuses espèces, notamment le Sterne Pierregarin, le Faucon Crécerelle, le Grand Cormoran. 250 à 300 cormorans s'y rassemblent chaque année. Ce site, l'un des dix dortoirs hivernaux de la région, accueille 15 % de la population francilienne.

Le projet présente, aussi, un fort enjeu au regard des intérêts protégés par la loi sur l'eau qui s'oppose à sa réalisation en l'état. Le projet Green Dock vient, également, augmenter considérablement la population exposée aux risques mis en évidence par le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) des sociétés SOGEPP et TRAPIL, approuvé par arrêté préfectoral du 21 décembre 2012. Plus de 700 personnes devraient ainsi nouvellement être présentes sur le site alors que la législation vise au contraire à réduire cette exposition.

En outre, on peut légitimement redouter l'impact du projet Green Dock sur la circulation routière des infrastructures des villes avoisinantes par un afflux massif de poids lourds liés à l'activité logistique. Or, cette zone est déjà saturée et l'apport du projet à la pollution atmosphérique sera, dès lors, fort.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et des incidences majeures de ce projet sur son environnement proche, une solution alternative à celle aujourd'hui envisagée devra nécessairement être privilégiée. Il apparaît, en effet, à ce stade, parfaitement envisageable d'implanter cette plateforme logistique sur un site plus éloigné de centres urbains et de zones naturelles.

D'autre part, une relocalisation vers l'intérieur du Port de ce projet serait seule compatible avec le SODD qui prévoit que les bâtiments les plus massifs et les activités les plus nuisibles soient placés au milieu du territoire du port c'est-à-dire en retrait des berges de Seine et des zones d'habitation.

Ce document précise, de première part, que « Ports de Paris s'engage à ne pas implanter de nouvelles entreprises susceptibles, par leur activité, de générer des nuisances, sur un zonage défini, situé en bordure de plateforme »

(Objectif 2, moyen 6a, page 27 du SODD), élément avec lequel le positionnement actuel du projet « Green Dock » entre en contradiction. De seconde part, ce même SODD érige en principe l'installation, en darse, des entreprises générant du trafic fluvial en leur réservant l'accès à ces terrains (moyen 1a).

Comptant sur l'attention que vous porterez à ces préoccupations, qui se trouvent plus amplement détaillées dans une annexe technique jointe à la présente, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Maire, l'expression de nos sincères salutations.

Le Maire d'ÉPINAY-SUR-SEINE

solidement,
Le Maire de L'ÎLE-SAINT-DENIS

Très cordialement,
Hervé CHEVREAU

Mohamed GNABALY



PJ : annexe technique

[Handwritten signature]

CONTRIBUTIONS DES ASSOCIATIONS

AVIS CRITIQUE SUR LE PROJET « GREEN DOCK »

EXPERTISE PAR LES ASSOCIATIONS

DATÉE DU 20/09/2022

Qui sommes-nous ?

Nous sommes **un collectif d'associations locales** (Coordination Eau Île-de-France, EducEcolo, Groupe national de surveillance des Arbres ISD, Halage, L'Essoreuse, Le Jardin du Figuier, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante, Péniches à la folie, Protection Berges de Seine) **engagées dans la protection de l'environnement et la préservation de la qualité de vie des habitants** de la boucle Nord de Seine et du nord de Paris.

Depuis un an, nous étudions en profondeur le projet d'entrepôt géant « Green Dock » sous ses multiples aspects, en concertation avec son promoteur (la multinationale australienne Goodman) et son commanditaire (l'établissement public Haropa Ports).

Veillez trouver ci-dessous **les éléments que nous estimons utiles de communiquer à tous les citoyens** intéressés par la concertation publique mise en place par la mairie de Gennevilliers.

