



Direction du Droit des Sols

**Bilan de la concertation publique liée au
projet de construction d'une plateforme
multimodale de logistique urbaine sur un
terrain sis 28 route du bassin n°6**

Décembre 2022

Sommaire

Pages

1 -L'objet et le déroulement de la concertation dans le cadre de la délibération du conseil municipal du 25 mai 2022 qui en définit l'objet et les modalités	3-4
2 -les remarques déposées sur le registre en ligne et les réponses du porteur de projet	5-82
3 -Les comptes-rendus des réunions publiques	83-117
4 -La synthèse et le bilan	118-119
5 -Les annexes	120

1-L'objet et le déroulement de la concertation dans le cadre de la délibération du conseil municipal du 25 mai 2022 qui en définit l'objet et les modalités

Par courrier du 13 mai 2022, la société Goodman informe Monsieur le Maire de Gennevilliers qu'elle est lauréate d'un appel de projet organisé par Haropa/Port de Paris afin de revaloriser un terrain de 63 000m² situé en bordure de la voie d'eau.

Le projet dénommé Grenndock envisage la construction d'un entrepôt logistique de nouvelle génération sur 4 niveaux et la réalisation d'un ponton flottant permettant d'apporter une solution fluviale pour la logistique du dernier kilomètre vers le cœur de la Métropole.

La société Goodman indique que ce projet permet d'organiser des flux plus vertueux et d'approcher les objectifs d'une logistique décarbonée tout en tenant compte des enjeux d'intégration paysagère et de biodiversité notamment via une renaturation de la berge au droit du futur bâtiment. En toiture une centrale photovoltaïque et une ferme urbaine sont prévues.

Après avoir indiqué que l'objet de la concertation vise la réalisation d'une plateforme multimodale de logistique urbaine d'environ 90 000 m² ainsi que d'une ferme urbaine et d'une centrale photovoltaïque en toiture sur un terrain sis 28 route du bassin n°6 par la société Goodman, la délibération du conseil municipal du 25 mai 2022 définit les modalités de la concertation de la façon suivante :

- Réunions publiques (présentiel et/ou distanciel)
- Mise à disposition d'un registre en ligne et en Mairie de Gennevilliers destiné à recueillir les observations du public
- Informations dans la presse, sur le site internet de la Ville de Gennevilliers

Il est également précisé que la concertation durera au minimum un mois.

La concertation s'est déroulée sans interruption du 13 juin au 14 octobre 2022 à destination de toutes personnes intéressées par le projet.

Elle a été annoncée par voie de presse et par une information continue sur le site de la ville dans la rubrique des actualités.

Pendant la période de concertation, cette page a fait l'objet de 459 visites.

Si aucune observation ne figure sur le registre papier déposé en Mairie de Gennevilliers, le registre électronique mis à disposition fait apparaître 58 contributions apportant avis, commentaires et questions.

Deux réunions publiques ont été organisées salle du conseil municipal, le 14 septembre 2022 et le 12 octobre 2022 sous la présidence de Monsieur le Maire de Gennevilliers et en présence du porteur de projet.

Annoncées par voie de presse ainsi que par le biais du site de la ville, elles ont rassemblé de nombreuses personnes intéressées par le projet, une trentaine de personnes pour la première, 73 pour la deuxième.

Si la réunion du 14 septembre 2022 a eu pour objectif à la fois la présentation du projet mais aussi l'expression des oppositions, celle du 12 octobre a visé l'échange avec le public à partir de l'exposé des évolutions du projet.

Cette dernière a constitué également le point d'aboutissement de la concertation organisée par le porteur de projet à destination des associations agréées de protection de l'environnement et qui s'est déroulée sous forme de réunions à partir du mois de mai 2022.

2-les remarques déposées sur le registre en ligne et les réponses du porteur de projet :

#	Date	Question	Réponse Goodman
1	12/07/2022	<p>Bonjour,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il est assez surprenant qu'un tel projet 600 mètres de long et 35 mètres de haut, sans aucune mesure avec l'existant, vienne s'installer en bordure d'une zone Natura 2000 avec des espèces protégées et la mette en péril. - L'activité portuaire est sortie de son contexte, car bien loin des anses réservées à cet effet pour l'embarcadère prévu. - L'emplacement ne permettra que 15% de livraison du dernier kilomètre par la Seine alors c'est a priori la raison du choix de cet endroit... - Pour les marchandises arrivant au port via Le Havre par la Seine, l'entrepôt Greendock étant situé à l'opposé du débarcadère des containers, le transit sera effectué en camion sur plusieurs km... - Le Havre n'étant pas un port leader en Europe, toutes les importations arriveront des Pays Bas et de la Belgique en camion jusqu'à ce nouvel entrepôt géant à Gennevilliers. - L'acheminement des marchandises et le trafic des livraisons par la route vont générer sur Gennevilliers et toutes les communes avoisinantes un énorme surcroit de trafic sur des structures déjà complètement saturés. - Sans oublier qu'il n'existe pas de transports en communs adaptés pour permettre aux employés de Greendock de venir travailler sur cet emplacement reculé du port. <p>Le port est en train de se transformer en zone logistique et industrielle, mais non portuaire, sans prendre en compte l'éco système dans lequel il est placé.</p>	<p>La part de trafic fluvial estimée à ce jour à 15% est basée sur les premières estimations de nos futurs clients et concerne aussi bien le flux aval, au départ du projet, que le flux amont, du port du Havre au terminal à containers du port de Gennevilliers. Pour l'amont il y aura effectivement une traction routière entre le terminal à containers et le bâtiment, empruntant le réseau viaire du port, sans impact sur le reste du réseau routier local. Le nombre de camions estimé pour ce tronçon est de 60 par jours. Cet approvisionnement fluvial amont permettra de capter et de relocaliser des flux transitant aujourd'hui par la Belgique et les Pays-Bas et arrivant en France au sein de poids-lourds parcourant des milliers de kilomètres. A l'aval, le report modal est rendu possible grâce à la proximité immédiate du fleuve et la création d'un ponton de transbordement rendant le transport fluvial attractif (absence de rupture de charge permettant de faire émerger un modèle économique comparé au tout routier). L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps.</p>

			<p>Par ailleurs, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Afin d'améliorer la desserte du site pour les employés, un Plan de Mobilités, impliquant Haropa Port, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun et en vélo.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. Elles pourront envisager de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet.</p>
--	--	--	--

2	31/07/2022	<p>Bonjour Madame, Monsieur,</p> <p>Je tiens à dire que je suis très favorable au projet Green Docks.</p> <p>La métropole du grand Paris est une ville monde qui a besoin d'infrastructures à la hauteur de sa population et de son dynamisme économique. De plus, le port HAROPA a besoin de ce type d'entrepôt à l'intérieur des terres pour garantir son développement.</p> <p>D'un point de vue esthétique et d'insertion urbaine ce projet est beaucoup plus beau que les bâtiments existants qu'il est temps de supprimer.</p> <p>La logistique urbaine a besoin de ce type d'entrepôt nouvelle génération. Vous remerciant par avance pour la prise en compte de cet avis.</p> <p>Bien cordialement.</p>	<p>Votre observation rejoint l'analyse menée par HAROPA Port sur la pertinence d'une densification des activités logistiques dans un port fluvial de petite couronne.</p> <p>Concernant la dimension esthétique, le cahier des charges établi par HAROPA dans son appel à projet logistique fixait des objectifs d'intégration architecturale et paysagère forts que Goodman a cherché à satisfaire.</p>
---	------------	---	--

3	16/08/2022	<p>Le projet Green Dock s'inscrit dans une logique d'hypermétropolisation que les habitants de la métropole et du secteur ne veulent plus. Habitant du coin, l'urbanisation plus fragmentée qu'ailleurs contraint nos espaces de vies. Nous avons ici à prendre la voiture car les alternatives en transport en commun sont peu fiables et peu densément constituées. Nous faisons cela dans un espace automobile hyper saturé. Combien d'agressions, de bagarres et de violences commises entre automobilistes suffiront à rendre compte le désarroi des usagers de la route ? Alors non, il ne faut pas que le plus entrepôt européen de logistique voit le jour ici, comme ça, avec 85% des livraisons qui se feront par camion. Des bénéfiques pour l'emploi ? Des jobs précaires, en CDD pour la plupart, occupés par des jeunes aliénés au son d'une voix robotique leur ordonnant de se rendre dans une allée pour atteindre un énième objet souvent inutile, souvent en plastique, souvent produit dans des conditions dramatiques à des milliers de kilomètres.</p> <p>Les berges de Seine, magnifiées par Cézanne, Monet et tant d'autres sont des espaces de quiétudes, de repos pour les habitants (humains et non humains) des environs. Les espaces de nature disponibles à Gennevilliers, Epinay, Argenteuil, ou encore à l'île Saint-Denis sont contraints, atrophiés. Ils ne résument qu'à des parcs urbains mornes. Les berges de Seine sont une respiration pour les humains et les animaux des berges, en témoigne le plus grand site de nidification de Cormoran du Grand Paris, à moins de 50m du projet Green Dock.</p> <p>Je suis un jeune adulte, j'ai toujours grandi dans ce coin, la découverte des berges a été pour moi une manière de me sensibiliser à la biodiversité, au paysage. On parle d'attractivité en parlant de ce projet ? Mais où est l'attractivité quand nous, jeune adulte, nous fuyons ces coins où ils ne nous ont plus permis de flâner, de respirer. Comment concevoir d'avoir un enfant ici ?</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20^{ème} siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA Port, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu. Pour répondre à votre crainte relative au trafic routier, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>De plus, un Plan de Mobilités, impliquant Haropa Port, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun et en vélo.</p> <p>Concernant l'emploi, la logistique est en effet un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p>
---	------------	---	---

	<p>Avant cet enfant aurait pu observer et reconnaître le sifflement discret du martin-pêcheur d'Europe, maintenant il observera et écoutera un camion grimper 25m de haut dans un vacarme assourdissant.</p> <p>Il en va en de l'avenir de ces villes. Un choix entre pseudo développement économique, ou véritable développement à long terme, à savoir l'envie de vivre au sein de ces villes.</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>
--	--	---

4	02/09/2022	<p>Habitant à l'Île Saint Denis je suis inquiet des conséquences de la construction de cet entrepôt surdimensionné</p> <p>Les territoires Boucle Nord de Seine et Plaine Commune sont particulièrement touchés par des nuisances sonores avec un cumul des bruits (trafic routier ferroviaire et aérien) voir carto.bruitparif.fr</p> <p>L'exploitation de cet entrepôt va nécessairement augmenter ces nuisances pour les habitants avec des impacts sur la santé (perte de mois d'espérance de vie)</p> <p>Sans parler des conséquences sur la faune protégée de la zone Natura 2000 située sur l'île en face du projet qui va subir le bruit et l'éclairage</p> <p>Ce projet me paraît en contradiction avec le SODD du Port de Gennevilliers</p> <p>Objectif 2 Améliorer l'insertion urbaine paysagère et ENVIRONNEMENTALE page 17</p> <p>Moyen 4a : réduction des impacts et risques environnementaux des activités sur les usagers du port et de la population riveraine, préservation de la biodiversité</p> <p>Action 6 page 26 proscrire implantation d'entreprise générant des nuisances importantes (bruit poussières)</p> <p>Exemple illustré par une photo prise depuis les rives d'Épinay</p> <p>Par ailleurs est-il prudent d'implanter cette entreprise avec ses deux niveaux de sous-sols dans une zone particulièrement inondable</p> <p>Avec les modifications climatiques à venir les risques de crues centennales Source majeure ne sont pas négligeables</p> <p>Institut Paris Région Territoires inondables carte interactive</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrement administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>La résilience du projet à des épisodes de crue fera l'objet d'études détaillées qui permettront de garantir son adéquation avec son environnement, notamment hydrogéologique.</p> <p>En ce qui concerne l'adéquation du projet au Schéma d'Orientations et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers, Goodman a répondu l'appel à projet mené par HAROPA Port en respectant les critères imposés. Comme vous le rappelez, le SODD favorise l'implantation d'activités générant des nuisances importantes telles que les poussières à l'intérieur des darses. Ce n'est pas le cas des activités logistiques. Pour rappel, le projet Green Dock s'implantera en lieu et place d'entrepôts logistiques existents.</p>
---	------------	---	---

5	02/09/2022	<p>Le projet de Green Dock est bien trop grand et va faire un barrage dans le paysage, il va empêcher les oiseaux de passer, il va les déranger le jour et la nuit : un endroit aussi rempli de cormorans c'est rare. Pourquoi vouloir le détruire ? Un énorme bâtiment comme ça ne doit pas non plus être aussi proche des habitations : cela va gêner la vie des habitants, cela va être laid devant chez eux, cela va faire de l'ombre, cela va être bruyant, trop lumineux la nuit, déjà que ça l'est beaucoup et qu'on n'a jamais le noir à cause des usines en face : ils vont être obligés de déménager, et Epinay sur Seine à nouveau sera habitée par des pauvres parce que les prix des maisons vont baisser à cause de ça. On voit bien que c'est un bâtiment qui ne s'inscrit pas dans le paysage...</p> <p>Sinon, cela va rajouter beaucoup d'embouteillages dans un endroit qui est déjà très chargé, et qui va se rajouter à la future usine de méthane si elle est construite sous l'A15 : vous ne trouvez pas que cela fait beaucoup de choses très polluantes au même endroit ? S'il vous plaît, réfléchissez, trouvez d'autres solutions, notre vie est déjà difficile, on n'a pas besoin de ça en plus ! Surtout qu'une ville où tout le monde se fait livrer et où personne ne sort plus acheter ce dont il a besoin dans les magasins, c'est trop triste, n'est-ce pas ? Vous les élus, les gens du Port, les gens de la société Goodman, vous êtes des êtres humains : et si vous vous mettiez un peu à notre place ? Il n'y a pas que l'argent dans la vie, vous le savez bien dans votre vie personnelle.</p> <p>Parce que l'argument écologique ne tient pas : cet entrepôt ne sera pas fluvial mais routier et là, on ne voit pas du tout ce que ça a d'écologique...</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Le projet aura une ombre portée très faible dans le paysage, comme l'a montré la pré-étude luminosité.</p> <p>Le projet sera adapté afin d'avoir le moins d'impact lumineux sur son environnement. Il respectera notamment les règles établies dans le cadre de l'Arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses.</p>
---	------------	--	---

			<p>Le projet répondra à l'ensemble des réglementations de limitation des nuisances acoustiques en vigueur en France, notamment dans le cadre de la protection des zones résidentielles.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Le projet sera routier et fluvial, a minima à hauteur de 15% du trafic amont et aval.</p>
--	--	--	---

6	05/09/2022	<p>C'est dommage et bien triste de construire ce bâtiment paquebot dans une zone qui pourrait être habilitée à aider les animaux de cette zone naturelle, ainsi que la flore.</p> <p>Cela va engendrer beaucoup de nuisance et de pollution, il n'y aura plus cette tranquillité que l'on trouve quand on se promène sur le bord de Seine coté Epinay sur seine, et en naviguant en canoé et aviron (et paddle) au niveau du petit bras de l'île Saint-Denis pour déboucher au bout de l'île entre les 2 bras, une zone sauvage et naturelle à 2 pas de Paris.</p> <p>On n'entendra plus les gazouillis des oiseaux, les cormorans, hérons et martins pêcheurs disparaîtront. Ils vivent là depuis longtemps dans cette zone, on n'a pas le droit d'éradiquer leur habitat.</p> <p>Je ne comprends vraiment pas, demain il y aura les Jo, la prédominance pour ces Jo 2024 c'est d'allier sport et nature, dans des conditions écologiques.</p> <p>Et cette construction est tout le contraire de ce pari.</p> <p>Il y a forcément une autre zone pour construire cette plateforme, une zone moins sensible et plus adéquate.</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local D'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p>
---	------------	---	---

7	05/09/2022	<p>Bonjour</p> <p>Je suis très choquée de la conception du projet qui ne respecte ni l'environnement, ni les riverains et qui socialement repose sur un modèle qui porte atteinte aux droits des salariés.</p> <p>Sacager autant de choses pour créer quoi de durable en matière d'infrastructures ? pour quels bénéficiaires ? combien d'emplois Réellement pérennes et respectueux du code du travail ? Etc.</p> <p>Alors que je me prépare à passer un hiver à 19 degrés pour contribuer à atténuer de manière infime les conséquences du réchauffement climatique, je suis en colère contre les élus qui nous condamnent à subir plus de pollutions et catastrophes climatiques pour les décennies à venir.</p> <p>J'espère que ce projet sera complètement revu et qu'il prendra en compte tous les aspects évoqués par chacun d'entre nous.</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>En ce qui concerne l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>
---	------------	---	---

8	06/09/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Ayant eu connaissance du projet Greendock par la presse spécialisée (transport et logistique), je suis très étonnée de la communication uniforme et laconique autour de ce projet d'envergure.</p> <p>La région de l'Ile de France a besoin d'améliorer sa logistique, c'est indéniable. Le port de Gennevilliers a besoin de rénover ses bâtiments, de mettre ses infrastructures à jour, de se faire une place à la hauteur de son emplacement stratégique, c'est sûr.</p> <p>Le transport fluvial doit être encouragé, pourquoi pas. Mais il est important de prendre en compte le contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de nombreux bâtiments sont sous-utilisés, même à vocation logistique - des plateformes plus proches de Paris servent à améliorer la logistique du dernier km (chapelle internationale par exemple), et ne fonctionnent pas à plein régime (aucun trafic massifié ferroviaire) - le contexte énergétique et environnemental est des plus alarmants : avec moins de pétroles pour vos camions et avec un prix de l'électricité qui grimpe, vos prévisions justifiant 9 hectares d'entrepôt sont-elles les mêmes ? - le transport fluvial est intéressant, car moins polluant, s'il a vocation à remplacer le transport routier. Or, il semble que la part du fluvial dans votre projet soit assez faible (15% max), et que les flux soient de la création et non du report : quelle est la logique ? <p>Dans un contexte de transition, où l'on s'aperçoit que les conditions ont largement changé (on pouvait les prévoir mais bon), où l'impératif de repenser les habitudes s'impose, il serait bon de revoir le projet, de ne pas s'entêter "parce qu'on a gagné l'appel d'offre et qu'on a toujours fait comme ça" :</p> <ul style="list-style-type: none"> - moins grand - plus orienté vers le fluvial et, si possible, le ferré - permettant d'accéder directement aux moyens de transport du dernier km 	<p>Le projet présenté en concertation était encore en phase de pré-étude et de préparation des dossiers de demandes d'autorisations administratives.</p> <p>La communication et la concertation mises en place reflètent une volonté de transparence autour du projet.</p> <p>En ce qui concerne la taille du projet et la présence de bâtiments vacants ou sous exploités dans les environs, notre lecture n'est pas la même. Le directeur du Port de Gennevilliers a d'ailleurs évoqué lors la première réunion publique de concertation que le Port recevait plusieurs demandes dès qu'un bâtiment se libérait et qu'il n'existait pas de surfaces vacantes à date sur le Port.</p> <p>En ce qui concerne la multimodalité, il est vrai que le ferroviaire a du mal à se développer. La saturation des usages du réseau ferroviaire en Ile-de-France, et notamment le partage des sillons entre trains de voyageurs et trains de fret en est une des raisons ; Nous n'avons pas fait le choix du ferroviaire pour Green Dock, car il pourrait être opéré depuis le terminal à containers qui a beaucoup plus d'espace pour la manutention des marchandises.</p> <p>La part de report modal fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. De nouvelles études sont en cours, qui pourront déboucher sur de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet... Goodman envisage d'ailleurs de d'imposer ses</p>
---	------------	--	---

