

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.**

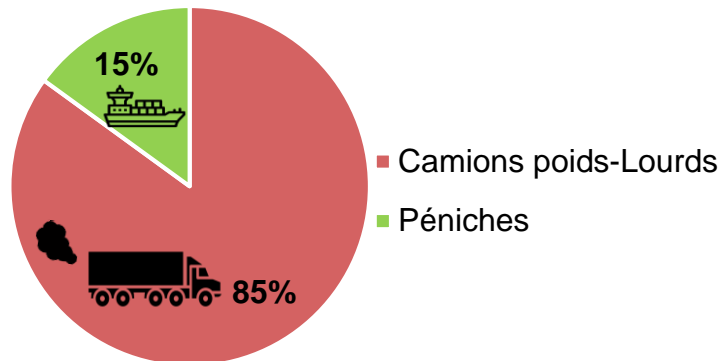
Un projet industriel démesuré qui comporte de nombreux risques pour la région : pollution, trafic, santé, etc.

« 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.

Transport des marchandises transitant par l'entrepôt géant



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.

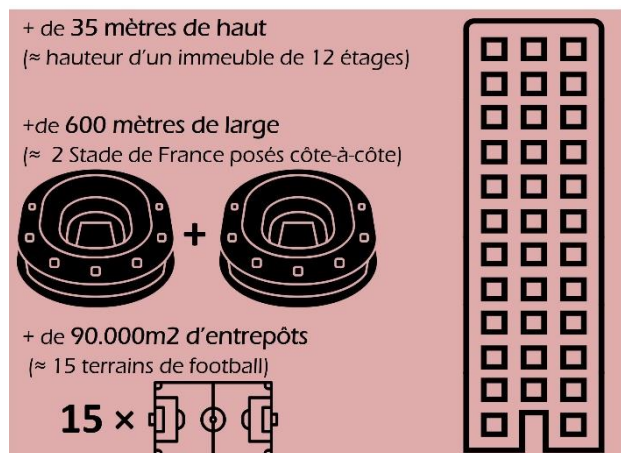
Ces solutions n'ont pas été sérieusement étudiées par les décideurs d'Haropa Port et la multinationale australienne Goodman, dont le but est manifestement d'aller au plus rapide et au plus avantageux pour eux, selon une idéologie du gigantisme industriel en contradiction, localement, avec l'intérêt général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

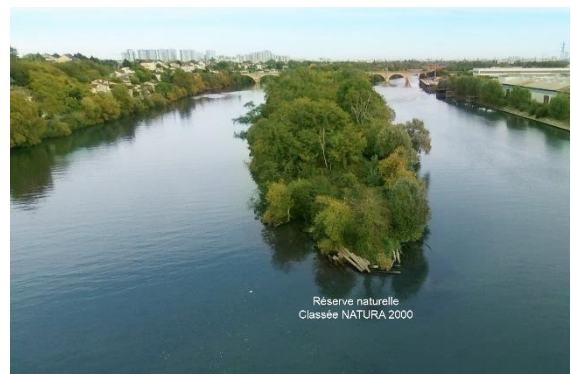


Projet de base nautique sur l'Île-Saint-Denis, auquel vient directement s'opposer le projet Green Dock (baignade compromise par le trafic fluvial).

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 menacés, 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 ?

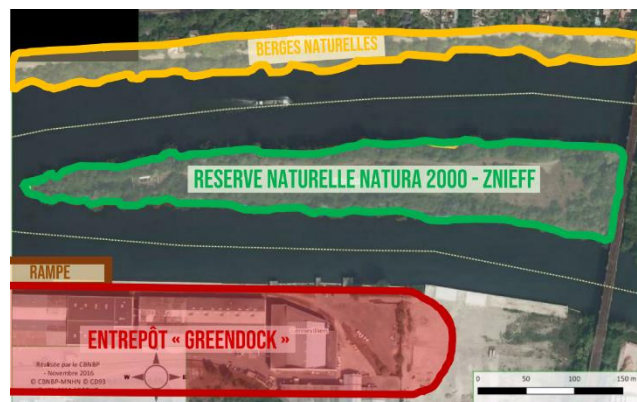


Sur les plans du futur « Green Dock », la rampe à poids lourds, qui emmènera les camions jour et nuit à 25 mètres de haut et les fera ensuite redescendre dans un ballet incessant, se situe en plein devant l'habitat naturel de ces espèces d'oiseaux protégées.

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



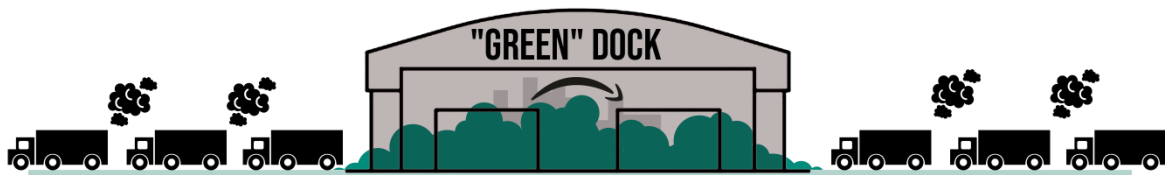
existante problématique (et qui doit changer) pour minimiser l'impact de leur projet.

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