Notre point de vue sur le projet « Green Dock » en résumé :

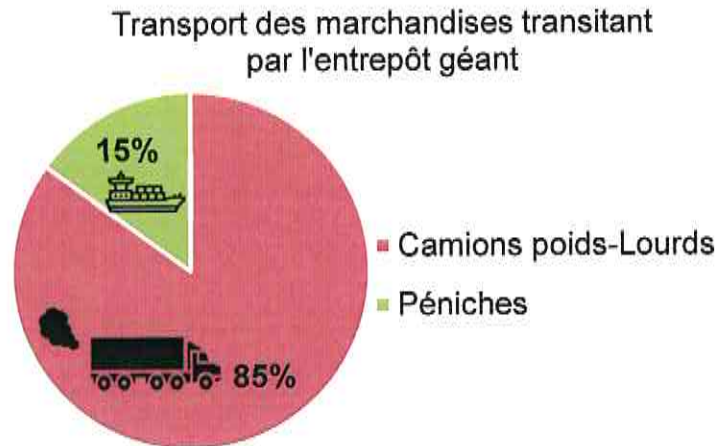
- **Un projet pharaonique et hors-sol, héritage d'une ère du gigantisme industriel devenue obsolète.**
- **De nombreux risques et externalités négatives pour la région (trafic, pollution, santé) pour des bénéfices très hypothétiques.**
- **Un impact considérable sur les paysages naturels de la boucle Nord-de-Seine, patrimoine naturel des habitants des départements 92, 93, 95.**
- **Une menace directe pour la première zone naturelle non-anthropique en aval de Paris, classée Natura 2000 et réserve ornithologique d'intérêt majeur.**

Un projet industriel démesuré qui comporte de nombreux risques pour la région : pollution, trafic, santé, etc.

« Green Dock » est le nom d'un projet industriel pharaonique, dont la démesure s'inscrit dans **un cycle de surproduction et de surconsommation aujourd'hui obsolète, non soutenable pour la planète.**

La présentation qui en est faite par ses promoteurs insiste sur l'aspect écologique de la logistique fluviale, mais omet de souligner que **seulement 15% des marchandises de l'entrepôt, en amont comme en aval, transiteront par le fleuve**. L'utilisation du fleuve est donc très marginale.

Le reste, à savoir **85% des marchandises à l'arrivée, et 85% des marchandises au départ de ce gigantesque entrepôt, seront acheminées dans une incessante circulation de véhicules utilitaires et poids-lourd**, qui viendront de partout en Europe et se déploieront dans toute la région parisienne.



L'appellation d'entrepôt « du dernier kilomètre » prête ici à confusion : ce sont en fait des dizaines de kilomètres que les véhicules de livraison devront parcourir pour livrer à leurs destinataires.

Dans ces entrepôts dits « du dernier kilomètre » les coefficients de rotation des marchandises sont élevés, et, soumis à cette cadence infernale (avec en bout de chaîne un consommateur qui attend une livraison rapide), les véhicules circulent souvent avec un taux de chargement réduit. Or, l'étude trafic des promoteurs s'est basée sur des chargements quasiment pleins, ce qui minimise l'impact du futur entrepôt sur la circulation.

En réalité, les conséquences du fonctionnement de « Green Dock » seront lourdes pour le trafic sur les routes environnantes (A15 et A86) et dans les communes adjacentes (Gennevilliers, Colombes, St-Ouen, Villeneuve-la-Garenne, St-Denis, Epinay-sur-Seine, Argenteuil, Herblay, Enghien, etc.)

Contrairement à ce que laissent entendre les projections statistiques « rassurantes » des promoteurs, **une augmentation de quelques % du trafic aux heures de pointe a en fait un très grand impact sur les personnes bloquées dans ce même trafic**, et les automobilistes peuvent s'attendre à perdre **un temps supplémentaire conséquent chaque jour dans les bouchons**.



Cela amènera un surplus de stress pour les automobilistes, et un surplus de **pollution environnementale (gaz à effets de serre, particules fines) dans notre zone urbaine**, qui est déjà une des plus polluées de toute la région parisienne, avec tous **les risques que cela comporte pour la santé des habitants** de Gennevilliers et des communes alentour.

Bref, « Green Dock » sera essentiellement un gigantesque entrepôt routier, que rien ne justifie de placer à cet endroit, en bord de Seine.