		<p>(et non de l'avant dernier km) : cyclo, triporteur, scooter électrique...</p> <p>- et pourquoi pas, pour desservir le bassin parisien alentours, c'est-à-dire le 92 et le 93.</p> <p>Merci pour la prise en compte de ces observations et des réponses apportées.</p>	<p>Futurs preneurs le recours à une flotte de distribution 100% « zéro émission » à l'horizon 2030.</p>
--	--	--	---

9		<p>Grands Projets Inutiles Greendock et usine de méthanisation A-t-on besoin d'un dépôt de ce gabarit en berges de Seine ? D'une usine aux particules fines susceptible de provoquer des marées noires ? Quel avenir pour la faune, la flore, les riverains, la Seine, les habitants d'autres lieux en goguette, les salariés esclaves de boulots inutiles... Pourquoi entretenir des projets polluants alors qu'il y a des arbres à planter, de l'eau à préserver, des espaces à régénérer, des balades à conserver ? Traffic routier 7 jours/7 et toits végétalisés ? Stop !!!</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA Port, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.</p>
10	09/09/2022	<p>Ce projet insensé sur Gennevilliers fait écho à celui d'Argenteuil (toutes deux membres de l'EPT Boucle Nord de Seine) : utiliser la Seine comme voie royale pour les marchands du temple. D'un côté un entrepôt de la surconsommation ("green dock"), de l'autre un blockhaus du loisir industriel (projet Héloïse). Avec comme points communs la bétonisation sur des hauteurs de 30 à 40 m, l'artificialisation des sols sur zones inondables, l'abattage des arbres, l'augmentation du trafic routier, et bien sûr la gestion de A à Z par le secteur privé sans prise en compte des expertises et besoins des habitants. Ce n'est pas un hasard ; dans deux ans, les jeux du cirque vont accélérer la pollution permanente (mentale et environnementale) que nous subissons quotidiennement. Engluées dans le piège du Grand-Paris, les municipalités se leurrent : les "retours sur investissements" ne seront profitables qu'aux investisseurs privés et les dégâts seront considérables. (Robert Valbon)</p>	<p>Le projet Green Dock, construit sur un site logistique existant et entièrement artificialisé aura pour vocation de désimpermeabiliser ces sols. La stratégie paysagère intègre par ailleurs la conservation des arbres existants en bord à voie d'eau ainsi qu'une renaturation de la berge existante. Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>

11	09/09/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Le chemin de halage entre Epinay et Argenteuil est encore un des rares endroits de promenade en milieu naturel. Il permet notamment d'observer les oiseaux sur le site Natura 2000 à la pointe de l'île Saint Denis : nombreux grands cormorans hivernants, pigeons ramiers, et avec de la chance, martins- pêcheurs.</p> <p>Or, l'implantation d'un bâtiment d'une telle taille, outre la destruction du paysage, va créer des nuisances à l'avifaune (dérangement en raison du bruit nuit et jour, pollution atmosphérique par les camions, lumières, franchissement d'une "muraille", impacts contre les vitrages...)</p> <p>D'autre part, puisqu'il va s'agir, en fait, d'un entrepôt majoritairement routier, la circulation aux alentours (Gennevilliers, Asnières, Colombes, Argenteuil, Epinay, L'île Saint Denis, Villeneuve la Garenne, voire plus loin) va être impactée par un rajout de poids lourds, surtout aux heures de pointe, malgré les études lénifiantes de "Green" Dock. A cela s'ajoutera aussi les déplacements des créations potentielles d'emplois dans une zone nullement desservie par les transports en commun !</p> <p>En raison de ces arguments, les nuisances créent par ce projet au seul bénéfice d'une multinationale (qui ne paie peut-être même pas ses impôts en France) sont disproportionnées pour les populations environnantes et je ne peux que m'y opposer.</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues).</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>
----	------------	--	--

			<p>Concernant l'emploi, la logistique est en effet un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers. Des solutions seront étudiées pour permettre aux employés de se rendre sur le site tels que la mise en place de covoiturage. Par ailleurs, des pistes de réflexion sont en cours avec les autorités autour de services tels que des navettes.</p>
--	--	--	--

12	12/09/2022	<p>Bonjour, je m'interroge sur un nombre de points concernant ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trafic routier et sa très probable explosion: est-ce qu'une entité véritablement indépendante a analysé l'impact, à partir des données brutes? - création d'emplois: de combien parlons-nous? en création nette bien sûr, et quelles genres de qualifications? - zone Natura 2000: cette zone n'est pas prise en compte dans l'étude d'impact, or elle se situe à 50 mètres du futur site! comment est-ce possible de ne pas l'inclure? - trafic fluvial: aucun engagement n'est pris para la promoteur ou l'exploitant pour développer le trafic fluvial, à peine de "bonnes intentions" pour atteindre 15% du volume traité sur le site, et on ne sait pas quand. Pour autant, le site se situe en bord de Seine, et le promoteur bénéficie de subventions pour cette initiative soi-disant écologique alors qu'il n'existe aucun engagement de volume de trafic fluvial. Pouvez-vous demander un calendrier pluriannuel de montée en puissance du trafic fluvial au détriment du trafic routier sur lequel l'exploitant s'engagerait de façon ferme ? <p>Je suis personnellement très contre ce projet dans sa mouture actuelle car elle a toutes les facettes d'un pur greenwashing alors que c'est tout son contraire qui sera mis en œuvre.</p> <p>Cordialement</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic. La pré-étude de trafic présentée a été réalisée par un bureau d'études spécialisé.</p> <p>L'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente (la Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p> <p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>Concernant l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers. La part de report modal fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. De nouvelles études sont en cours, qui pourront déboucher sur de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet.</p>
----	------------	--	---

13	20/09/2022	<p>Je trouve très bien qu'un projet d'une telle ampleur puisse voir le jour. Il sera bénéfique en termes d'emploi. La logistique est la nouvelle industrie et permet la formation et l'insertion de jeunes en difficultés. J'espère que ce projet sera l'occasion de mettre en place une véritable stratégie de formation adressée aux populations des alentours pour en faire bénéficier l'emploi local.</p>	<p>La logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi organisé sur le Port de Gennevilliers.</p>
----	------------	---	--

14	24/09/2022	<p>Projet de contribution à l'enquête publique sur le projet Green Dock</p> <p>J'ai assisté à la réunion publique du 14 septembre dernier, à la Mairie de Gennevilliers.</p> <p>Entre autres informations, on nous a parlé de 4 études d'impact sur l'environnement, dont une sur la zone « Natura 2000 » sur la pointe nord de L'Île-Saint-Denis.</p> <p>Et là, surprise ! Il n'y aurait pas d'impact sur la faune... « seulement » sur la flore.</p> <p>En tant que présidente de l'association Halage, je tiens à apporter quelques éléments.</p> <p>Halage est depuis plus de 25 ans une association d'insertion par les métiers de l'environnement. Elle gère, sur la pointe nord de L'Île-Saint-Denis, le projet l'Îlô. Avec une délégation du Conseil Départemental 93 qui en est propriétaire. La mission d'Halage est de préparer le futur agrandissement du Parc Départemental de L'Île-Saint-Denis sur cette zone qui jusqu'ici accueillait les déchets d'entreprises de Travaux Publics qui y ont généré une pollution importante des sols. Nous développons un travail d'insertion de personnes éloignées de l'emploi, en développant de nouveaux métiers urbains (une ferme horticole qui produit des fleurs, des travaux de rénovation des sols pollués en liaison avec des laboratoires scientifiques, etc...)</p> <p>Or, qu'avons-nous appris le 14 septembre ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que le projet Green Dock aura un impact sur la flore (merci pour les dizaines d'apprentis horticultures) - ... mais pas sur la faune. <p>Or cela est très étonnant. Rappelons que nous sommes sur une zone natura 2 000 avec des oiseaux rares et protégés. Il nous a semblé que les recherches menées cet été ont eu lieu à un moment où les cormorans, par exemple, n'étaient pas sur le site. Ils commencent seulement maintenant à y revenir</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Il n'y aura qu'une seule étude d'impact du projet, qui inclura un volet faune-flore ainsi qu'une étude d'incidence Natura 2000. Ces études permettront de quantifier l'impact du projet sur la faune et la flore environnante.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser. Des passages supplémentaires d'écologues en période d'hivernage permettront de constater la présence du cormoran sur place, qui est de toute façon déjà considérée dans l'étude du projet car documentée dans le cadre des études bibliographiques liées à la biodiversité.</p> <p>Nous nous engageons à travailler avec le CD 93, les municipalités et l'ensemble des associations locales agréées pour la protection de l'environnement afin de travailler l'étude impact du projet.</p>
----	------------	--	---

		<p>pour passer l'hiver... Halage n'a pas du tout été associée à ces études d'impact. Quel mépris pour son travail, reconnu par le Conseil Départemental 93, mais aussi Plaine Commune, l'Île-Saint-Denis, Epinay ou Gennevilliers, où nos équipes travaillent depuis des années...</p> <p>Elisabeth Masse Bourgain Présidente de l'association Halage</p>	<p>Par ailleurs, l'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente (la Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p> <p>Concernant l'emploi, nous favoriserons la création d'emplois faisant appel à l'insertion dans le cadre du projet, tant pendant la phase de construction que pendant la phase d'exploitation du bâtiment et sommes disposés à travailler avec votre association dans ce cadre également.</p>
--	--	---	--

15	28/09/2022	<p>J'ai assisté aux réunions de concertation et il s'avère que beaucoup d'informations fournies sont erronées. Le projet est dangereux sur de nombreux points et pour le résumé, c'est un non-sens complet n'apportant que des nuisances sans aucun bénéfice. Quelques exemples d'informations erronées et problématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le trafic routier est grandement minimisé à plusieurs titres. Ainsi, les 2418 rotations supplémentaires de véhicules par jour sont qualifiées de négligeable par le porteur de projet. Or chacun pourra constater que la circulation est déjà très dense actuellement et ajouter 2418 trajets sera tout sauf négligeable. Par ailleurs, la multinationale australienne veut nous faire croire que les camions de livraison du "dernier kilomètre" partiraient à plein ce qui est évidemment faux. Cela induit en réalité une augmentation importante du trafic par rapport aux 2418 rotations officiellement prévu - la pollution générée par particules fines des poids lourds tout comme des véhicules légers ne semblent pas émouvoir les promoteurs - les impacts sur la zone natura 2000 n'ont pas été pris en compte et les présentations se gardent bien de mettre la lumière sur ce point. D'ailleurs, les informations fournies sur la perte d'ensoleillement est fausse aussi. La faune et la flore pour la zone natura 2000 et les habitants d'Epinay sur seine en face ne verront plus le soleil pendant l'hiver mais seulement l'ombre du bâtiment - Les poids lourds monteront en haut du bâtiment (à plus de 20 mètres au-dessus du sol) et généreront des pollutions à tous les niveaux : visuel, auditif, qualité de l'air - Le bâtiment sera allumé et fonctionnel 24h sur 24h et 7 jours sur 7 ; ceci sera nuisible à la faune comme aux humains vivant dans la zone. 	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études indépendant, qui établit des études répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine. Rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p>
----	------------	--	---

		<p>- L'insertion paysagère est fautive. On passe de bâtiments actuels qui font au plus haut sur une petite portion 15 mètres à un bâtiment qui culmine à 35 mètres sur une large part sans que cela transparisse sur les visuels.</p> <p>- L'entrepôt se retrouve en bord de seine uniquement par effet d'aubaine (de l'aveu même des promoteurs) et en contradiction complète avec le schéma directeur même du port. La logique financière supplantant toutes choses</p>	<p>Le projet aura une ombre portée très faible dans le paysage, comme l'a montré la pré-étude luminosité, et ne cachera nullement le soleil des riverains.</p> <p>En ce qui concerne la pollution des véhicules nous avons pris l'engagement d'imposer à nos clients des véhicules propres au départ du site d'ici 2030.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Le projet est positionné en bord de Seine car cela permet de développer une solution de logistique fluviale du dernier kilomètre inexistante aujourd'hui.</p>
--	--	---	---

16	29/09/2022	<p>Je suis habitante de l'Île Saint Denis, et fière de l'être.</p> <p>J'ai assisté à la quasi-totalité des "ateliers" Green Dock que je qualifierai de campagne de publicité pour promoteurs. Dans la salle de réunion, un magnifique phot aérien du port de Gennevilliers est affiché au mur. Y figurent l'ensemble des communes l'Île Saint Denis, Villeneuve la Garenne, Epinay et Gennevilliers, nous prenons conscience de l'existence d'une trame bleue, la Seine, une trame vert, les parcs des Chantraines (92), la zone pointe Nord de l'Île Saint Denis (zone désignée Natura 2000 par l'Europe) et le parc départemental de l'Île Saint Denis (93)</p> <p>Ce qui est une chance pour notre bien-être d'habitants de ce territoire souvent déjà très urbanisé, et cela va sans dire, pour la biodiversité sans laquelle aucune vie sur Terre n'est possible.</p> <p>De plus, un projet de " trame noire " est d'ailleurs à l'étude par Plaine Commune, afin de réduire la pollution lumineuse nocturne qui nuit aux végétaux, aux animaux, et aussi à nous, humain diurnes.</p> <p>Afin de valoriser ce patrimoine naturel, un projet de "parc de loisirs nautiques " est porté par les communes désignées, dont celle de Gennevilliers. Ce projet est bien antérieur à la création de Green Dock.</p> <p>Il semble donc totalement incongru et honteux pour le respect de tous de présenter un projet ultra polluant d'une telle ampleur, en bord de Seine, comme un défi à la nature !</p> <p>CE projet est "inédit " comme le dit le directeur du port. Cet inédit - là est dangereux !</p> <p>Le dérèglement climatique découle directement de ce type de propositions spéculative où on nous fait miroiter des créations d'emplois : peu qualifiés, pénibles, horaires flexibles (réception de colis)</p> <p>il est temps de changer de paradigme : des créations d'emplois sont possibles autour d'un développement du site tourné vers la biodiversité terrestre et aquatique. C'est l'affaire de tous !</p> <p>Création et intelligence collective au profit d'un mieux-être au travail, c'est par là que doivent se tourner les décideurs ! Et non vers un modèle obsolète Non au projet Green Dock!</p>	<p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle. Densifier la logistique sur le port contribue à éviter l'étalement industriel. Rapprocher la logistique des bassins d'habitations permet d'augmenter la part de véhicules propres pour les livraisons.</p> <p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrement administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>
----	------------	---	--

17	01/10/2022	<p>Riveraine à Epinay je suis contre ce projet, non seulement à cause des nuisances qu'il va engendrer directement pour les habitants d'en face, d'ordre acoustique, visuelle, mais pour celles qui vont concerner les oiseaux vivant sur la pointe de l'Ile-st-Denis dans la zone "Natura 2000", le bâtiment ,immense, devant être allumé nuit et jour. Ainsi qu'une aggravation de la pollution de l'air dû à l'arrivée massive de camions qui vont acheminer les marchandises, en grande proportion : 85% pour 15% par péniches (, ou même seulement 7,5% si l'on compte seulement les départs.)</p> <p>Un autre emplacement sur le port devrait possible afin de préserver la population, humaine et animale vivant aux abords de la Seine.</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>
----	------------	---	---

18	02/10/2022	<p>J'ai assisté à trois réunions avec les porteurs du projet, deux « ateliers » avec Goodman et une réunion d'information à la mairie de Gennevilliers. Voici mon opinion après les exposés et les échanges qui auxquels j'ai assisté et participé. La taille du projet est démesurée Ce bâtiment sera gigantesque, presque aussi haut que l'A15, sur 600 mètres de long, il est hors d'échelle dans son contexte. Les nuisances qu'il va générer sont à la proportion de son gigantisme pour la ville de Gennevilliers et celles alentours : paysage défiguré, pollution, embouteillages.</p> <p>Son impact est nuisible sur de nombreux points Le trafic des camions va exploser, les camions circuleront 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ! c'est une catastrophe pour les habitants des villes alentours, en termes de bruit, de pollution, de qualité de vie.</p> <p>Le bâtiment va polluer et cacher le soleil à la réserve naturelle de l'Ile-Saint- Denis (et jusqu'aux berges d'Epinay en face). C'est une catastrophe pour cette zone Natura 2000. Nous attendons d'ailleurs toujours les études originales d'impact sérieuses et sourcées. Il dénature le paysage et prive les habitants des bords de Seine</p> <p>Les villes adjacentes comme L'Ile Saint-Denis, Epinay-sur-Seine ou Argenteuil mènent des politiques de réappropriation / réaménagement des Berges de Seine, qui sont un trésor, un bien commun pour tous les citoyens.</p> <p>J'en profite pour dire que cette construction va à l'encontre du Plan Local d'Urbanisme comme du Schéma d'Orientation de Développement Durable du port de Gennevilliers, qui précisent que les bords de Seine doivent être préservés. Et non, ce n'est pas une « interprétation » de ces textes, c'est factuel. (J'ai assisté à l'atelier insertion paysagère)</p> <p>Les prévisions de création d'emplois restent hypothétiques</p> <p>Un des arguments-pivot est la création d'emploi, mais pour l'instant Goodman ne peut se prononcer que sur ceux créés par le bâtiment lui-même (gardiennage, entretien) car il n'est aucunement décisionnaire. Les emplois et décisions appartiennent à ses "locataires" logisticiens. Il n'a que des hypothèses à nous donner sur ces créations / transferts d'emploi et sur la qualité de ces emplois (travail de nuit,</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p> <p>Le projet aura une ombre portée très faible dans le paysage, comme l'a montré la pré-étude luminosité, et ne cachera nullement le soleil des riverains.</p> <p>L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études indépendant qui établit des études répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine. Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Concernant l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne du succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit,</p>
----	------------	---	--

	<p>pénibilité, salaires bas). (J'ai assisté à l'atelier dédié à l'emploi) L'argument du fluvial est abusif et opportuniste. Présenté sous l'argument du développement du trafic fluvial, ce projet prévoit, en réalité, un gigantesque entrepôt routier. Il est installé sur les berges de Seine uniquement parce que c'est la seule parcelle du port qui s'est libérée ! C'est M. le directeur du port de Gennevilliers qui l'a dit. L'argument d'une ferme urbaine sur le toit dans cette ambiance ultra-polluée m'être de la provocation. J'appelle cela du greenwashing.</p> <p>Ce projet ne s'inscrit pas dans notre époque C'est l'heure aujourd'hui du changement de paradigme de nos sociétés qui, du fait des urgences climatiques, doivent impérativement freiner les projets pharaoniques encourageant la consommation tels que celui-ci. Je compare ce projet à la construction d'une 4 voies le long de la Seine entre Bezons et Argenteuil : une erreur historique.</p> <p>Greendock ne propose aucun projet de société Rien dans la gestion ou la gouvernance qui en fasse un projet autre que commercial : aucune vision sociétale. Des contrats de bonnes pratiques avec les clients logisticiens ? Des contrats ou accord avec les associations alentours (emplois solidaires, avec les écoles, avec les citoyens ?) Aucune idée de ce genre. Je qualifie ce manque d'imagination de ringard. La ferme sur le toit est la cerise sur ce gâteau.</p> <p>Les élus de Gennevilliers devraient être beaucoup plus exigeants en termes d'initiatives, d'inventivité et de bénéfices pour les habitants de Gennevilliers et des villes alentours. Ils ne devraient pas se contenter des créations d'emplois supposés, ni céder aux arguments d'une « dynamique économique ». Les élus ont une responsabilité cruciale.</p>	<p>et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Enfin, le projet est la réponse à un appel à projet porté par HAROPA Port. Cet appel à projet déterminait, dans son cahier des charges, la localisation des parcelles et la vocation des bâtiments.</p>
--	---	--

Haropa a la responsabilité d'un Etablissement Public Haropa, qui est le commanditaire de cet entrepôt, est devenu un Etablissement Public depuis peu. Cette instance nationale a une mission d'intérêt générale, qui compte un volet écologique et de développement durable. Le projet Greendock ne rentre pas dans le cadre des politiques publiques menées actuellement. Il est temps de le conformer aux politiques publiques contemporaines de son ministère, celui de la transition écologique.