De nombreuses autres solutions existent (un entrepôt plus modeste et véritablement axé fluvial à cet endroit, d'autres entrepôts plus réduits et réellement proches des clients afin de permettre de vraies livraisons vertes, etc.), plus vertueuses du point de vue écologique, et plus respectueuses de la qualité de vie des habitants alentour.

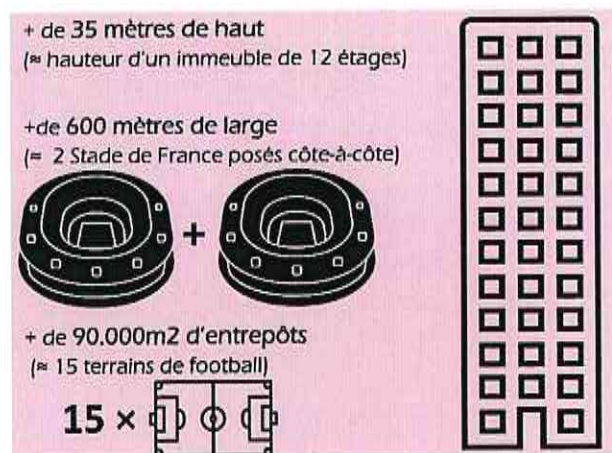
Ces solutions n'ont pas été sérieusement étudiées par les décideurs d'Haropa Port et la multinationale australienne Goodman, dont le but est manifestement d'aller au plus rapide et au plus avantageux pour eux, selon une idéologie du gigantisme industriel en contradiction, localement, avec l'intérêt général des habitants de notre zone urbaine, et, globalement, avec les enjeux environnementaux de notre époque.

Un impact énorme sur les zones naturelles d'habitation, de promenade et de loisirs de la boucle Nord de Seine

Contrairement à ce que laissent supposer les « vues d'architecte » euphémisantes fournies par les promoteurs, l'impact paysager du futur entrepôt sera énorme.

Sa longueur sera de 600 mètres et sa hauteur de 35 mètres (l'équivalent d'un immeuble d'habitation de 12 étages) triplera celle des entrepôts existants à l'heure actuelle sur le site (qui mesurent entre 11 et 15 mètres).

« Green Dock », ce sera, globalement, l'équivalent de deux Stades de France posés côte à côte !



35 mètres de haut sur 600 mètres de long, c'est l'équivalent deux Stade de France posés côte à côte.

Sa construction serait un désastre pour le paysage fluvial de la boucle Nord-de-Seine, qui constitue un patrimoine commun à l'ensemble des habitants du 92, du 93 et du 95 (paysage longtemps célébré, notamment, par les peintres impressionnistes).

Si l'on peut admettre que le port de Gennevilliers renouvelle les entrepôts existants sur son rivage Seine, son **PLU (Plan Local d'Urbanisme)** stipule que les constructions à cet endroit doivent veiller à leur insertion paysagère.

Quant au SODD (Schéma d'Orientation et de Développement Durable), il stipule que les berges de Seine doivent être épargnées par les activités industrielles nuisibles.

Comment, dès lors, permettre que l'édification de cette Grande Muraille de Chine, avec son incessante circulation de camions bruyants et polluants, ses lumières nocturnes, etc., vienne sinistrer le paysage des zones de promenade et d'habitation alentour ?

Un port implanté en zone urbaine a des obligations envers son voisinage immédiat, il ne peut pas faire tout ce qu'il veut, a fortiori lorsqu'il prétend, comme le port de Gennevilliers, faire partie des ports nouvelle génération soucieux de leur insertion harmonieuse dans leur environnement.

Le projet « Green Dock » est par ailleurs en contradiction avec d'autres projets existants, et antérieurs à lui (et donc **prioritaires**), comme ceux de bases nautiques et de zones de naturelles de loisirs portés par les communes environnantes, notamment au niveau du petit bras de Seine. C'est pourquoi il est vigoureusement combattu par les collectivités locales concernées.



Projet de base nautique sur l'île-Saint-Denis, auquel vient directement s'opposer le projet Green Dock (baignade compromise par le trafic fluvial).

Comment imaginer « rapprocher les habitants du fleuve » et leur permettre d'en découvrir la richesse environnementale, si c'est en contrebas d'un entrepôt géant, au milieu des camions et des gaz d'échappement ?

Menaces directes sur une zone naturelle protégée, d'intérêt écologique majeur

Sur 400 mètres de long, le futur entrepôt « Green Dock » longera, dans une très grande proximité (à peine une cinquantaine de mètres), la pointe aval de l'île-St-Denis, qui est la première zone naturelle non-anthropique que l'on trouve en aval de Paris.





Il s'agit d'une zone naturelle protégée ZNIEFF labellisée Natura 2000 (en raison de l'intérêt majeur de son écosystème) et d'une réserve ornithologique abritant plusieurs espèces d'oiseaux rares et menacées, dont le Martin-Pêcheur d'Europe et le Grand Cormoran (plusieurs centaines d'individus y hivernent chaque année), ainsi que le Faucon Crécelle et la Sterne Pierregarin.

Comment imaginer la cohabitation entre ces espèces protégées par la Directive Oiseaux de l'Union Européenne, dont le site de l'Inventaire national du patrimoine naturel (INPN) stipule qu'il ne faut pas les perturber et respecter leur tranquillité, et une barre d'immeuble en verre de 12 étages dangereuse pour leurs trajectoires de vol, et fonctionnant la nuit avec un éclairage nocif pour eux ?

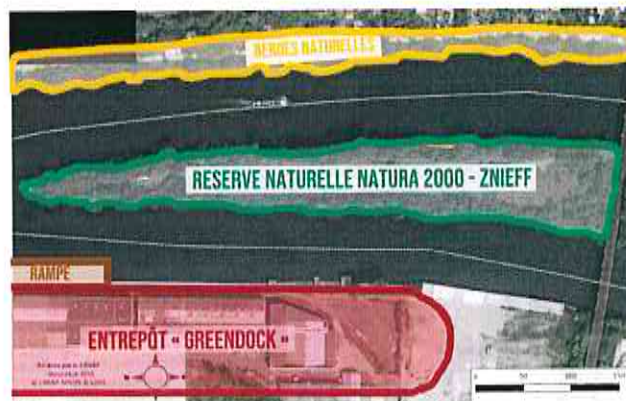


Sur les plans du futur « Green Dock », la rampe à poids lourds, qui emmènera les camions jour et nuit à 25 mètres de haut et les fera ensuite redescendre dans un ballet incessant, se situe en plein devant l'habitat naturel de ces espèces d'oiseaux protégées.

Les données fournies par les promoteurs admettent d'ailleurs un problème de dépassement des limites autorisées en

termes de pollution sonore, auquel aucune solution satisfaisante n'est apportée (la seule indiquée par les promoteurs consisterait à augmenter encore la hauteur du bâtiment, déjà délirante, avec un mur anti-bruits...).

En termes de pollution lumineuse la nuit (un enjeu important pour les oiseaux qui nichent dans la zone Natura 2000), les études du promoteur concluent – en omettant d'inclure les phares des camions... – que le futur entrepôt n'augmentera que légèrement la luminosité actuelle dans cette zone. Mais elles oublient que, comme les associations le dénoncent depuis des mois auprès de la direction du Port, la parcelle voisine à l'est du futur entrepôt produit aujourd'hui un éclairage nocturne intense et anormal : les promoteurs de « Green Dock » se basent donc sur une situation existante problématique (et qui doit changer) pour minimiser l'impact de leur projet.