Je demande pour ce projet :

- Un étage de moins, et moitié moins de trafic et de pollution
- Le placer ailleurs que sur les bords de Seine, le port de Gennevilliers compte des darses, d'autres terrains, il faut trouver le moyen de ne pas le placer en bord de Seine.
- La conformité de cette commande d'Haropa avec son statut d'établissement public dépendant du ministère de la transition écologique.
- Par conséquent aller au-delà des intérêts commerciaux et prendre en compte l'intérêt général : proposer des bénéfices pour les citoyens des villes et de la région alentours, et pour les futurs salariés.
- Des exigences vis à vis des clients logisticiens, par exemple pour plus de transport fluvial si c'est l'argument, pour de bonnes pratiques en termes de développement durable, d'écologie, d'emploi, mixité, égalité, handicap etc.
- Des engagements auprès des associations de citoyens, en termes de (réflexion à approfondir) locaux, emplois, activités, financement, formation (ouvrir un centre de formation des métiers de la logistique ou du fluvial ?)
- Pourquoi pas une gouvernance plus moderne, une entreprise "libérée" (gouvernance collégiale) ?

Conclusion :

Je comprends la modernisation légitime du Port de Gennevilliers. Je souhaite que cette modernisation propose une vision contemporaine, respectueuse des citoyens et de l'environnement ; je souhaite que Haropa et la ville de Gennevilliers encouragent et portent un projet pour une société qui dépasse les schémas commerciaux (j'allais dire capitalistes !) et propose un bénéfice à tous.

Anne MATTLER

19	02/10/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Ce projet semble issu d'un autre temps : gigantisme, développement du routier, croissance à tout prix... Même le gouvernement, qui pourtant est le dernier à réagir par essence (puisqu'il suit les évolutions de l'opinion publique), demande de faire des économies, annonce la "fin de l'abondance" et a même osé le mot sobriété !</p> <p>SOBRIETE ? Est-ce de la sobriété de faire un entrepôt de 90 000 m², générant 684 rotations de véhicules par jour, soit 1 368 trajets supplémentaires autour du port PAR JOUR ? Auquel il faut ajouter les 1 000 trajets des employés, ce qui fait environ 100 passages de véhicule par heure, soit entre 1 et 2 véhicules par minute à l'entrée du port, en plus du flux actuel.</p> <p>ECONOMIES D'ENERGIE ? Les économies d'énergie (donc de pétrole, de gaz, d'électricité) ne vous concernent pas ? On est censé moins se déplacer, moins se chauffer toute la journée dans nos bureaux et nos maisons pour que vous puissiez faire tourner vos camions, vos cellules de stockage, construire, construire, construire ? Les panneaux solaires que vous promettez vont-ils remplacer une autre source d'énergie ? Ou juste s'ajouter (et au passage, venir de l'autre bout du monde donc "consommer du transport et de la matière") ?</p> <p>RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ? Alors même que l'urgence climatique s'impose et que les conséquences sont déjà chez nous (feux, pollutions, baisse des rendements agricoles, et j'en passe, car tout est lié mais vous ne le voyez peut-être pas), vous semblez encore raisonner avec un logiciel des années 1980 "croissance croissance croissance" !</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Le projet Green Dock permettra de développer une solution de logistique fluviale du dernier kilomètre, aujourd'hui inexistante, permettant de décarboner une part des chaînes logistiques des utilisateurs du bâtiment.</p> <p>Nous sommes directement concernés par les économies d'énergie. Le projet Green Dock sera exemplaire en la matière, avec tout d'abord une réduction drastique des besoins énergétiques des bâtiments (isolation, équipements efficaces, abaissement des températures de consigne de chauffage...). Ensuite, le projet fera appel à de la géothermie et une installation photovoltaïque, couplées à des pompes à chaleur. Ces dispositifs permettront d'atteindre un mix énergétique bâtiment 100% ENR, 0% énergie fossile. Le projet Green Dock se veut un projet pionnier dans le domaine énergétique et veut constituer un exemple du futur énergétique des bâtiments logistiques.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>
----	------------	--	---

		<p>Il serait temps de cesser le greenwashing et de prendre le sujet à bras le corps car tout le monde est concerné !</p> <p>Je rappelle les mots de l'ONU : "nous sommes en situation de menace existentielle directe".</p> <p>Donc, je vous enjoins, au nom de votre humanité et de vos valeurs (tant la mairie que les sociétés Haropa ou Goodman) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à écouter vraiment les citoyens (les contributions de ce site sont tout de même assez fouillées et pertinentes, vous en conviendrez), - à réviser vos hypothèses, - à réaliser de vraies études environnementales (la zone Natura 2000, elle a le code postal 93 et non 92, mais elle est quand même située à 50 mètres) - à participer à l'effort de tous pour décarboner, réduire votre impact, économiser l'énergie => cela demande du temps, je vous conseille la lecture des réflexions du Shift projet : https://ilnousfautunplan.fr/ - à repenser le projet pour le diminuer, l'ajuster à la conjoncture, l'insérer vraiment dans le temps et l'environnement. <p>Merci.</p>	
20	05/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>A la lecture du compte rendu de l'enquête publique se tenant le 14 septembre à la Mairie de Gennevilliers, concernant le projet dit : « Green » Dock, je me permets une première remarque :</p> <p>A la question : quel est le nombre de m² à louer sur le port et est-ce qu'on a besoin de quelque chose d'aussi grand ? M. Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour Haropa Port a répondu : « Le nombre de m² à louer sur le port est nul. On a deux entrepôts aujourd'hui qui sont vides parce qu'on est</p>	<p>Le directeur du port de Gennevilliers a explicité ses propos concernant les surfaces disponibles sur le port lors de la réunion du 12 octobre.</p> <p>Concernant le projet, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>

	<p>en train de les réhabiliter. Aujourd’hui, lorsque vous avez un client qui quitte le port, on a 10 candidatures.</p> <p>Un peu à l’image du nombre de bâtiments vides de bureaux vides à La Défense ou d’habitations à Paris, il faudrait il me semble d’abord rénover, rentabiliser l’existant, avant bétonner encore plus.</p> <p>En effet, j’ai recensé dans un premier temps, les surfaces à louer d’une part sur le port de Gennevilliers, puis simplement sur la ville (car des camions et entrepôts il y en a beaucoup et je conçois que nous avons besoin d’une activité économique dans la région) :</p> <p>Pour des surfaces supérieures à 500 m² jusqu’à 10 000 et plus => que sur l’agence spécialisée (CRBE Port de Gennevilliers) un total de 75 000 m²</p> <p>Sans doubler les différentes annonces, sur le Port actuellement 42 0000 m² (dont 2 de plus de 8000 et 1 de plus de 10 000m².) Sur le reste de la ville (exemple rue Louis Roche.) environ 34 000 M². Et on passe sur ce qui se construit Zac des Louvresses.</p> <p>Il me semble donc qu’il faudrait rationaliser toutes ces surfaces. Cependant, si la construction se faisait de façon démesurée, cela n’indique en rien que les anciennes surfaces seraient alors transformées en « jardin potager ». Donc les nuisances seront à cumuler, bruit, CO², particules de gomme poids lourds, lumière...</p> <p>Ce recensement, que sur la commune de Gennevilliers, serait à compléter par toutes les annonces disponibles aux alentours, et il y en a des entrepôts vides, à louer, sur Villeneuve, Ile Saint Denis...</p> <p>La réponse de M. Jean Plateau était tellement ferme et sans équivoque,</p>	
--	--	--

		<p>qu'elle m'inquiète sur les autres réponses des porteurs du projet.</p> <p>La crise du Covid (et déjà à l'époque je n'y croyais pas) devait changer nos comportements. Tout le monde s'extasiait sur le fait que les oiseaux revenaient... mais elle a eu aussi pour conséquence de mettre un coup d'accélérateur sur les commandes faites en ligne, que le commerce de proximité n'a pas pu se maintenir.</p> <p>Non militante dans l'âme, mais citoyenne avant tout, je refuse cette nouvelle société où des personnes font venir leur garde-robe chez eux... un camion l'allée avec pleins de cartons, des retours conséquents qui partent pour un tri dans les pays de l'Est, et un autre voyage pour arriver dans une solderie aux Chanteraines.</p> <p>La pollution, sonore, lumineuse, de CO² et autres gaz, l'augmentation du trafic routier n'est pas néfaste que parce qu'en face de la Zone Natura 2000, elle est pour tous les humains qui essaient de vivre autour et vont devoir rapidement vivre autrement. Maintenant qu'on nous demande encore un effort de sobriété, ce projet n'est-il pas tout simplement dépassé ?</p> <p>Aude CASTRO</p>	
21	07/10/2022	<p>PROJET COMPLETEMENT ABBERANT ET DANGEREUX POUR LA SANTE DES HABITANTS DE TOUTES LES VILLES AVOISINANTES</p> <p>je m'appelle Mme Poulet et J'habite à Epinay sur seine et je suis juste en face du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Bon nombre d'éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne respecte pas les impacts tolérés vis-à-vis de la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>

		<p>- Un impact considérable sur les paysages naturels de la boucle Nord-de- Seine, patrimoine naturel des habitants des départements 92, 93, 95.</p> <p>- Une menace directe pour la première zone naturelle non-anthropique en aval de Paris, classée Natura 2000 et réserve ornithologique d'intérêt majeur</p> <p>- 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.)</p> <p>Nos routes sont déjà complètement saturées à ce jour sans ces entrepôts gigantesques</p> <p>-De plus, ces entrepôts fonctionneront jours et nuits, donc la pollution sonore sera à son comble pour tous les riverains coté Epinay sur seine et Argenteuil et la pollution lumineuse que cela va engendrer va à l'encontre des demandes actuelles du gouvernement pour les économies d'Energie et cela va nuire gravement à la faune sauvage qui est très intense le long du fleuve et de l'ile st Denis classé en site natura 2000 pour la protection des espèces protégées</p> <p>En espérant que le projet sera revu à la baisse voir annulé, car un projet plus respectueux des êtres humains et de la faune sauvage serait la moindre des choses</p>	
22	08/10/2022	<p>Je suis consternée par l'absurdité du projet, non seulement parce qu'il est à mes yeux dénué de sens et va complètement à l'encontre de la volonté des riverains, mais aussi par le non-sens écologique qu'il évoque. De plus je me demande comment ferons nos patients pour accéder aux soins lorsqu'ils viennent de loin, sachant que le secteur est déjà hyper saturé. Nous sommes déjà dans un désert médical mais là ce sera le pompon !</p>	<p>Concernant l'impact écologique du projet, il fera l'objet d'études qui seront versées aux dossiers d'autorisations administratives.</p> <p>Il en est de même pour le trafic puisqu'une étude de trafic détaillée fera partie de ces mêmes dossiers.</p>

23	09/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>Je souhaite apporter mon soutien au projet car il est porteur de nombreux emplois, plus de 700 à la clé. Il faut continuer à donner de l'emplois aux jeunes comme le montre la très grande mobilisation constatée au forum de l'emploi</p>	<p>Nous pensons aussi que ce projet sera bénéfique en termes d'emploi local, en relocalisant des emplois logistiques en petite couronne.</p>
24	09/10/2022	<p>Je tiens à exprimer mon étonnement vis-à-vis du nombre d'observations contre le projet. Le port de Gennevilliers est un espace dédié à la logistique, où les projets ambitieux ont pleinement leur place. Il est dommageable de voir cette mobilisation à l'encontre du projet, où la principale motivation des opposants est de conserver la valeur de leur patrimoine immobilier, alors même qu'ils ont toujours vécu en face du port... Notre société doit permettre la redynamisation des espaces économiques et industriels et non la résumer à une querelle de voisinage.</p>	<p>Notre conviction est qu'il est en effet préférable de cantonner les projets logistiques aux zones logistiques. La densification proposée par Green Dock fait partie de la démarche de Zéro Artificialisation Nette et permettra à terme l'évitement de l'étalement logistique et industriel.</p>
25	09/10/2022	<p>Je peine à comprendre les commentaires négatifs sur un projet qui n'artificialise aucune terre agricole et permet du trafic fluvial. On est quand même dans un port. Si j'ai bien compris en plus il vient remplacer des entrepôts complètement vétustes.</p> <p>Ceux qui soudainement se retrouve défenseurs de l'environnement, laissez faire les spécialistes et les associations labélisées, ils sont bien plus compétents que vous pour critiquer le projet. Les arguments sont toujours les mêmes pour le reste.</p> <p>J'habite Argenteuil, le port était là avant moi et je comprends que son développement est bon pour la région. Ceux qui veulent que le port devienne un parc n'ont rien compris. Tout ceci est un problème de voisinage, rien de plus. Au lieu de toujours tout critiquer il faudrait savoir proposer, mais à ce jeu-là en général il n'y a plus personne.</p>	<p>Nous sommes d'accord avec votre analyse et pensons en effet qu'il est préférable de cantonner les projets logistiques aux zone logistiques. La densification proposée par Green Dock fait partie de la démarche de Zéro Artificialisation Nette et permettra à terme l'évitement de l'étalement logistique et industriel.</p>

26	09/10/2022	<p>"Green dock" n'a de green que son nom... Un projet écologiquement vertueux sous prétexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'utilisation de transport fluvial ? Avec 85% du transport de marchandises fait par la route sur des axes environnants qui sont déjà saturés de véhicules qui va générer encore plus de pollution ! - de maraichage bio sur les toits ? ça va être super bio avec toute la pollution atmosphérique autour !! - de quelques végétaux plantés dans la zone et de quelques nichoirs à oiseaux ? Bien maigre compensation !! <p>Comment imaginer que l'activité incessante de cet entrepôt géant (du bruit et de la lumière 24/24 et 7/7 ne viendra pas grandement perturber la vie animale et végétale tout autour, en particulier celle des espèces protégées d'oiseaux dans la zone Natura 2000 juste en face ??</p> <p>Depuis quelques temps le concept de sobriété est très à la mode (et c'est tant mieux), on nous demande des efforts (et c'est tant mieux aussi) et en même temps on encouragerait ce genre de projet délirant ? C'est ça le genre d'exemple de "sobriété" qu'on nous propose... Vraiment ??</p> <p>En plus de représenter un gigantisme industriel complètement obsolète, ce projet va défigurer un peu plus le paysage, il est inutile (il y a déjà plein d'entrepôts vides à louer partout, y compris sur le port de Gennevilliers) et le concept de "dernier kilomètre" est ici complètement perverti.</p> <p>Quant aux emplois prétendument créés, ce seront surtout des emplois déplacés et quels emplois en plus ? Précaires, mal payés, aux cadences infernales... Combien d'emplois dans les petits commerces (fragilisés par les conséquences de ce genre de projets) seront eux supprimés ??... Tout cela sent le greenwashing à des kilomètres. Et on en arrive à espérer que de vraies pénuries arrivent au plus vite et que l'effondrement soit là demain pour rendre impossibles tous ces projets insensés...</p> <p>Une citoyenne en colère, habitante du fleuve à Villeneuve la Garenne</p>	<p>Beaucoup de mesures allant dans le sens de vos remarques ont été proposées lors de la réunion du 12 octobre afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Concernant les emplois la logistique a bien évolué et les conditions que vous décrivez sont loin d'être généralisées même si des efforts restent à faire comme dans beaucoup d'autres secteurs.</p>
----	------------	--	--

27	10/10/2022	<p>GREEN DOCK</p> <p>Plate-forme multimodale Green Dock, Les écologistes de Saint-Ouen disent non.</p> <p>Dans un contexte de mobilisations toujours plus grandes en faveur de l'écologie et de la protection de l'environnement, l'implantation d'un entrepôt hors norme à Gennevilliers est inacceptable.</p> <p>Avec ses 600 mètres de long et ses 35 mètres de haut, la plate-forme multimodale Green Dock est un entrepôt démesuré dont la vocation est d'accueillir et de distribuer chaque année des tonnages de marchandises astronomiques.</p> <p>Dans une société où l'idée de décroissance fait son chemin, le promoteur Goodman et le propriétaire du terrain Haropa Port nous proposent un projet titanesque qui favorise la surconsommation et l'importation de produits manufacturés.</p> <p>En tant qu'écologistes nous sommes bien entendu favorables au transport fluvial nous en faisons même la promotion.</p> <p>Dans le cas du projet Green Dock, les effets négatifs et indésirables nous apparaissent bien plus importants que les prétendus avantages que cet énorme entrepôt pourrait apporter à la commune de Gennevilliers et aux villes avoisinantes.</p>	<p>Comme nous l'avons évoqué lors de la réunion du 12 octobre nous sommes à la disposition des associations environnementales et des groupes écologistes pour travailler sur des points d'amélioration précis du projet.</p> <p>Un certain nombre de proposition ont également été faites lors de cette réunion pour améliorer le projet.</p> <p>Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20^{ème} siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA PORT, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.</p> <p>Concernant les impacts environnementaux, le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>
----	------------	---	--

	<p>La plate-forme s'étendra sur plus de 90 000 mètres carrés et recevra une partie des 90 millions de tonnes de marchandises qui transitent par le port du Havre.</p> <p>Nous vous laissons le soin d'imaginer le nombre de camions qui chaque jour traverseront les villes de Gennevilliers, d'Épinay, de Saint-Denis, de l'Île-Saint-Denis et de Saint-Ouen pour retirer des marchandises dans cet entrepôt XXL.</p> <p>Nous vous laissons le soin d'imaginer la pollution atmosphérique mais aussi sonore et lumineuse qu'un tel site va engendrer. Sans parler des congestions que les va et vient que les camions vont occasionner sur les artères déjà bondées de nos villes. De plus, l'installation de ce projet en face d'une réserve ornithologique (400 mètres, de surcroît espace natura 2000, avec un impact possible pesant sur les grands cormorans.</p> <p>Nous ne nous opposons pas au projet Green Dock en tant que tel nous pensons même que de bonnes choses sont proposées :</p> <p>Transport fluvial Création d'une ferme urbaine Création d'une centrale photovoltaïque Installation géothermique...</p> <p>Seulement, compte tenu de la taille du projet nous percevons ces mesures comme une tentative de greenwashing, des goodies offerts aux publics pour faire accepter l'inacceptable.</p> <p>Les écologistes plaident pour un projet moins démesuré, un projet à taille humaine, un projet concerté qui s'insère véritablement dans le territoire.</p> <p>En l'état, les écologistes de Saint-Ouen, en lien avec leurs homologues spinassiens et îlots dyonisiens disent non au projet Green Dock.</p>	<p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact sur cette réserve, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p> <p>Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p> <p>Enfin, concernant le transport routier, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>
--	---	---

28	10/10/2022	<p data-bbox="359 201 869 268">Vous trouverez ci-joint nos observations sur le projet d'entrepôt Green Dock</p> <p data-bbox="359 302 678 369">Francis Redon Président Environment 93</p>	<p data-bbox="885 201 1535 369">Nous avons pris bonne note de vos observations et vous remercions pour la qualité des échanges que nous avons eu lors de la réunion du 12 octobre. Nous sommes disposés à travailler avec vous pour améliorer encore ce projet.</p> <p data-bbox="885 392 1535 952">Vos remarques introductives rejoignent l'analyse menée par HAROPA PORT quant à l'opportunité de la localisation d'activités logistique en bord de fleuve, sur un terrain déjà artificialisé, dans un objectif de recours au trafic fluvial, de lutte contre l'artificialisation des terres et de relocalisation des activités logistiques à proximité des zones denses. Nous rappelons également que le projet présenté en concertation était encore en phase de pré-étude (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte les remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p data-bbox="885 1008 1535 1500">Concernant les flux routiers, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic. Le trafic entre le terminal container et l'entrepôt Green Dock, correspondant à la dernière étape de transport fluvial amont de l'entrepôt, est estimé à 60 PL transitant exclusivement par le port, sans impact sur les voiries extérieures.</p>
----	------------	---	---

			<p>En ce qui concerne la voie fluviale, la part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. L'ajout d'un second ponton au sein du projet permet d'anticiper cette évolution et de permettre à terme l'accueil de plus de 9 bateaux par jour. La gestion et les arbitrages sur l'utilisation du ponton seront assurés par Goodman, propriétaire et gestionnaire du site.</p> <p>Au niveau du ferroviaire, il est vrai que celui-ci a du mal à se développer. La saturation des usages du réseau ferroviaire en Ile-de-France, et notamment le partage des sillons entre trains de voyageurs et trains de fret en est une des raisons. Nous n'avons pas fait le choix du ferroviaire pour Green Dock, car il pourrait être opéré depuis le terminal à containers qui a beaucoup plus d'espace pour la manutention des marchandises.</p>
--	--	--	--

			<p>L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.).</p> <p>Nous sommes directement concernés par les économies d'énergie. Le projet Green Dock sera exemplaire en la matière, avec tout d'abord une réduction drastique des besoins énergétiques des bâtiments (isolation, équipements efficaces, abaissement des températures de consigne de chauffage...). Ensuite, le projet fera appel à de la géothermie et une installation photovoltaïque, couplées à des pompes à chaleur. Ces dispositifs permettront d'atteindre un mix énergétique bâtiment 100% énergies renouvelables et 0% énergie fossile. Le projet Green Dock se veut un projet pionnier dans le domaine énergétique et veut constituer un exemple du futur énergétique des bâtiments logistiques.</p>
--	--	--	--

			<p>Conformément à nos engagements pris lors de la réunion publique du 12 octobre, l'insertion paysagère du projet sera travaillée en relation avec les architectes-conseil des villes proches pour assurer une insertion harmonieuse du bâtiment dans le paysage et des définir les points de vue des perspectives architecturales de la future notice architecturale et paysagère du dossier de demande de permis de construire.</p> <p>Enfin, concernant l'emploi, la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p>
29	10/10/2022	<p>Si l'objet de l'enquête est bien l'implantation de ce gigantesque entrepôt dans cette zone, je ne vais pas argumenter en faveur d'une économie locale et contre le transport incessant de marchandises qui est un autre problème.</p> <p>Ce qui pose un problème sur ce projet c'est essentiellement son gigantisme, hauteur, longueur, trafic généré, bruit.</p> <p>C'est vrai que ce projet est globalement conforme à la destination de la zone portuaire.</p> <p>Son impact pour l'avifaune pourrait être réduit en se reculant par rapport aux berges, en supprimant les lumières la nuit et en le rabaissant.</p> <p>Son impact pour les paysages en le rabaissant, le scindant et en supprimant l'éclairage nocturne.</p> <p>un urbaniste habitant proche,</p>	<p>Un certain nombre de propositions allant dans le sens de vos remarques a été présenté lors de la réunion du 12 octobre. Ces points d'amélioration seront repris dans les dossiers d'autorisation du projet.</p>

30	10/10/2022	<p>Le projet green dock, dans le contexte de crise écologique planétaire qui est le nôtre, paraît tout à fait anachronique. Ce projet ne se substituera à aucun autre flux de transport de marchandises, il en rajoutera que ce soit par voie fluviale (un peu) ou routière (beaucoup). Les emplois promis seront ceux détruits par ailleurs - on retrouve le même schéma que pour Europacity (depuis abandonné) des Grands Projets Inutiles et Imposés. Les quelques potagers installés sur le toit, ces quelques miettes que les promoteurs (capitalistes) daignent accordés aux riverain.es, humains et non-humains, ne rachèteront rien, et surtout pas l'avidité des quelques un.es qui veulent amasser toujours plus au détriment de la qualité de vie du plus grand nombre. Nous n'avons pas besoin de croissance, toujours, coûte que coûte, mais peut-être plutôt de nous recentrer vers ce qui compte vraiment : vivre dignement en lien avec le vivant.</p> <p>« Le contraste entre le calme avec lequel nous continuons à vivre tranquillement et ce qui nous arrive est vertigineux. » Bruno Latour</p>	<p>Le projet Green Dock répond principalement à une volonté de densification afin d'éviter l'étalement industriel et logistique. Il répond également à un besoin de logistique grandissant et contribuera à son échelle à sa décarbonation.</p>
----	------------	--	---

31	11/10/2022	Je rejoins les autres commentaires et souhaite m'opposer à ce projet, qui ne semble pas du tout pertinent d'un point de vue écologique.	<p>Nous prenons note de votre position.</p> <p>Le projet Green Dock répond au souhait d'HAROPA Port de densifier les activités logistiques sur le Port de Gennevilliers, afin de limiter la consommation foncière de terres agricoles et permettre d'atteindre l'objectif de Zéro Artificialisation Nette.</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet présentera de nombreux dispositifs favorisant la biodiversité (renaturation de la berge du projet, nichoirs, végétalisation de la toiture, paysagement travaillé avec des écologues). Il devrait d'ailleurs présenter un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle du site, avec la renaturation de certaines parcelles.</p>
32	12/10/2022	<p>Contre le projet Green Dock</p> <ul style="list-style-type: none"> - menaces sur la zone naturelle protégée Natura 2000 - augmentations conséquente de la pollution et nuisances liées au développement du trafic routier notamment - impact négatif sur l'ensemble des projets de réappropriations des berges de Seine porté par les villes à proximité- du site <p>Projet incompatible avec une société en harmonie avec la nature et les humains dans un contexte de crise écologique et sociale</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de pré cadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. L'ensemble des enjeux faune-flore locaux, et notamment la zone Natura 2000, seront pris en compte dans le cadre de l'établissement de l'étude d'impact du projet.</p> <p>La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p> <p>L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études indépendant, CDVIA, qui établit des études répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>

			<p>la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser.</p> <p>L'impact sur le trafic routier est déterminé par un bureau d'études indépendant, CDVIA, qui établit des études répondant aux méthodologies réglementaires dans le domaine.</p> <p>Le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Des mesures ont également été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>
--	--	--	---

33	12/10/2022	<p>Les communes d'EPINAY-SUR-SEINE et de L'ÎLE-SAINT-DENIS souhaitent déposer, sous forme de courrier, une observation autour de ce projet. Vous trouverez joint ce courrier, cosigné des deux Maires.</p>	<p>Nous avons pris bonne note de votre courrier. Le projet Green Dock vient s'insérer dans un environnement industriel et portuaire (le Port de Gennevilliers), zone clé pour l'approvisionnement du bassin économique francilien, et pensé dès le début du 20ème siècle. Le besoin de densifier l'offre logistique en petite couronne, permettant d'épargner les terres agricoles et de relocaliser les activités et les emplois en zone dense, a été formalisé par HAROPA PORT, dans le cadre son appel à projet logistique, auquel Goodman a répondu.</p> <p>Des études faune-flore et d'incidence Natura 2000 permettront de justifier l'adéquation du projet avec la préservation de la biodiversité locale. Le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact sur cette réserve, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale. Par ailleurs, Voie Navigables de France a indiqué lors de l'atelier du 10 mai que le batillage est principalement généré par les bateaux qui se déplacent à grande vitesse et que le type de barges utilisées par les clients de Green Dock naviguera à faible vitesse (6 nœuds) et ne génèrera quasiment pas de batillage.</p> <p>Concernant l'incompatibilité de Green Dock avec les activités nautiques en cours de développement sur le petit bras de la Seine, nous nous sommes engagés lors de la réunion du 12 octobre à interdire aux utilisateurs de Green Dock la navigation sur celui-ci. Cette mesure permet d'éviter que le projet engendre une augmentation du trafic fluvial sur ce bras, et qu'il porte préjudice aux projets de valorisation écologique et de développement d'activités fluviales que vous présentez.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.). La résilience du projet à des épisodes de crue fera l'objet d'études détaillées qui permettront de garantir son adéquation avec son environnement, notamment hydrogéologique.</p> <p>En ce qui concerne l'adéquation du projet au Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers, Goodman a répondu l'appel à projet mené par HAROPA Port en respectant les critères imposés. Le SODD favorise</p>
----	------------	--	---

			<p>l'implantation d'activités générant des nuisances importantes telles que les poussières à l'intérieur des darses ; ce n'est pas le cas des activités logistiques. Pour rappel, le projet Green Dock s'implantera en lieu et place d'entrepôts logistiques existants.</p> <p>Enfin, concernant le trafic, rappelons que le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>
--	--	--	---

34	12/10/2022	<p>Le projet Greendock va permettre de répondre et d'atteindre plusieurs objectifs.</p> <p>Assainir un secteur bord de Seine laissé à l'abandon, permettre l'émergence d'une architecture valorisant les bords de Seine et le port, favoriser et créer de l'emploi, assainir la logistique et le transport, favoriser la logistique du dernier km par voie fluviale dans Paris intra-muros.</p> <p>De plus ce projet intègre pleinement les enjeux environnementaux et écologiques en ayant pris en compte à la fois les enjeux frayère et la zone N2000 à proximité.</p> <p>Enfin, vu la fiabilité et les exigences de l'administration lors de l'instruction de ces dossiers ICPE soumis à autorisation et les contrôles qui en découlent, cela est une preuve de sérieux et de nécessité de ce projet. Le fait qu'il est pu être mis en consultation en est une première preuve.</p> <p>Enfin HAROPA n'aurait pas choisi un opérateur n'apportant toutes les garanties ad hoc pour développer un tel projet avec de tels enjeux sociaux, environnementaux et économique majeurs pour le port et l'IdF et l'axe Seine.</p> <p>Bon courage à Goodman et espérant bientôt le début des travaux puis la mise en exploitation.</p>	<p>Nous prenons note de votre contribution et rappelons, en effet, que le projet vise à relocaliser en zone dense les activités logistiques et limiter ainsi l'impact environnemental de ce secteur d'activité. Sa connexion au fleuve permettra le recours au transport fluvial.</p>
35	13/10/2022	<p>À la suite de la lecture de l'analyse des associations et structures locales concernant l'implantation de green dock, je désapprouve fermement ce projet d'aménagement.</p>	<p>Nous prenons bonne note de votre position.</p>
36	13/10/2022	<p>Ce projet est complètement à CONTRE-COURANT du TOURNANT SALUTAIRE à prendre si on veut espérer SURVIVRE dans les meilleures conditions possibles et en PROFOND DÉCALAGE par rapport aux souhaits de la POPULATION dans sa grande majorité :</p> <p>* RESPECT des ENGAGEMENTS PRIS d'AMÉNAGER les bords de Seine de façon RESPONSABLE et ÉCOLOGIQUE pour LE BIEN-ÊTRE de TOUS par les MUNICIPALITÉS de GENNEVILLIERS et autres villes voisines et limitrophes,</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p>

		<p>AYANT EN COMMUN CE PATRIMOINE UNIQUE à PRÉSERVER à TOUS PRIX : LA SEINE, ses RIVES, la zone NATURA 2000 et les PAYSAGES URBAINS alentour</p> <p>* AIR plus SAIN à RESPIRER</p> <p>* ENVIRONNEMENT MOINS BRUYANT</p> <p>* MOINS d'ÉCLAIRAGE la NUIT pour l'ÉCONOMIE d'ÉNERGIE et pour DIMINUER l' IMPACT sur les ESPÈCES PROTÉGÉES</p> <p>* MEILLEURE UTILISATION ou RÉHABILITATION des ESPACES et LOCAUX DISPONIBLES dans ce secteur du Port</p> <p>* ABANDON du GIGANTISME pour une ACTIVITÉ en LIEN avec le fait de "CONSOMMER TOUJOURS PLUS" ... CE QUI NOUS MÈNE DANS LE MUR !</p> <p>MERCI de TENIR COMPTE de TOUTES NOS REMARQUES PARFAITEMENT FONDÉES - une habitante œuvrant depuis 50 ANS pour plus D'ÉCOLOGIE !!!</p> <p>IL EST GRAND TEMPS D'AGIR EN COHÉRENCE avec les DÉCLARATIONS VERTUEUSES PROCLAMÉES PAR NOS RESPONSABLES NATIONAUX, RÉGIONAUX etc... SANS CÉDER AUX SIRÈNES DU PROFIT à COURT-TERME et du DÉVELOPPEMENT au détriment des TERRITOIRES</p> <p>ML Vinel</p>	
37	13/10/2022	<p>Je suis absolument contre ce projet "HORS NORMES" qui sera également Hors Normes en termes de pollution environnementale, dégradation des berges de seine, augmentation de la circulation, effet catastrophique sur la réserve ornithologique...nombreux sont les effets dévastateurs d'un tel projet !</p>	<p>Une grande partie des éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne respecte pas les impacts tolérés vis-à-vis de la zone Natura 2000.</p>

		Il n'a de vert que le nom que ses partisans ont bien voulu lui donner !! Isabelle TRAMONI spinassienne	Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.
38	14/10/2022	Bonjour, je suis pour le développement de l'activité économique du port mais ne comprends pas le gigantisme absurde de ce projet surtout en bord de seine et face à une zone Natura 2000. Beaucoup de contradiction et d'arguments qui ressemblent à du "green washing"	Le fait de densifier sur le port permettra notamment d'éviter l'étalement industriel sur d'autres zones plus éloignées du bassin de consommation que représente l'Ile de France.
39	14/10/2022	Bonjour, J'avoue être choquée et même très peinée à la vue de ce projet. Chaque matin, quand j'allume la radio ou lis un journal, on parle de l'urgence climatique et écologique, de la nécessité de changer nos habitudes et modes de vie. Et là, Gennevilliers nous propose un projet dont le gigantisme et le mode de fonctionnement sont en contradiction totale avec cette urgence. Quelle tristesse d'imaginer les conséquences d'un tel projet, sans parler de la défiguration des berges de seine que cela va représenter... Franchement, les bras m'en tombent... Et quand j'apprends que le maire de Gennevilliers est communiste, je n'y comprends plus rien... Drôle de monde	Nous sommes d'accord avec votre analyse et pensons en effet qu'il est préférable de cantonner les projets logistiques aux zones logistiques. La densification proposée par Green Dock fait partie de la démarche de Zéro Artificialisation Nette et permettra à terme l'évitement de l'étalement logistique et industriel.
40	14/10/2022	Après l'été que nous venons de passer avec ses canicules à répétition, sa forte sécheresse, l'heure n'est peut-être plus au gigantisme en matière de logistique, de commerce virtuel et de transports. La fin de l'abondance, nous dit-on en haut lieu, l'heure de la sobriété répétée sur toutes les ondes et dans tous les journaux.	Un certain nombre de points que vous cités font partie des améliorations que nous avons proposées pour le projet le 12 octobre (Hauteur, luminosité, trafic). Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.