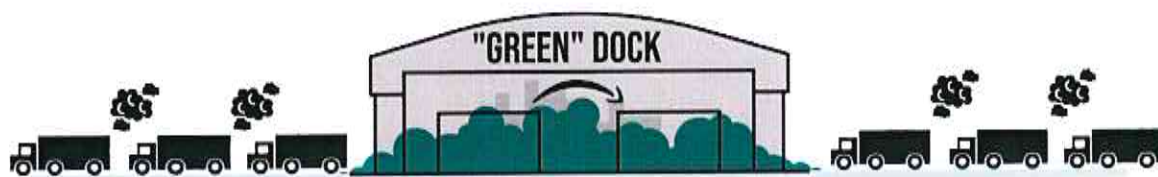


En réalité, le principal problème tient au fait que **leur étude d'impact environnemental ne couvre que la parcelle même du futur entrepôt, et néglige de prendre en compte les conséquences négatives de son fonctionnement sur la zone Natura 2000.**

La seule véritable projection qui est fournie est celle de **la perte d'ensoleillement en hiver** pour cette zone naturelle dans l'ombre nord du futur entrepôt, mais ses résultats nous semblent hautement contestables, dans la mesure où l'inclinaison choisie pour le trajet du soleil est erronée. Malgré nos demandes répétées, les promoteurs ne nous ont à ce jour toujours pas fourni les données brutes de leur étude qui nous auraient permis de la vérifier.

Le danger est grand pour cette zone naturelle : « Green Dock » signerait probablement **la fin programmée d'un des derniers véritables îlots de fraîcheur et de biodiversité de la petite couronne.**

S'il est construit, **cet entrepôt interrompra un corridor de biodiversité et constituera une menace pour la continuité des trames verte (végétal), bleue (aquatique) et noire (nocturne) en région parisienne.**



« De l'emploi ! De l'emploi ! »... Mais quel « emploi » ?

Quant aux conséquences en termes de « création » d'emploi et de « dynamisme » pour notre région (pour reprendre des éléments de langage déployés par les porteurs du projet) : **s'agit-il vraiment de créations, ou de simples relocalisations d'emplois ? De quelle « qualité » seront ces emplois** (manutentionnaires, pressurisés, sous-payés, comme c'est le cas, le plus souvent dans les cycles de la grande industrie et de la livraison) ? **Comment seront acheminés ces travailleurs, en l'absence de solutions de transport en commun suffisantes sur le port ? Etc.**

En fait, « Green Dock » va **remplacer d'autres entrepôts en Ile-de-France, il ne va pas « créer » d'emploi.** Il s'agit plutôt de relocaliser des emplois existants, et il n'y a donc aucun bénéfice pour les travailleurs d'Ile-de-France. Pour notre zone nord-ouest, le développement d'un tel entrepôt constitue en revanche une menace concrète, étant donné **la nocivité attestée des entrepôts géants sur les petits commerces alentour dans les territoires où ils sont implantés.**

Est-ce cela, le modèle de « développement » que l'on souhaite pour la région ?

Un projet excessif, hors-sol et opaque

Notre collectif d'associations a demandé et obtenu un processus de concertation avec les représentants de la multinationale australienne Goodman et du port de Gennevilliers, qui dure depuis le mois de février.

À l'heure actuelle, **de nombreuses interrogations subsistent sur les résultats des études menées par les promoteurs**. Malgré nos demandes officielles et répétées, **nous n'avons pas eu accès aux études brutes elles-mêmes afin de pouvoir les expertiser, en vérifier la méthodologie et les conclusions**. En outre, plusieurs documents produits par les porteurs du projet ont présenté des visualisations malhonnêtes, voire mensongères, comme cela a notamment été relevé [dans la presse](#) (« Greenwashing et démesure sur les berges de Seine », *Le Monde Diplomatique*, 12 août 2022).

Cet entrepôt est manifestement conçu dans le seul but de maximiser une logique de surindustrialisation nocive, sans prise en compte des spécificités du lieu de son implantation. **Nous le jugeons en l'état inadapté et dangereux, aussi bien pour l'environnement que pour la qualité de vie des habitants des communes alentour**. Ce projet doit être suspendu et **repensé en profondeur** (et non simplement « corrigé » aux entournures) **en fonction de l'intérêt général** (et non d'intérêts particuliers).

Pour en savoir plus : <https://www.la-seine-iles-rives.fr/GreenDock/?PagePrincipale>

Pour nous contacter : collectif.preservation@gmail.com