		<p>Ce projet a tout du contre-sens historique, venu d'une époque révolue pour tenter de se poser tel un mastodonte sur les berges de la Seine en face pour une partie d'une zone Natura 2000 essentielle à la biodiversité. 600 m de long, 35 m de haut au droit de la Seine comment oser qualifier de "green", cad écologique, un tel monstre urbain.</p> <p>Comment ne pas être effrayé par les conséquences néfastes qu'il engendrerait en terme d'ensoleillement, de nuisances sonores avec le trafic routier engendré malgré les 15 % de fluvial annoncé, de nuisances lumineuses car éclairé 24h/24, sur les humains et non humains aux alentours.</p> <p>Ce gigantisme, cette volonté de greenwashing me font irrésistiblement penser à un autre projet, heureusement abandonné, le mega centre commercial et touristique Europacity.</p> <p>Je suis totalement contre un tel aménagement.</p>	
41	14/10/2022	<p>Monsieur le maire, merci d'ouvrir ce site à observations.</p> <p>Toutefois, vous vous honoreriez à RENONCER À CE PROJET DÉMENT, qui va à l'encontre de tout ce que les plus fins observateurs des changements brutaux que nous subissons nous conseillent jour après jour. Comment pouvez-vous laissez mourir une zone Natura 2000 en face de chez vous, juste en face ?</p> <p>La peinture verte qu'on nous a proposé à chaque réunion ne suffit pas à couvrir l'absurdité de ce CAMIONNAGE PERMANENT POLLUANT : avec le bruit et l'odeur (sic), avec la luminosité ininterrompue, les embouteillages induits... Autoriser un entrepôt pareil qui ose tout, c'est faire fi de votre engagement "écologique".</p>	<p>Nous vous remercions pour votre commentaire. Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>
42	14/10/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Ce projet est une aberration systémique et une imposture tant économique,</p>	<p>Nous prenons note de votre position.</p>

		<p>que politique et logistique.</p> <p>L'anachronisme de ce chantier ne prend pas en compte l'état des lieux écologique et sociétal, et leurs évolutions depuis au moins 30 ans.</p> <p>Le développement économique n'est pas prioritaire, ni moteur. Il découle d'un ensemble de conditions en adéquation avec son temps. Il ne se satisfait pas des centralisations et monopoles qui font massivement rimer mythe de la croissance et destructions de la planète, et des cadres de vie.</p> <p>Cordialement Laurent Carlier</p>	
43	14/10/2022	<p>Quelle aberration que ce projet ! Un projet aussi immense n'a pas de sens ni par son gigantisme ni par sa contre production écologique ! Surtout à l'endroit où vous souhaitez le construire ! Juste en face de milliers d'oiseaux qui niche tout l'hiver dans cette zone ! Quel manque de respect ! Et quelles grosses ficelles avec votre ferme sur le toit, on dirait une mauvaise caricature, quelle honte ! Il y a si peu d'endroits naturels en IDF ! SVP RESPECTEZ LES ! L.Mercou - Epinay sur seine</p>	<p>Comme indiqué lors de la réunion du 12 octobre, concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>
44	14/10/2022	<p>PROJET DE « GREEN DOCK » AU PORT DE GENNEVILLIERS</p> <p>CONSULTATION PUBLIQUE</p> <p>AVIS DU MNLE</p>	<p>Nous avons pris bonne note de vos observations et vous remercions pour la qualité de votre analyse. Comme indiqué le 12 octobre nous sommes disposés à travailler avec les associations environnementales telle que MNLE pour améliorer encore ce projet.</p>

	<p>REMARQUE PRELIMINAIRE : Comme tous les projets, qu'ils soient soumis à enquête, à consultation, ou simplement présentés à ses clients ou au public, le projet de « GREEN DOCK » est présenté sous son meilleur jour. C'est en l'étudiant dans le détail que l'on peut retirer le vernis.</p> <p>ANALYSE DE CE PROJET : 1. LE POURQUOI Chacun peut constater que la population en Ile de France augmente. Plus par déplacements de populations que par l'accroissement naturel : des régions entières sont sinistrées du point de vue de l'emploi, ce qui amène nombre de nos concitoyens à rejoindre les métropoles, soi-disant attractives, provoquant une grande crise du logement. Or, une ville nécessite d'être approvisionnée, non seulement pour manger, mais aussi en biens d'équipement et de consommation divers. Comme on ne produit plus grand-chose directement dans les métropoles, en dehors de quelques artisanats, il faut faire venir ce dont on a besoin de plus loin, générant des déplacements de marchandises de plus en plus nombreux. Et ces déplacements s'ajoutent à ceux des personnes, du fait des distances toujours plus grandes entre lieu de travail et d'habitations, impactés par une spéculation foncière écartant toujours plus les personnes modestes – les plus nombreuses – des centres de vie. Ainsi, les entreprises de « logistique » disposent d'un champ d'action de plus en plus grand, nécessitant des investissements dans des entrepôts et des véhicules. Travailler à réduire les nuisances liées à ces déplacements suppose en fait de s'attaquer à l'organisation de la société, pour reprendre en main la maîtrise du foncier et l'aménagement du territoire. Il faut être conscient que tant que l'on restera dans notre système économique, le bonheur humain sera relégué derrière les intérêts des groupes économiques qui ont le pouvoir.</p>	<p>Vos remarques sures « le pourquoi » rejoignent l'analyse menée par HAROPA PORT quant à l'opportunité de la localisation d'activités logistique en bord de fleuve, sur un terrain déjà artificialisé, dans un objectif de recours au trafic fluvial, de lutte contre l'artificialisation des terres et de relocalisation des activités logistiques à proximité des zones denses. Nous rappelons également que le projet présenté en concertation était encore en phase de pré- étude (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte les remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>En ce qui concerne la voie fluviale, la part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps.</p> <p>Au niveau du ferroviaire, il est vrai que celui-ci a du mal à se développer. La saturation des usages du réseau ferroviaire en Ile-de-France, et notamment le partage des sillons entre trains de voyageurs et trains de fret en est une des raisons. Nous n'avons pas fait le choix du ferroviaire pour Green Dock, car il pourrait être opéré depuis le terminal à containers qui a beaucoup plus d'espace pour la manutention des marchandises.</p>
--	---	--

	<p>Alors oui, au MNLE, nous ne sommes pas pour le développement de ce type d'équipement, mais avons compris qu'il était indissociablement lié à notre système économique. Les populations ont besoin de produits, et donc de telles réalisations.</p> <p>2. AUTRES OPTIONS DE DISTRIBUTION Ce projet est destiné à plusieurs entreprises spécialisées dans le transport et la distribution, privilégiant jusque-là la route. L'utilisation du fleuve est sans conteste un progrès, bien que très limité, s'apparentant plus ici que comme du « greenwashing ». Le port de Gennevilliers dispose d'embranchements de voies ferrées, ce qui pourrait être aussi un moyen de limiter l'usage de la route. Mais là encore, il semble que les investisseurs ne puissent grandement utiliser ce moyen de transport le plus écologique.</p> <p>Domage. De toute façon, ces moyens de transports de masse ne peuvent s'envisager que pour l'arrivée des produits en gros, l'entrepôt servant ensuite à la distribution plus ou moins locale en plus petites quantités. D'où l'inquiétude des riverains – qui ne sont d'ailleurs pas si riverains que cela. Leur analyse sur les augmentations de trafic est justifiée, car même si l'étude d'impact montre des proportions modestes, les mouvements s'ajoutent à ceux qui saturent déjà les voiries environnantes.</p> <p>Et attention à l'étalement de ces circulations hors des pointes : cela induit des utilisations nocturnes, qui sont les plus nuisantes.</p> <p>Mais cela nous amène à une remarque : le mode de distribution choisi par ce type d'entreprises génère un innombrable va-et-vient de petits véhicules de livraisons. Redonner à la Poste le monopole de ces livraisons assurerait une réelle optimisation de ces moyens, en intégrant les livraisons dans des tournées régulières, et limiterait ainsi le nombre de véhicules. Cela aiderait en outre la Poste à conserver ses moyens d'action (centres de tri, véhicules, personnels) et lui éviterait de fermer ses bureaux qui assureraient une réelle proximité avec la population.</p>	<p>Concernant l'emploi, nous pensons que la logistique est un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p> <p>Enfin, conformément à nos engagements pris lors de la réunion publique du 12 octobre, l'insertion paysagère du projet sera travaillée en relation avec les architectes- conseil des villes proches pour assurer une insertion harmonieuse du bâtiment dans le paysage et des définir les points de vue des perspectives architecturales de la future notice architecturale et paysagère du dossier de demande de permis de construire.</p>
--	---	---

3. LES EMPLOIS

Dans les arguments avancés lors de la création de mètres carrés construits, il est souvent annoncé les créations d'emplois induits. Par expérience, en matière de logistique, il est avéré que ce nombre d'emplois par mètre carré est particulièrement faible, et qu'il s'agit d'emplois généralement à faible qualifications. Il ne faut donc pas se fier à ce qui est promis dans ce domaine. Il est clair qu'il serait préférable, sur ce site de recréer des activités industrielles visant à la fabrication de biens utiles aux franciliens plutôt que de réaliser un entrepôt (surtout, comme vu plus haut, si la Poste redevenait le distributeur attitré). Mais là encore, que peuvent les collectivités dans ce domaine ? Les expériences de ZAC créant des zones d'activités, restant des années en friches pour finalement se transformer en bureaux – il faut bien assurer l'équilibre financier de la ZAC – montrent là encore que ce soit de type de société qu'il faut changer.

4. LE PROJET LUI-MÊME

Conscient que tant que nous ne sortirons pas de ce système économique, de tels projets verront le jour, et sûrs que si nous interdisons ce site industriel à ce bâtiment, il ira s'installer ailleurs où son impact sur l'environnement ne pourra qu'être pire, nous en admettons à regret l'existence. Examinons donc le projet tel que présenté.

Si certains se plaignent de son esthétique, qui, en effet est loin d'être une Réussite, rappelons tout de même qu'il prend place sur un site industriel en déshérence. Un bloc de si grande longueur et d'une telle hauteur devrait faire l'objet de nombreuses améliorations. En particulier, puisqu'il s'agit d'un site devant accueillir plusieurs entreprises, trouver des coupures permettant un passage plus aisé vers la Seine et les belvédères envisagés. Et un traitement de façade un peu plus animé.

	<p>Certes, les habitants de l'autre côté de la Seine, présents et futurs préféreraient voir une forêt en face de chez eux. Le prix au M2 s'en trouverait d'ailleurs plus élevé, alimentant la spéculation et ne correspondant en rien aux possibilités de se loger de la plupart des demandeurs de logements. Mais rappelons que le site est déjà un site industriel, et qu'il y en a besoin en agglomération.</p> <p>Outre l'aspect esthétique évoqué plus haut, la création d'une ferme « hors sol » au faite de cet immeuble semble carrément, comme les capteurs solaires envisagés, du pur greenwashing. Loin de la plupart des habitants de la ville, et des écoles, l'intérêt « lien social » de cette ferme semble limité.</p> <p>Ne vaut-il pas mieux que les productions agricoles soient réalisées sur les vrais sols de pleine terre ? La mode de l'agriculture urbaine, qui restera toujours très loin de pouvoir nourrir les franciliens, vaut essentiellement pour son rôle social. Espérons que les produits – si la qualité est au rendez-vous, ce qui n'est pas évident sur un sol rapporté nécessairement de faible épaisseur – puissent alimenter les marchés locaux.</p> <p>Il conviendrait aussi de rechercher une plus grande complémentarité avec le transport sur rail, y compris pour la distribution. Le réseau de tramways en pleine extension en Ile de France devrait pouvoir être utilisé en heures creuses pour certaines livraisons, en particulier des points relais. Si l'information donnée par une association de défense des berges est avérée, c'est-à-dire la suppression des voies ferrées du site, ce serait une grave erreur.</p>	
--	--	--

		<p>Voici donc très brièvement donné l'avis du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement – Réseau Humanité&Nature, espérant que les citoyens, à l'occasion des futures élections nationales, envoient des représentants tournant le dos à ce système économique qui exploite les humains comme la nature, aggravant sans cesse nos conditions de vie. Et le faire aussi pour les élections régionales (le Schéma Directeur de la Région Ile de France est en cours de révision, occasion de faire évoluer son contenu pour limiter les effets négatifs de la métropolisation).</p> <p>Pour le MNLE Christian CHASSEAU Secrétaire National</p>	
45	14/10/2022	<p>JUSTE ABERRANT! SCANDALEUX ! INAPPROPRIE ! Comment peut-on encore dans le contexte actuel penser à élaborer de tels projets, aussi énormissimes qu'insensés. Une plateforme aux dimensions démesurées, qui pourrait sûrement être établie ailleurs et trouver sa place dans des locaux inexploités au niveau du port. Avec un nom vert pour nous tromper : "GREEN DOCK", qu'est-ce qu'il y a de Green là-dedans, rien ! histoire de se donner bonne conscience et y placer une soi-disante "ferme urbaine", avec des cultures polluées par les incessants va et vient des camions, qui voudraient se nourrir comme ça ?! Et encore augmenter les émissions de CO2, la pollution visuelle, aérienne et olfactive, qui aura des conséquences sur le trafic et par conséquent sur notre santé, sur notre qualité de vie, est-ce cela dont on a vraiment besoin aujourd'hui pour notre population locale ?! De plus, placé devant une zone classée NATURA 2000, sans études convenables, et qui aura un impact direct sur la faune et la flore, quand on connaît déjà les dégâts catastrophiques sur la biodiversité à cause de l'urbanisation et que cette zone</p>	<p>Une grande partie des éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne démontre pas sa compatibilité réglementaire avec la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p>

		<p>protégée est une des rares dans notre secteur ! L'une des autres conséquences est social, effectivement on propose des créations d'emplois mais des emplois précaires, d'exploitations et de manutentions, de pressions professionnelles, rien de durable dans ce projet. Enfin, tout ça pour nous proposer des services de livraisons, toujours plus, pour nous pousser une hyperconsommation toujours plus inutile, le "tout pour pas cher pour tout de suite", ce mode de consommation n'est pas vivable aux temps où l'on doit ralentir notre consommation et mieux consommer, et surtout plus local. Bref, encore un projet lucratif inutile aux impacts destructeurs et irréversibles sur la biodiversité et les habitants, au lieu d'aller dans un sens de développement plus durable, et de préservation du vivant.</p> <p>On se promène souvent avec nos enfants sur les berges, ce qui nous permet de profiter et d'observer la nature, on se doit de la protéger pour nous, pour eux, pour tous et pour longtemps.</p>	
46	14/10/2022	C'est un projet aux enjeux environnementaux ambitieux et nécessaires !	Nous partageons votre point de vue.
47	14/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>Au vu des documents présentés je ne peux qu'être contre ce projet qui par son gigantisme et son impact va fortement altérer la qualité de la biodiversité, des espaces récréatifs des habitants locaux et des paysages. Une alternative pourrait être proposée avec moins de hauteur, des césures dans le bâtiment, un déport du bâtiment à l'intérieur de la zone et un arrêt des activités acoustiques et éclairées la nuit.</p> <p>Merci de votre prise en compte</p>	Bon nombre d'éléments que vous évoquez font partie des améliorations que nous avons proposées lors de la réunion du 12 octobre. Concernant la hauteur du bâtiment, elle répond à une logique de densification sur le port de Gennevilliers afin d'éviter l'étalement industriel à des endroits plus éloignés du bassin de consommation.
48	14/10/2022	Cette observation sur le projet d'entrepôt géant en bordure de Seine "Green Dock" est déposée par l'association Protection Berges de Seine.	Nous prenons bonne note de vos remarques. Nous avons tenté de répondre à vos interrogations lors des échanges qui ont eu lieu pendant les différents ateliers que nous

	<p>Après examen minutieux des pièces fournies et échanges avec les promoteurs appartenant à la multinationale australienne Goodman, voici les principaux problèmes que pose ce projet.</p> <p>Les dimensions du bâtiment sont totalement démesurées : 35 mètres de haut (soit la hauteur d'un immeuble d'habitation de 12 étages), 600 mètres de long (soit l'équivalent de deux Stade de France posés côte à côte).</p> <p>Tout cela en plein devant des zones d'habitation et de promenade/loisirs, devant lesquelles on propose donc d'édifier une Grande Muraille de Chine industrielle cassant complètement le paysage.</p> <p>Tout cela en contradiction avec les termes du PLU et du SODD qui indiquent clairement que les constructions en bord de Seine doivent veiller à leur insertion harmonieuse dans le paysage (ce qui ne saurait être le cas ici, à moins d'être de mauvaise foi).</p> <p>Tout cela longeant sur 400 mètres la zone ornithologique protégée de l'aval de L'Île-St-Denis, classée Natura 2000, avec ses espèces protégées (Martin-Pêcheur, Grand Cormoran, etc.) qui seront en grand danger si jamais l'entrepôt est édifié et fonctionne 24h/24 7j/7 comme annoncé (trajectoires de vol interrompues, perturbations sonores incompatibles avec la non- perturbation exigée par la directive Oiseaux de l'Union Européenne, pollution lumineuse nocturne inadmissible pour leurs dortoirs et nichoirs, etc.).</p> <p>Si l'on peut tout à fait admettre le remplacement des entrepôts existants à cet endroit et le développement de l'activité du port, le caractère pharaonique du projet, qui propose de tripler la hauteur de l'existant est inacceptable, et les promoteurs ont totalement échoué à le justifier.</p>	<p>vous avons proposés autour du projet, et dont la réunion du 12 octobre apportait une synthèse conclusive, conjointement à la concertation lancée par la Mairie de Gennevilliers.</p> <p>Nous rappelons que le projet présenté en concertation était encore en phase de pré-étude (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte les remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de pré cadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. Nous avons proposé au cours de la concertation un certain nombre de pistes D'amélioration au projet, qui feront partie des dossiers de demande d'autorisations qui seront déposés.</p> <p>Conformément à nos engagements pris lors de la réunion publique du 12 octobre, l'insertion paysagère du projet sera travaillée en relation avec les architectes-conseil des villes proches pour assurer une insertion harmonieuse du bâtiment dans le paysage et des définir les points de vue des perspectives architecturales de la future notice architecturale et paysagère du dossier de demande de permis de construire.</p> <p>Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>
--	--	--

	<p>Car en effet, l'entrepôt "Green Dock" ne sera "fluvial-vertueux" (pour reprendre le mantra des promoteurs et de leurs supporters) qu'à la marge. Dans le meilleur des cas, c'est 15% du volume total des marchandises qui pourront transiter par le fleuve. 85% des marchandises au moins vont transiter par camions...</p> <p>"Green Dock" est donc le nom d'un gigantesque entrepôt ROUTIER, que rien ne justifie de placer en bord de Seine, dans une zone urbaine où les axes routiers sont déjà surchargés en trafic, et qui ne pourra qu'avec de très sérieux dommages pour la santé de ses habitants (pollution atmosphérique, stress lié aux embouteillages, etc.) absorber les milliers de véhicules supplémentaires par jour que l'activité de "Green Dock" concentrera.</p> <p>Poids lourds venus de toute l'Europe, véhicules utilitaires repartant sur des dizaines de kilomètres dans toute la région parisienne, véhicules des centaines d'employés d'un site que les transports en commun desservent mal, etc. Est-ce vraiment cela, le modèle de développement que l'on souhaite pour la région ?</p> <p>Dans cette perspective, ce ne sont pas les quelques petites touches de greenwashing (une ferme urbaine sur le toit d'un entrepôt géant, vraiment... !?) qui peuvent rendre acceptable un tel projet, ni du point de vue de l'écologie, ni du point de vue de l'ergonomie des services et des flux dans notre région.</p> <p>Sur le processus de soi-disant "concertation" auquel nous avons pris part : nous avons dû insister longtemps pour obtenir cet échange avec les promoteurs, et il n'a pas donné satisfaction. Les promoteurs ont joué la carte de la présentation flatteuse de leur projet, sans nous donner accès aux études qu'ils ont menée afin que nous puissions en vérifier la méthodologie.</p>	<p>En ce qui concerne la voie fluviale, la part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps.</p> <p>Enfin, en ce qui concerne le trafic routier, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Afin d'améliorer la desserte du site pour les employés, un Plan de Mobilités, impliquant HAROPA PORT, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun, à vélo et de promouvoir les solutions de covoiturage.</p> <p>Goodman s'engage d'ailleurs à imposer à ses futurs preneurs le recours à une flotte de distribution 100% « zéro émission » à horizon 2030.</p>
--	---	--

Or, les résultats de ces études sont, sur mains aspects, plus que douteux :

- le nombre de camions annoncés part du principe qu'ils circuleront avec un chargement quasi-plein, ce qui n'est jamais le cas dans les entrepôts dits du "dernier kilomètre" (même s'il s'agit ici plutôt d'un entrepôt des "40 derniers kilomètres", puisque l'on reste très loin du récepteur final de la marchandise) ;

- l'étude d'impact environnemental ne prend pas en compte la zone protégée Natura 2000 et a été réalisée en dehors de la période d'hivernage des Grands Cormorans ;

- les vues architecturales du futur entrepôt en euphémisent de façon malhonnête la future trace dans le paysage ;

- l'étude perte de luminosité l'hiver pour la zone Natura 2000 n'est pas exacte (inclinaison du soleil douteuse) ;

- l'étude pollution lumineuse nocturne oublie de prendre en compte les phares des camions et conclut à une augmentation faible de la luminosité en omettant de préciser que la parcelle voisine du futur entrepôt émet une lumière très puissante et très problématique que les associations dénoncent depuis des années, et qui doit changer (rendant donc l'étude pré-citée caduque) ;

- les "créations" d'emplois ne sont en fait que des "relocalisations", et rien ne garantit que ces emplois aux conditions peu enviables résisteront à la grande vague d'automatisation des entrepôts logistiques que l'on nous promet pour les prochaines années ;

Et tout est à l'avenant dans un processus d'une grande opacité, au cours duquel nos questions ont rarement fait l'objet de véritables réponses, et où les études dont on nous a fourni les résultats (en nous interdisant l'accès aux études elles-mêmes qui nous auraient permis de les vérifier) ont été récemment qualifiées par le directeur de Goodman lui-même, de "pré-études, imparfaites et inexactes".

	<p>Tout indique que l'impact de "Green Dock" sur son environnement humain, naturel, urbain, sera majeur, et largement négatif.</p> <p>La préservation des milieux naturels de l'axe Seine fait pourtant partie des missions attribuées à l'établissement public Haropa Port, qui a commandité le projet, et qui se trouve donc, avec un "Green Dock" dont le gigantisme met en péril les trames verte, bleue et noire en Île-de-France, en contradiction manifeste avec les principes dont il se proclame par ailleurs le défenseur.</p> <p>Nous ne sommes pas opposés à un développement industriel raisonné et raisonnable, en harmonie avec les configurations du territoire, mais nous sommes contraints de réagir face à ce projet d'imposition à marche forcée d'une structure logistique démesurée et totalement hors-sol.</p> <p>Or, toutes les propositions potentiellement plus vertueuses que nous avons amenées aux promoteurs et au commanditaire (entrepôt à taille plus raisonnable pour mieux s'intégrer dans l'environnement, moins polluer et correspondre VRAIMENT à la part de report fluvial annoncée ; occupation des dizaines de milliers de m2 d'entrepôts vides sur Gennevilliers et les alentours ; développer de petits entrepôts tout le long de l'axe Seine pour être VRAIMENT proches des consommateurs et faire VRAIMENT de la livraison verte; etc.) ont été balayées d'un revers de main.</p> <p>Est-ce l'intérêt général qui est poursuivi par le projet "Green Dock" ? Il est permis d'en douter. Nous le jugeons en l'état inadapté et dangereux, aussi bien pour "l'environnement" au niveau de la région que pour le cadre de vie des communes voisines (Gennevilliers, Argenteuil, Villeneuve-la-Garenne, Colombes, Epinay-sur-Seine, L'Île-St-Denis, etc.). Il doit aujourd'hui être repensé en profondeur, avec un VERITABLE dialogue (et non la concertation factice qui a eu lieu jusqu'ici) avec les collectivités et les associations.</p> <p>L'association Protection Berges de Seine</p>	
--	---	--

49	14/10/2022	<p>Aberrant en ces temps, inutile, polluant, propre à favoriser les emplois ubérisés. je n'ai pas envie de faire un long discours car je pourrai écrire des pages. mais c'est NON, NON, NON</p>	<p>Nous vous remercions pour votre point de vue.</p>
50	14/10/2022	<p>Je travaille à Gennevilliers, à proximité du port, et je suis scandalisé par le caractère anti-écologique de ce projet.</p> <p>Je m'étonne que la mairie de Gennevilliers soutienne la création d'un entrepôt démesuré, approvisionné en majorité par des camions, juste à côté d'une réserve écologique. Je me suis rendu à la réunion d'information des porteurs du projet portant sur les flux engagés par le projet, et les études lacunaires et biaisées de l'impact du trafic de poids lourds sur la circulation environnante, déjà saturée, ne m'ont pas du tout convaincu. Je me rends tous les jours sur mon lieu de travail à Gennevilliers aux horaires de bureau, et je ne doute pas que les camions qui vont arriver et repartir de l'entrepôt vont grandement impacter la circulation, déjà congestionnée quotidiennement.</p> <p>En outre, l'idée même de construire un bâtiment de 35 mètres jouxtant une réserve naturelle ornithologique me semble aberrante et éco-cide. L'enquête environnementale proposée par les porteurs du projet s'apparente plus à une farce qu'à une approche scientifique rigoureuse : aucune observation des cormorans pendant la période d'hivernage (alors que plusieurs milliers de spécimens séjournent sur le site, nichent dans les entrepôts existants, pendant plusieurs mois chaque hiver). La seule mesure avancée pour aider à la sauvegarde des Martin-Pêcheurs (une espèce menacée régulièrement observée sur le site) semble être de placer des cabanes à oiseaux pendant les travaux...de qui les promoteurs du projet se moquent-ils ? En tant que scientifique, je ne peux que dénoncer ces "études" fallacieuses qui semblent conçues uniquement pour permettre un développement express de ce projet monumental.</p> <p>Enfin, je ne comprends pas que le marché ait été attribué à une entreprise Australienne, quand il aurait pu permettre de développer des compétences locales. Le port de Gennevilliers doit abandonner ce projet et confier un développement durable et écologique du port aux collectivités et associations locales.</p>	<p>Notre projet a été sélectionné par HAROPA Port, à l'issue de son appel à projet logistique, fixant la volonté du port de développer l'activité logistique connectée au fleuve sur cette parcelle.</p> <p>Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>

51	14/10/2022	<p>Non à Green Dock Gennevilliers...contre nature ! Oui à un développement respectueux de la vie humaine et animale !</p> <p>Un entrepôt devrait sortir de terre d'ici deux ans sur une berge de la Seine : 30 000 m² au sol, 600 m de long et plus de 30 m de haut, l'équivalent d'un immeuble de 12 étages sur une surface de deux stades de France ! Gigantesque !</p> <p>Plusieurs associations de sauvegarde de l'environnement s'y opposent. Avec des arguments si convaincants qu'ils ont amené les promoteurs à modifier quelques aspects mineurs de leur projet sans pour autant l'abandonner. Ces associations mettent en cause la construction de ce bâtiment démesuré, l'impact inévitable sur le paysage, le trafic incessant de nombreux camions qui vont aggraver la circulation routière, la pollution de notre région, la menace pour la zone Natura 2000 très proche et les oiseaux préservés qui y vivent...</p>	<p>Comme vous le rappelez, le projet a fait l'objet d'une concertation volontaire, rassemblant les parties prenantes du territoire, et d'une concertation réglementaire au titre du code de l'urbanisme organisée par la ville de Gennevilliers.</p> <p>Les pré-études disponibles à date ont été présentées pendant cette séquence, avec toutes les limites inhérentes à cet exercice.</p> <p>Il s'agit désormais d'engager les études préalables aux demandes d'autorisation.</p> <p>L'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente</p>
----	------------	--	---

	<p>Sans doute cet entrepôt répondra-t-il aux intérêts économiques et financiers de sociétés logistiques multinationales qui l'ont commandé et au profit des promoteurs qui le construisent. Leurs intérêts vont à l'encontre des préoccupations des habitants des villes environnantes et de la préservation des berges de Seine.</p> <p>Après une première phase dite de concertation volontaire, va débiter l'enquête publique officielle sur la base de nouvelles études d'impact environnementales, obtenues par les associations. Seront-elles plus fiables que les précédentes dont les promoteurs reconnaissent eux-mêmes les erreurs et les oublis ?</p> <p>Notre groupe « Gennevilliers Insoumise » agit pour une transition écologique qui offrirait aux habitants un cadre de vie plus agréable, avec notamment la mise en place de mesures accroissant la végétalisation urbaine afin de lutter contre le réchauffement climatique...</p> <p>Le projet GREEN DOCK - même reverdi - présenté par les promoteurs, avec l'aval du maire de Gennevilliers et de sa première adjointe ne va-t-il pas, de toute évidence, à l'encontre de cet objectif ?</p> <p>Il y a urgence. Il est temps de rendre aux berges de la Seine, à la nature ce que la révolution industrielle, pour ne pas dire la course aux profits leur ont confisqué depuis maintenant plus d'un siècle ?</p> <p>Rejetons ce projet industriel démesuré qui s'inscrit dans un cycle de surproduction et de surconsommation, aujourd'hui insoutenable pour la planète et ses habitants. Défendons un autre projet de développement et de société, tourné vers les besoins humains, le respect de l'écosystème et de la biodiversité. Avec les associations qui se battent contre un tel projet, agissons !</p>	<p>(La Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p> <p>Le public pourra de nouveau s'exprimer à l'occasion de l'enquête publique, sur la base du dossier d'enquête que nous nous engageons à rendre public un mois avant le démarrage de l'enquête publique.</p>
--	--	---

		<p>Gennevilliers Insoumise (LFI-NUPES) 14 oct 2022 Contacts :</p> <p>Claire Fiquet 06 64 73 07 62 fi.fiquet.claire@gmail.com</p> <p>Louis Aloisio 06 63 59 63 18 louis.aloisio92@gmail.com</p>	
52	14/10/2022	<p>Madame, Monsieur, la, le Commissaire Enquêteur,</p> <p>A l'heure où nous avons vécu l'une des périodes les plus chaudes jamais enregistrées depuis l'existence des relevés météorologiques, et sans doute les plus froides des prochaines années à venir, actuellement, nous avons dépassés 6 des 9 *limites planétaires. A l'heure où la sobriété énergétique s'impose à toutes et tous ainsi qu'aux personnes morales, comment une plateforme intermodale appelée Green Dock puisse voir le jour ?</p> <p>Située sur une zone d'affluence, d'habitation, de biodiversité interdépartemental (Val d'Oise, des Hauts de Seine et de la Seine-Saint-Denis), ce concept souhaite y être mis. Aujourd'hui et sans cet entrepôt, ce n'est pas moins de 7900 décès prématurés dû à la qualité de l'air en Ile de France. Comment pouvons-nous imaginer rajouter au Port de Gennevilliers, un entrepôt de 2 fois le Stade de France soit 600m de long sur 35 m de hauteur soit un bâtiment de 12 étages ?</p> <p>De plus, il y fait promotion du transport fluvial alors qu'il y serait à la marge puisque 15% du trafic sera sur ce mode et tout le restant en véhicule thermique et ou électrique. Ornementé de panneaux solaires sur toit et production maraichère sur le site etc etc. Un bel effet de greenwashing. Puisque nous savons que c'est là encore de l'extraction de ressources</p>	<p>Bon nombre d'éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet devra démontrer sa compatibilité réglementaire vis-à-vis de la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Notre conviction est que le projet Green Dock peut précisément contribuer à l'atteinte des objectifs des politiques ZAN, ZIN et ZEN,:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bâtir sur des friches industrielles (ZAN) et densifier - Désimperméabiliser les sols à l'échelle des parcelles sur lesquels ces projets s'implantent (ZIN) - Encourager le développement de mobilités durables, fluviales et routières (ZEN)

	<p>naturelles dont les limites planétaires sont ou en voie d'être dépassées. Alors pourquoi ce projet Green Dock aurait le droit d'émettre davantage d'émission carbone alors que les entreprises et collectivités sont appelés a procéder au principe de la ZEN** de ZAN*** et de ZIN***.</p> <p>Comment, là encore, pouvons-nous accorder un tel site alors que nous vivons l'effondrement de la biodiversité ? En effet il est localisé face à la ZNIEFF de L'Île-Saint-Denis (ref: 110030009), où se trouve le nichoir d'un millier Grand Cormoran, de Martin Pêcheur d'Europe, de Faucon crécelle et de bien d'autres espèces encore soit une richesse inestimable de faunes et flores.</p> <p>Un bâtiment d'une telle hauteur concourra forcément à leurs extinctions. Actuellement nous vivons l'écroulement de la faune ornithologique rurale et urbaine. Urbaines, oui, sous l'effet des grandes parois vitrées de bâtiments de bureaux (La Défense) cela trompant la vigilance de ces espèces en s'encastant dessus et retombant bien souvent morts.</p> <p>Également, il faut compter le rythme h24 de l'entrepôt. Par conséquent s'ajoutera à la pollution aérienne et visuelle, la pollution lumineuse et sonore nocturne ! Par ailleurs l'étude d'impact du projet exclu cette ZNIEFF. De plus l'étude a été faite sur une période de 3 mois et non 12 mois.</p> <p>Après les jardins ouvriers d'Aubervilliers sacrifiés, l'abattage d'une lignée d'arbres à Montreuil, le projet immobilier Héloïse d'Argenteuil contre des centaines d'arbres de près de 70ans et plus, voici une biodiversité encore une fois menacée pour un projet démesuré, écocide et consumériste qui participe à la poursuite boulimique de cette société de consommation destructrice. En effet Timothée Parrique dans son livre Ralentir ou Périr dit : "Amazon fait des profits "en ligne" mais les camions qui livrent ces produits et les emballages qui les protègent sont bien réels". il fait mention de la pollution matérielle s'ajoutant à la pollution numérique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimiser la consommation d'énergie, en implantant des énergies renouvelables dans ces projets à l'échelle locale (ZEN)
--	---	---

Cela traduit du problème malgré la dématérialisation le problème reste entier : Devons-nous toujours avoir le magasin chez soi ? Avons-nous toujours nécessité d'avoir plus compte tenu de l'aspect sociale dont la manière sont issus et confectionné ces biens à travers le monde tout en désertifiant nos villes et villages.

Le Prix Nobel 2018 Dr Denis MUKWEGE, lors de son discours à Oslo :

"La réalité troublante est que l'abondance de nos ressources naturelles [RdC] alimente la guerre, source de violence extrême et de la pauvreté abjecte, ... Nous aimons tous les belles voitures, les bijoux et les gadgets ... J'ai moi-même un smartphone. Ces objets contiennent des minéraux que l'on trouve chez nous souvent extraits dans des conditions inhumaines par de jeunes enfants victimes d'intimidations et de violences sexuelles... Réfléchissez un instant au coût humain de la fabrication de ces objets. Fermez les yeux devant ce drame, c'est être complice !"

<https://www.france24.com/fr/20181210-remise-nobel-paix-denis-mukwege-guerre-rdc-indifférence-violences-sexuelles-discours>

Un tel projet rend complice et entretient ces pratiques !

Ce projet est préhistorique et déphasé ! L'enjeu que nous vivons n'est plus de savoir comment nous pourrions livrer tel et tel produit ! Mais plutôt aurions des personnes en capacités de le faire si celles-ci ne peuvent plus s'alimenter correctement, respirer aisément, vivre quotidiennement ; à la vue de la destruction du Vivant face aux projets systémiques que l'on nous propose, qui aujourd'hui n'est plus de l'intérêt général et économique de toutes et tous. C'est un refus catégorique à une telle infrastructure.

Je vous remercie.

Maël DIEYE

		<p>* Les limites planétaires sont les limites acceptables par le système de la Terre, au-delà de sa capacité à se régénérer. Les dépasser revient à rendre le système de la Terre bien instable et moins résilient. Les 9 limites sont :</p> <p>LE changement climatique - L'érosion de la biodiversité - Le changement d'utilisation des sols - L'introduction d'entités nouvelles dans la biosphère - La perturbation du cycle du phosphore et de l'azote - L'acidification des océans - L'augmentation des aérosols dans l'atmosphère - l'appauvrissement de l'ozone stratosphérique - le cycle d'eau douce bleu et verte</p> <p>** Zéro Emission Nette ***Zéro Artificialisation Nette ****Zéro Imperméabilisation Nette</p>	
53	14/10/2022	<p>Comment justifier un tel projet ? Démesuré, à l'encontre des objectifs écologiques futurs et actuels, contre nature. Je suis abasourdie par les arguments tenus qui ne reflètent pas la réalité du projet envisagé, avec tous les désagréments qui vont en découler. Non seulement pour la faune et flore alentour, mais également pour les populations dont les habitants de Gennevilliers !! Car la multitude de camions qui vont sortir de cet entrepôt viendront amplifier le trafic routier actuel qui est déjà saturé. Alors NON à Green dock, NON à tous ces projets qui vont faire de notre vie quotidienne un enfer.</p>	<p>Bon nombre d'éléments auxquels vous faites référence feront partie des études qui seront présentées dans les dossiers d'autorisation définitifs. A ce titre et comme nous l'avons évoqué, le projet ne se fera pas s'il ne respecte pas les impacts tolérés vis-à-vis de la zone Natura 2000.</p> <p>Enfin, des mesures ont été proposées afin de réduire l'impact du bâtiment en termes de hauteur, de luminosité et de bruit, et d'augmenter la capacité d'utilisation du fluvial. L'ensemble des améliorations évoquées seront intégrées aux dossiers de demande d'autorisation définitifs.</p> <p>Au niveau du trafic, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p>

54	14/10/2022	Je ne comprends pas qu'un tel projet ne puisse pas s'inscrire en retrait des zones protégées des berges de Seine afin de minimiser son impact sur des lieux qui ont été protégés jusqu'à ce jour par la municipalité d'Epina y sur seine. Comment peut-on décider sans aucun dialogue avec les communes avoisinantes d'un projet de telle ampleur, comment ne pas tenir compte de tous ceux qui profitent (pour l'instant) de ces lieux dédiés aux promeneurs, aux cyclistes. il doit exister des alternatives plus consensuelles	Le projet viendra en remplacement d'entrepôt existant et va contribuer à déminéraliser la berge. Il constituera donc un mieux-disant environnemental par rapport à la situation actuelle.
----	------------	---	---

55	14/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>Professionnel en activité présent sur le Port Autonome de Gennevilliers j'affirme que le Projet construction plateforme multimodale de logistique urbaine sur la Parcelle sise 28 route du bassin N° 5 est un projet moderne avec intérêt économique pour tous les riverains des communes environnantes</p> <p>Cette plateforme moderne en tous points sera nécessaire, le transport fluvial profitera à tous au titre de la décarbonation</p> <p>Ce projet sera générateur de très nombreux emplois.</p> <p>Pour avoir été présent à la Réunion Publique Mercredi 12 OCT 2022 de 18 heures à 21 heures, le projet de construction en ses pré-études et études en cours présenté par les responsables Projet BET GOODMAN et par le Représentant Agence HAROPA PORT s'est trouvé cohérent avec l'environnement en son ensemble .</p>	<p>Votre observation rejoint l'analyse menée par HAROPA Port sur la pertinence d'une densification des activités logistiques dans un port fluvial de petite couronne.</p> <p>La logistique est en effet un secteur d'avenir et en manque de main d'œuvre. Un tel projet sera une opportunité de formation et d'intégration des jeunes à des métiers recherchés, en témoigne le succès du forum de l'emploi sur le Port de Gennevilliers.</p>
----	------------	---	--

		<p>J'approuve le Projet qui sera utile à tous ses utilisateurs sur la durée Je suis certain que le Projet prendra en compte certaines observations proposées et entendues par les Représentants de l'opinion publique</p>	
56	14/10/2022	<p>-- OBSERVATIONS D'ENVIRONNEMENT 92-- Le Port de Gennevilliers, zone économique avec des équipements aménagés en vue d'accueillir des activités logistiques, représente une opportunité pour l'implantation d'un entrepôt. A l'échelle de l'île de France, le besoin de rapatrier l'activité logistique en petite Couronne n'est plus à démontrer. En revanche, ce qui reste sans réponse, c'est le besoin de données concrètes qui justifierait le dimensionnement de GreenDock (90 000 m2 dédié à la logistique) : à ce jour, autant la justification de rapprocher l'activité logistique des consommateurs est parfaitement claire et acceptable, autant le gigantisme de l'entrepôt ne semble pas évident à comprendre. De plus, la prise en compte de la zone Natura 2000 n'a pas été assez développée dans cette concertation. En premier lieu, les documents fournis ne mentionnent pas d'études d'incidences envisagées pour la zone Natura 2000, ce qui est pour le moins incompréhensible. Or ce point évoqué par toutes les associations et collectivités, n'a pas reçu en réponse des éléments concrets de réflexion. On peut comprendre, que le recensement des espèces soit difficile du fait des migrations de certaines, de la rentrée en hibernations d'autres comme les chiroptères : pour autant, un plan méthodologique sur la faisabilité de cette étude avec ses contraintes aurait dû être présenté.</p>	<p>Le projet dans son ensemble a fait l'objet de pré-études (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat. De nouvelles études, prenant en compte l'ensemble des remarques issues de la concertation et répondant aux attentes émises pendant la démarche de précadrage administratif, seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations. La pré-étude faune-flore, présentée dans le cadre de l'atelier de concertation sur le thème de la biodiversité, a permis de mettre en lumière les impacts du projet, tant sur la flore que la faune, et les mesures à adopter, basées sur la méthodologie Eviter Réduire Compenser. Des passages supplémentaires d'écologues en période d'hivernage permettront de finaliser des études complètes dans le cadre du dépôt de demande d'autorisation. L'ensemble des études présentées dans le dossier de demande d'autorisation seront examinées par les services de l'Etat et par l'Autorité environnementale compétente (la Mission Régionale d'Autorité Environnementale), entité publique indépendante.</p>

	<p>Dans les études relatives à la pollution lumineuse ou acoustique, le promoteur a lui-même identifié des nuisances pour la zone Natura 2000. Leur réduction a été peu évoquée en réunion du 12 octobre alors que ces points sont de première importance.</p> <p>Pour rester sur le thème de la biodiversité, la pré-étude (incomplète) sur cette thématique, montre des efforts d'évitement ou de compensation des nuisances qui vont dans le bon sens mais sont insuffisantes. Ces mesures doivent figurer comme ligne directrice dans toutes les phases de modifications du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renaturation de la berge Nord du projet - Choix d'une palette végétale locale, plantée en pleine terre, - Végétalisation plus importante de la façade du projet - Intégration de nichoirs destinés à l'avifaune et gîtes à chiroptères en phase travaux et d'exploitation <p>Par ailleurs, les panneaux solaires exigés par la loi Climat et Résilience tendent vers une utilisation intelligente du nouveau bâtiment même s'il n'est pas encore connu s'ils sont suffisamment dimensionnés pour alimenter tous les besoins en énergie. Ceci serait un objectif à atteindre compte tenu de la vigilance que nous devons tous apporter à notre consommation énergétique : les mégas constructions, comme les autres, doivent ponctionner un minimum dans la production électrique générale.</p> <p>La part de trafic fluvial annoncée de la part du promoteur (15%) doit être un palier, non une finalité. Comme Goodman s'en réclame, être vertueux aujourd'hui, n'est plus seulement renaturer une parcelle ou construire une ferme urbaine, c'est aussi identifier les axes de progression d'une partie de ses activités pour aller dans le sens des exigences de la transition climatique et proposer des solutions.</p>	<p>La part de trafic fluvial est estimée à ce jour à 15% et est basée sur les premières estimations de nos futurs clients tant à l'aval qu'à l'amont. L'ambition du projet est que cette part de report modal augmente dans le temps. De nouvelles études sont en cours, qui pourront déboucher sur de nouvelles solutions permettant de rendre possible une future augmentation de la part de trafic fluvial liée au projet. L'ajout d'un second ponton au sein du projet permet d'envisager d'ores et déjà une augmentation de ce trafic et l'adaptation de Green Dock à cette évolution.</p> <p>D'un point de vue réglementaire, le projet se conformera à l'ensemble des dispositions qui s'appliquent (Plan Local d'Urbanisme, réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation, Plan de Prévention des Risques Technologiques, incidence Natura 2000, etc.). La résilience du projet à des épisodes de crue fera également l'objet d'études détaillées qui permettront de garantir son adéquation avec son environnement, notamment hydrogéologique.</p> <p>Afin d'améliorer la desserte du site pour les employés, un Plan de Mobilités, impliquant HAROPA PORT, la municipalité de Gennevilliers, Goodman et les futurs utilisateurs du bâtiment, sera mis en œuvre afin de favoriser l'arrivée des employés en transport en commun, à vélo et de promouvoir les solutions de covoiturage.</p>
--	---	--

	<p>Les chiffres de projection des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines dues au trafic routier pour l'activité de Greendock ne seraient pas significatifs au regard des émissions à l'échelle du port, selon le prédiagnostic livré à cette concertation Ceci peut s'expliquer par la présence de la A86 à proximité ainsi que par l'usage croissant de véhicules électriques (comme Goodman l'a également supposé en réunion).</p> <p>Goodman est un groupe international désireux de construire l'un des plus gros entrepôts d'Île de France : il est en position aujourd'hui pour faire évoluer l'usage du fleuve à des fins logistiques, il doit se saisir de cette possibilité et la cultiver avec le Port...</p> <p>Les acteurs publics (la préfecture, Voies Navigables de France ...) peuvent également pousser vers cet engagement en exigeant l'augmentation de l'activité fluviale lors par exemple de l'établissement de l'arrêté préfectoral du site.</p> <p>Concernant le transport ferré ma remarque est la même : l'arrivée d'un giga entrepôt sur le territoire du port doit donner une impulsion au redéveloppement de ce mode dans son enceinte.</p> <p>Je ne développerai pas ici tous nos questionnements mais les principaux enjeux environnementaux qui n'ont pas été traités lors de cette consultation (ou trop rapidement) sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les risques industriels, notamment liés aux dangers présentés par le stockage de marchandises ; • les risques d'inondation et de site et sols pollués • les consommations d'énergie et les déchets, • L'impact paysager (très mal abordé...) <p>Ainsi, pour continuer sa réflexion sur le projet et mieux se positionner, Environnement 92 a besoin :</p>	
--	---	--

		<p>de la définition des mesures de compensation (éviter ou réduire ?) suite aux dérangements des espèces protégées déterminant la zone Natura 2000 (entre autre la gestion de la lumière artificielle nocturne à minimiser drastiquement pour ne pas perturber la faune terrestre et aquatique...) de la présentation de l'insertion du projet dans son contexte paysager actuel et futur à partir de divers points de vue; de l'évaluation plus précise, des risques de pollution des sols et des eaux, en précisant la gestion des eaux de ruissellement et de crue ; du plan de traitement optimal des différents mode de transports à moyen et long termes, avec pour objectifs de mieux proportionner l'utilisation de la multi-modalité par le site, tant pour les marchandises que pour les agents du site (point non abordé mais il semble que les transport en commun du port ne soient pas suffisant à toutes heures) de connaître la consommation d'énergie des futurs bâtiments et la part qui sera couverte par la production des panneaux photovoltaïques implantés sur les toitures ;</p> <p>Ce projet est à la croisée d'une double exigence qui peuvent s'avérer contradictoires : porter des activités logistiques au plus proche des consommateurs mais également, limiter les nuisances induites. Compte tenu de toutes les remarques formulées, le Port, les acteurs publics et le promoteur doivent apporter des réponses dans la limite de ce qui est réellement acceptable.</p> <p>Virginie Codina et Irène Nenner Environnement 92</p>	
57	14/10/2022	<p>Je m'oppose totalement au projet Green dock :</p> <p>1) il est incompatible avec la proximité de la zone Natura 2000 de l'île-saint- Denis, espace naturel identifié pour sa qualité, sa rareté, son utilité dans la</p>	<p>Concernant la zone Natura 2000, le projet aura l'obligation réglementaire de démontrer son absence d'impact, condition nécessaire à la délivrance par le préfet des Hauts-de-Seine de l'autorisation environnementale.</p>

	<p>préservation d'espèce en voie de disparition et si précieuse pour les habitants de la région. Il semble aller à l'encontre de plusieurs politiques régionales ou projets locaux</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les objectifs du Schéma Régional de Cohérence Ecologique de la région Île- de-France: « réduire l'artificialisation des berges des cours d'eau et favoriser le développement d'habitats diversifiés capables d'accueillir des espèces aquatiques (poissons, invertébrés) et terrestres (oiseaux, insectes, chauve- souris) utilisant la végétation rivulaire »... <p>« Le SRCE... a en effet posé comme postulat de départ que tous les sites Natura 2000 étaient constitutifs des réservoirs de biodiversité. La mise en réseau de ces différents sites via la trame verte et bleue représente en outre une plus-value notable pour l'ensemble des espèces d'intérêt communautaire concernées. »</p> <ul style="list-style-type: none"> - projet de protection des berges de Seine, de renaturation et de restauration des corridors écologiques, restauration des paysages, chemin de halage; Plaine commune, dépt: 92, 93, 95 <p>2) Il va générer de nombreuses nuisances liées à l'augmentation du trafic routier (85% de son trafic total), pollution sonore et de l'air, aggravation des bouchons dans une zone déjà sursaturée.</p> <p>Mr le Maire, vous qui défendez ce projet, n'avez-vous aucune empathie pour les utilisateurs du T1 qui chaque jour restent bloqués dans les transports, voient leur temps de trajets s'allonger et souvent préfèrent descendre et terminer à pied ? À l'heure où il faut décarboner les transports et favoriser les transports en commun cela me paraît incohérent de le densifier par ailleurs par de tels projets surdimensionnés.</p> <p>Avec plus de 408 PL , 960 VUL, 1050 VL par jour en plus sur nos routes, 7j/7, 24h /24, nos vies vont tourner au cauchemar ! Il serait intéressant que les cartes montrant l'impact de green dock sur le trafic routier ne se limitent pas à la zone du port, mais montrent au-delà du pont d'Epina y l'impact sur les</p>	<p>Le projet dans son ensemble fait l'objet d'études exhaustives (trafic, biodiversité, qualité de l'air, luminosité etc.) pour mesurer son impact dans l'environnement immédiat, études qui seront versées aux dossiers de demandes d'autorisations.</p> <p>Concernant le trafic, le port de Gennevilliers possède un réseau d'infrastructures routières dimensionné pour accueillir les flux d'activités logistiques et industrielles. La pré-étude trafic a permis de mettre en avant l'impact négligeable du projet sur le trafic local. De plus, les utilisateurs du bâtiment travailleront à adapter les temporalités de circulation, pour optimiser au mieux les flux logistiques, limitant ainsi l'impact sur le trafic.</p> <p>Concernant l'emploi, les activités exercées par DB Schenker sur Green Dock ne seront pas les mêmes que dans leur autre entrepôt présent sur le Port de Gennevilliers. En ce qui concerne Ceva et STEF, ils ne sont pas présents actuellement sur le Port.</p>
--	--	---

	<p>pont de l'île saint Denis, de Saint-Ouen, d'Asnière, points névralgiques et NON EXTENSIBLES pour accéder au nord-ouest de Paris.</p> <p>3) L'activité au sein du projet green dock peut aussi poser question. Les trois sociétés qui vont s'implanter sont des leaders de la logistique et sont déjà présentes dans les départements voisins 93, 95 et même sur le site de Haropa Port pour SCHENKER. Vont-elles juste délocaliser leur activité et donc ne pas créer de réels nouveaux emplois ou développer des solutions pour le secteur en pleine expansion qu'est le e-commerce comme elles le proposent toutes sur leurs sites :</p> <p>https://www.stef.com/nos-solutions-e-commerce https://www.cevalogistics.com/en/ceva-insights/ecommerce-in-a-changing-world</p> <p>Partant du constat que l'on enregistre déjà 4,3 millions de mouvements logistiques par semaine en Île-de-France doit-on continuer dans cette direction ? il paraît alors légitime de se demander si ce projet est compatible avec des objectifs de développement durable, de sobriété énergétique, en dépit de son apparent greenwashing.</p> <p>Doit-on sacrifier un environnement précieux, une biodiversité fragile et notre qualité de vie au dieu de la surconsommation ? Pour moi la réponse est évidente, c'est non !</p> <p>Pour finir sur une note optimiste, j'ai aperçu une bergeronnette des ruisseaux cette semaine, au parc de l'île saint Denis ! Dans le document Objectif 2025 de Haropa Port il est dit, je cite « Parmi les projets représentatifs : - Amélioration de la biodiversité sur le territoire portuaire... » En espérant que nous serons entendus !</p> <p>Une habitante de l'île-saint-Denis.</p>	
--	---	--

58	17/10/2022	<p>Madame, Monsieur, la, le Commissaire Enquêteur,</p> <p>A l'heure où nous avons vécu l'une des périodes les plus chaudes jamais enregistrées depuis l'existence des relevés météorologiques, et sans doute les plus froides des prochaines années à venir, actuellement, nous avons dépassés 6 des 9 *limites planétaires. A l'heure où la sobriété énergétique s'impose à toutes et tous ainsi qu'aux personnes morales, comment une plateforme intermodale appelée Green Dock puisse voir le jour ?</p> <p>Située sur une zone d'affluence, d'habitation, de biodiversité interdépartemental (Val d'Oise, des Hauts de Seine et de la Seine-Saint- Denis), ce concept souhaite y être mis. Aujourd'hui et sans cet entrepôt, ce n'est pas moins de 7900 décès prématurés dû à la qualité de l'air en Ile de France. Comment pouvons-nous imaginer rajouter au Port de Gennevilliers, un entrepôt de 2 fois le Stade de France soit 600m de long sur 35 m de hauteur soit un bâtiment de 12 étages ? De plus, il y fait promotion du transport fluvial alors qu'il y serait à la marge puisque 15% du trafic sera sur ce mode et tout le restant en véhicule thermique et ou électrique. Ornementé de panneaux solaires sur toit et production maraichère sur le site etc etc. Un bel effet de greenwashing.</p> <p>Puisque nous savons que c'est là encore de l'extraction de ressources naturelles dont les limites planétaires sont ou en voie d'être dépassées. Alors pourquoi ce projet Green Dock aurait le droit d'émettre davantage d'émission carbone alors que les entreprises et collectivités sont appelés a procéder au principe de la ZEN** de ZAN*** et de ZIN****.</p> <p>Comment, là encore, pouvons-nous accorder un tel site alors que nous vivons l'effondrement de la biodiversité ? En effet il est localisé face à la ZNIEFF de l'Ile-Saint-Denis (ref: 110030009) où se trouve le nichoir d'un millier Grand</p>	Contribution identique à la contribution n° 52
----	------------	---	--

	<p>Cormoran, de Martin Pêcheur d'Europe, de Faucon crécelle et de bien d'autres espèces encore soit une richesse inestimable de faunes et flores.</p> <p>Un bâtiment d'une telle hauteur concourra forcément à leurs extinctions. Actuellement nous vivons l'écroulement de la faune ornithologique rurale et urbaine. Urbaines, oui, sous l'effet des grandes parois vitrées de bâtiments de bureaux (La Défense) cela trompant la vigilance de ces espèces en s'encastrant dessus et retombant bien souvent morts.</p> <p>Également, il faut compter le rythme h24 de l'entrepôt. Par conséquent s'ajoutera à la pollution aérienne et visuelle, la pollution lumineuse et sonore nocturne ! Par ailleurs l'étude d'impact du projet exclu cette ZNIEFF. De plus l'étude a été faite sur une période de 3 mois et non 12 mois.</p> <p>Après les jardins ouvriers d'Aubervilliers sacrifiés, l'abattage d'une lignée d'arbres sur Montreuil, le projet immobilier Héloïse d'Argenteuil contre des centaines d'arbres de près de 70ans et plus, voici une biodiversité encore une fois menacée pour un projet démesuré, écocide et consumériste qui participe à la poursuite boulimique de cette société de consommation destructrice.</p> <p>En effet Timothée Parrique dans son livre Ralentir ou Périr dit : "Amazon fait des profits "en ligne" mais les camions qui livrent ces produits et les emballages qui les protègent sont bien réels". il fait mention de la pollution matérielle s'adjuvant à la pollution numérique</p> <p>Cela traduit du problème malgré la dématérialisation le problème reste entier : Devons-nous toujours avoir le magasin chez soi ? Avons-nous toujours nécessité d'avoir plus compte tenu de l'aspect sociale dont la manière sont issus et confectionné ces biens à travers le monde tout en désertifiant nos villes et villages.</p>	
--	--	--

Le Prix Nobel 2018 Dr Denis MUKWEGE,
lors de son discours à Oslo :

"La réalité troublante est que
l'abondance de nos ressources naturelles
[RdC] alimente la guerre, source de
violence extrême et de la pauvreté
abjecte, ... Nous aimons tous les belles
voitures, les bijoux et les gadgets ... J'ai
moi- même un smartphone. Ces objets
contiennent des minéraux que l'on
trouve chez nous souvent extraits dans
des conditions inhumaines par de jeunes
enfants victimes d'intimidations et de
violences sexuelles... Réfléchissez un
instant au coût humain de la fabrication
de ces objets. Fermez les yeux devant ce
drame, c'est être complice !"

<https://www.france24.com/fr/20181210-remise-nobel-paix-denis-mukwege-guerre-rdc-indifférence-violences-sexuelles-discours>

Un tel projet rend complice et entretient
ces pratiques !

Ce projet est préhistorique et déphasé !
L'enjeu que nous vivons n'est plus de
savoir comment nous pourrions livrer tel
et tel produit ! Mais plutôt aurions des
personnes en capacités de le faire si
celles-ci ne peuvent plus s'alimenter
correctement, respirer aisément, vivre
quotidiennement ; à la vue de la
destruction du Vivant face aux projets
systémiques que l'on nous propose, qui
aujourd'hui n'est plus de l'intérêt général
et économique de toutes et tous.
C'est un refus

catégorique à

une telle

infrastructure. Je

vous remercie.

Association Epinay+Saine

		<p>* Les limites planétaires sont les limites acceptables par le système de la Terre, au-delà de sa capacité à se régénérer. Les dépasser revient à rendre le système de la Terre bien instable et moins résilient. Les 9 limites sont : LE changement climatique - L'érosion de la biodiversité - Le changement d'utilisation des sols - L'introduction d'entités nouvelles dans la biosphère - La perturbation du cycle du phosphore et de l'azote - L'acidification des océans - L'augmentation des aérosols dans l'atmosphère - l'appauvrissement de l'ozone stratosphérique - le cycle d'eau douce bleu et verte</p>	
--	--	---	--

** Zéro Emission Nette

***Zéro Artificialisation Nette

****Zéro Imperméabilisation Nette

3-Les comptes-rendus des réunions publiques

Green Dock
Réunion publique d'information du 14 septembre 2022
Compte-rendu
Mairie de Gennevilliers, de 18h à 20h

Nb participants : 33

En présence de :

Ville de Gennevilliers :

- Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers
- Anne Laure Perez, 1ère adjointe
- Chouaki Abssi, maire adjoint
- Jean-François Boye, directeur de cabinet
- Philippe Ratio, service urbanisme

Goodman :

- Philippe Arfi, Directeur général France
- Thibault Vanhaezebrouck, en charge du développement pour Goodman
- Nicolas Otal, en charge du développement technique pour Goodman
- Aurelien Noël, en charge de la gestion des actifs pour Goodman
- Rhoana Zanotelli, en charge du développement technique pour Goodman

Port de Gennevilliers :

- Jean Plateau, Directeur du port de Gennevilliers pour Haropa Port

Traitclair :

- Romain Moreau, directeur d'agence.
- Gwenn Lamandé, chargée de concertation.

Introduction

Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers, introduit la réunion.

L'objectif de cette réunion est de présenter le projet, afin de mener un débat éclairé et d'ainsi recueillir les avis des uns et des autres.

Le projet présente un enjeu environnemental, du fait de sa proximité avec la zone Natura 2000 et devra donc veiller à ne pas nuire à celle-ci, à l'instar du futur projet de base nautique qui devrait bientôt voir le jour.

Le projet Green Dock est intéressant sur trois points :

- Dans un contexte où il faut cesser l'urbanisation sur des terres agricoles, l'implantation de cet entrepôt sur une friche du port permet une densification et de limiter

l'artificialisation des terres, mais aussi de préserver les emplois au sein de la métropole et de mieux travailler sur le dernier kilomètre. - Ce projet permettra l'augmentation du trafic fluvial, ce qui est une bonne nouvelle. La pollution augmentant à la tonne transportée, la perspective d'avoir des péniches à hydrogène permettra de limiter l'impact environnemental. L'augmentation du prix du gasoil aide certainement les entreprises à faire un choix dans ce sens.

Le maire souhaite entendre tous les points de vue afin d'améliorer le projet, même si le projet ne s'inscrit pas dans le cadre d'une concertation réglementaire.

Philippe Arfi, directeur général France de la société Goodman, prend la parole et remercie le Maire pour l'organisation de cette réunion, ainsi que les participants pour leur présence. Ce projet est la réponse à un appel à projet lancé par Haropa Port pour lequel la société Goodman a été désignée lauréate. Philippe Arfi présente le contexte général de celui-ci :

- Le changement climatique, les accords de Paris qui à l'horizon 2050 fixent un objectif d'un degré et demi supplémentaire ce qui oblige à trouver des solutions pour décarboner nos activités. Le transport et le bâtiment sont les principaux leviers, représentant ensemble 85% des émissions en Ile-de-France.

- La loi zéro artificialisation nette qui définit la trajectoire permettant l'arrêt de la consommation des terres naturelles agricoles en 2050 avec un premier palier en 2030 pour lequel l'artificialisation devra avoir diminué de moitié par rapport à celle constatée entre 2010 et 2020.

- Un 3ème enjeu : la mobilité, en particulier en Île de France et en zone dense pour les personnes et les marchandises. La mobilité des personnes et le retour de capacités productives au sein de la zone dense francilienne, alors qu'elles ont été historiquement relocalisées aux confins du territoire, afin que les salariés aient moins de distances à parcourir pour aller travailler. Deuxième sujet : les flux de marchandises et leur logistique : cette logistique ne fonctionne pas telle qu'elle le devrait du fait d'avoir été excentrée. Afin de décarboner celle-ci, il s'agit de massifier les flux autant que possible et de les reporter modalement quand cela est possible vers des transports plus vertueux. Le transport maritime permet ce report, même s'il comporte sa part de pollution.

Le projet Green Dock répond au cahier des charges d'Haropa Port et de ses objectifs avec : une densification tout en créant des surfaces productives, l'utilisation du fleuve, l'approche environnementale - ou sobriété énergétique (bas carbone) - et la création d'emploi.

Le calendrier prévisionnel

La présentation se poursuit par la présentation du calendrier prévisionnel.

Juin 2021 est la date à laquelle Haropa Port désigne la société Goodman lauréate. Depuis, la société travaille avec les parties prenantes afin d'affiner le projet, traiter des différents enjeux et intégrer les avis de chacun. Les dossiers de demande de permis de construire et de demande d'autorisation environnementale n'ont pas encore été déposés et ne le seront pas avant le deuxième trimestre 2023, la société ayant besoin de temps pour affiner les études nécessaires. Ce temps est mis à profit pour échanger simultanément avec les élus, les habitants et les services de l'Etat afin que les dossiers déposés puissent être le reflet de ces échanges. Il y aura ensuite plus d'un an d'instructions administratives du fait de la dimension innovante du projet puis deux ans de construction, conduisant à une livraison en 2026.

Présentation du contexte et du site existant

Thibault Vanhaezebrouck prend ensuite la parole pour présenter le site.

Le port est situé à l'extrême Nord de la commune de Gennevilliers. Le site fait face à l'Île Saint-Denis dans sa pointe et à Epinay de l'autre côté de la Berge. Dans sa forme actuelle, le site était exploité jusqu'à décembre 2021. Erigé dans les années 1950 et désormais vétuste, le site ne répond plus aux besoins actuels, d'où la proposition de Goodman d'y mettre en place une opération différente.

Densification et sobriété foncière

Le parti pris de Green Dock est de densifier. Le bâtiment proposé aujourd'hui, au lieu d'avoir un seul niveau de stockage comme 99% des entrepôts en France, en a quatre. La société a une position très volontaire sur les hauteurs : le projet est compact afin d'optimiser les surfaces.

La société souligne la volonté d'utiliser la 5ème façade (toiture) pour deux aspects

- La production d'énergie solaire, permettant notamment d'alimenter les pompes à chaleur du bâtiment, avec l'installation de 11 000 m² de panneaux, soit une des plus grandes centrales photovoltaïques en zone dense. Si le projet le permet, des panneaux solaires seront aussi implantés sur la façade sud, ce point étant encore à l'étude.
- La ferme urbaine, en partenariat avec la société Cultivate, qui produit in situ des légumineux et aromatiques et qui, grâce à cela, raccourcit les circuits de distribution. Cette production est notamment destinée aux supérettes et restaurants franciliens.

Autre fonctionnalité du Projet : le raccordement du site au fleuve. Une démarche volontariste a conduit la société Goodman à demander aux futurs utilisateurs leurs besoins opérationnels pour reporter demain une partie des flux vers le fleuve. La proposition est de connecter physiquement le bâtiment au fleuve afin de pouvoir charger directement des contenants ou des camionnettes sur barge par l'intermédiaire d'un ponton.

Dernier élément : la versatilité du bâtiment. L'idée est de proposer un bâtiment qui peut avoir plusieurs vies. La proposition est d'offrir un bâtiment qui sera modulable facilement. Celui-ci offrira plusieurs niveaux : des volumes hauts de 6 mètres de hauteur libre pour les activités de stockage et 4,5 mètres pour les activités de distribution. Cette variation des hauteurs permet de proposer un bâtiment offrant une meilleure compacité ainsi qu'une meilleure efficacité opérationnelle.

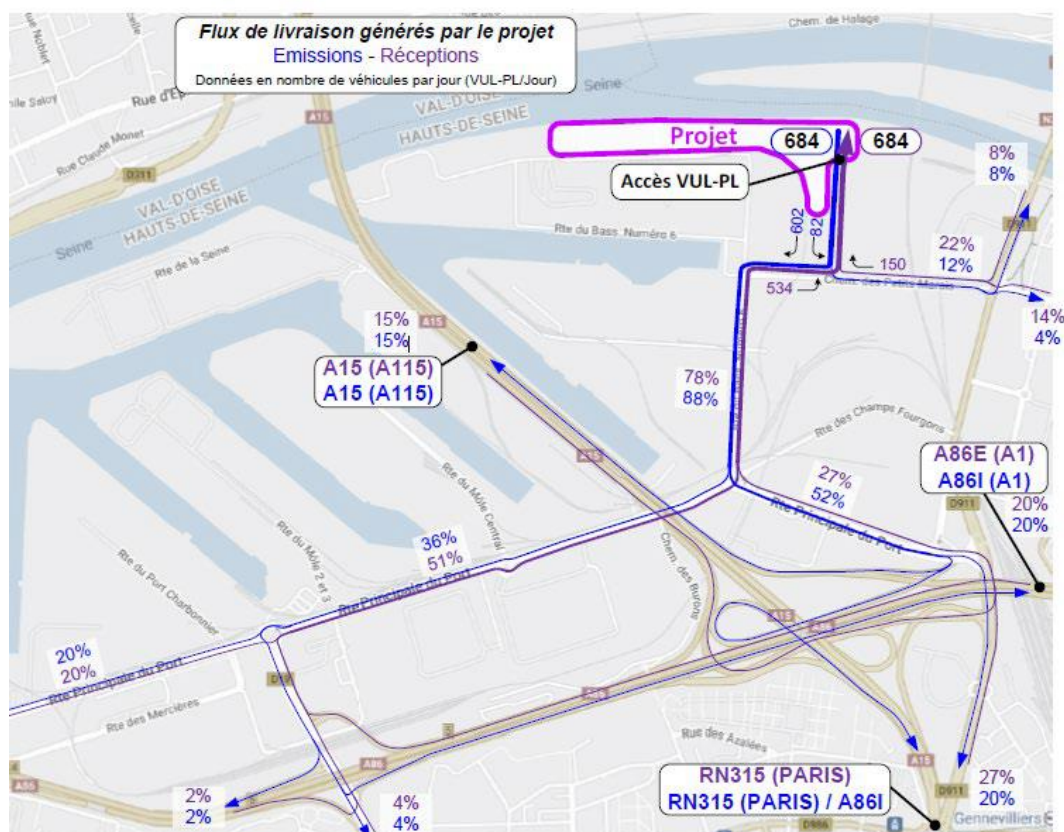
Impact du projet sur le trafic routier

Methodologie de comptage

Dans un premier temps des comptages ont été effectués sur le port de Gennevilliers permettant d'établir l'état initial. Dans un deuxième temps, les flux générés par le projet ont été établis sur la base des projections suivantes : des véhicules légers pour les employés du site (525 véhicules jour), des véhicules utilitaires (480 véhicules jours) et des véhicules de type poids lourd (204 véhicules jour).

Synthèse de l'impact sur le projet

Le graphique montre la répartition des véhicules sur le site et sur les infrastructures existantes à proximité du projet.



Hypothèses d'affectation des flux de livraison générés par le projet à la journée

En résulte une situation avant-après permettant d'estimer l'impact du trafic projet sur les infrastructures routières. A titre d'exemple, sur la route départementale 19, qui part de Gennevilliers vers le port, 17 600 véhicules circulent actuellement chaque jour pour 18 100 une fois le projet opérationnel, soit une augmentation estimée de 470 véhicules.

Cette étude permet donc d'estimer l'impact du projet sur l'évolution du trafic. L'image du trafic sur le port de Gennevilliers en situation projet montre que l'impact sera faible - avec certains points d'attention toutefois.

Logistique Fluviale

Il faut distinguer deux types de logistique fluviale :

- La logistique amont, soit les flux entre le Havre et Gennevilliers. Il s'agit d'approvisionner le bâtiment avec l'objectif de faire du report modal sur ce tronçon-là en utilisant le fleuve voire le rail. Le flux est identifié, le travail qui a été effectué avec les clients utilisateurs a été de quantifier ce trafic fluvial, estimé à 2 bateaux par jour (15% de report modal) qui vont s'ajouter au trafic existant de 30 bateaux. Ce trafic là viendra jusqu'au terminal à conteneur, installation portuaire présente sur le port de Gennevilliers. Le but est que ces barges ou trains soient déchargées sur le port puis les containers acheminés jusqu'au site.

- La logistique fluviale aval, entre le site lui-même et la zone dense. Il s'agit principalement du flux de Gennevilliers vers Bonneuil-sur-Marne avec différents arrêts. Pour ce dernier le ponton de transbordement, partie intégrante et innovation majeure du projet, sera utilisé. Les projections sont de 15 % de report modal soit 8 bateaux par jour. Le flux déjà existant est de 100 bateaux par jour, soit une augmentation relative de 8%.

Nicolas Otal, responsable développement chez Goodman prend la parole pour présenter les aspects architecturaux, paysagers et environnementaux à travers la présentation des autres études en cours.

Volet architectural

Sur le volet architectural, le projet présente une situation particulière avec un territoire au sud du site industriel et portuaire, avec notamment la présence de cuves de stockage d'hydrocarbure. Au nord du site en bord de Seine, le contexte est plus naturel avec la présence de la pointe de l'Île Saint-Denis et de sa zone Natura 2000 ainsi que les berges d'Épinay et d'Argenteuil qui reçoivent plutôt des programmes d'habitation.

D'un point de vue architectural, l'agence a fait le choix d'organiser l'espace de projet en aménageant l'ensemble des voiries de circulation interne du site côté sud, en vis-à-vis de l'infrastructure portuaire. Côté nord prennent place les surfaces tertiaires, tournées vers le milieu naturel. La mise en oeuvre d'une résille autour du projet permet d'alléger le bâtiment et de proposer une architecture moderne, beaucoup plus qualitative que celle d'un bâtiment logistique traditionnel.

Du fait de la configuration topographique de l'environnement, et notamment de la présence de bâtiments qui surplombent le projet, la toiture du projet sera aménagée pour développer la production d'énergie renouvelable d'une part mais également pour renforcer, à travers l'implantation de la ferme urbaine, l'intégration paysagère du bâtiment ainsi que le potentiel d'accueil de la biodiversité du site.

Projet paysager

Les grands axes qui ont été développés dans le projet sont multiples :

- Renaturer les berges de Seine et revégétaliser ces dernières. Aujourd'hui la parcelle est quasi intégralement minéralisée. Une des intentions du projet est de traiter végétalement la strate basse des berges et le perré afin de renaturer le site, notamment pour sa partie au droit de la zone Natura 2000.
- Végétaliser la façade afin qu'elle puisse jouer un rôle dans l'interaction avec l'environnement.
- Implanter une ferme urbaine qui serve à l'intégration architecturale et paysagère du bâtiment et concoure à la préservation et au développement de la biodiversité au droit du site.

Qualité de l'air

Dans le cadre des études environnementales qui constitueront l'étude d'impact du projet, quatre études ont déjà été réalisées, reflétant à ce stade les principaux impacts du projet sur son environnement.

Dans le cadre de l'étude sur la qualité de l'air des capteurs ont été installés dans les environs du projet puis les données ont été agrégées avec celles d'Air Paris. A partir de là une cartographie de la qualité de l'air dans la zone a été établie.

Au même titre que les études de trafic ou les études acoustiques, les projections du projet comparées à l'état initial ont permis de mesurer les impacts de celui-ci et de s'assurer notamment du respect de la réglementation en vigueur.

Méthodologie et bilan – qualité de l'air

Un suivi par type de polluant est réalisé, confronté par la suite à la réglementation. Les premières conclusions des études sur la qualité de l'air montrent que le projet a un impact jugé peu significatif sur la qualité de l'air et qu'il n'y a pas de risques sanitaires associés.

Il y a lieu de mettre en perspective le résultat des études avec l'évolution des motorisations des flottes de véhicules vers du zéro-émissions – partie intégrante des plans de développement des clients utilisateurs qui travaillent sur le projet. Pour autant, les modélisations actuelles ne tiennent pas compte de cela et sont maximalistes.

Études de luminosité

Des mesures in situ de la luminosité ont été réalisées autour de la zone Natura 2000, sur le chemin de halage et au niveau de la berge d'Epinay-sur-Seine qui fait face au projet. Une modélisation en 3 dimensions du projet, dans son environnement, a ensuite permis de développer deux thématiques : l'ombre portée du bâtiment d'une part, son éclairage (intérieur et extérieur) d'autre part.

La projection du bâtiment à différentes périodes de l'année et à différents moments de la journée montre que le projet génère une ombre portée jugée faiblement impactante. Sur la zone Natura 2000, le projet a un impact faible voir négligeable, avec 55 heures de soleil par an sur la partie basse de la berge qui seraient neutralisées par le projet. Sur les habitations qui bordent le chemin de halage, l'impact est encore plus négligeable avec une suppression de 22 h d'ensoleillement par an au niveau de leurs jardins.

Impact de l'éclairage

Au même titre que l'ombre portée, des études sur l'éclairage ont été conduites. L'éclairage extérieur du bâtiment sera un éclairage moderne qui suivra les réglementations imposées. Il est toutefois souligné un point d'amélioration au niveau de l'éclairage des bureaux, nécessitant des systèmes occultants permettant de limiter l'impact de l'éclairage sur l'environnement.

Études acoustiques

Sur le même modèle que précédemment il a été procédé à un ensemble d'analyses, en plaçant des capteurs tout autour du bâtiment et dans les zones environnantes permettant d'enregistrer sur des périodes longues les niveaux de bruit constatés à aujourd'hui. Sur la méthodologie, les émergences maximales du projet sont modélisées afin d'analyser la compatibilité de celui-ci avec la réglementation, en limite de propriété mais également vis-à-vis des habitations voisines.

Les conclusions de l'étude acoustique montrent qu'en période diurne, sur les différents points récepteurs, le projet est conforme. En période nocturne de 5h à 7h, pour laquelle les seuils réglementaires sont moins élevés, sont constatées 2 non-conformités vis-à-vis des habitations qui font face au projet.

Pour la période nocturne de 1h à 3 h, des non-conformités sont également constatées vis-à-vis des habitations qui font face au projet. Au même titre que la luminosité, le projet devra être adapté et traiter ces non-conformités. Il est d'ores et déjà prévu de faire évoluer la façade nord, plus particulièrement les cours camion et rampes d'accès aux différents niveaux.

Enjeux de biodiversité

L'un des enjeux identifiés et des plus substantiel est la biodiversité, avec notamment la présence d'une zone Natura 2000 à proximité immédiate du site et plus largement également l'insertion du projet en bord de Seine, à la croisée des trames verte et bleue.

Accompagné par le bureau d'étude Biotope et en collaboration avec les gestionnaires de la zone Natura 2000, il a été procédé à un inventaire permettant de caractériser le milieu, à partir de données bibliographiques et de visites de site, sur les différents types de faune et de flore présents sur le site et ses alentours. Le principal enjeu identifié est l'avifaune, matérialisé par la présence de deux espèces d'oiseaux (Serin cini et Bergeronnette grise). Dans ce cadre et en accord avec la méthodologie ERC (Eviter, réduire, compenser), des mesures d'évitement et de réduction sont proposées, à la fois durant la phase chantier et en exploitation.

L'ambition du projet demeure de conférer au site un potentiel écologique supérieur à l'actuel, notamment du fait de la revégétalisations, de la déminéralisation des sols, de la renaturation des berges, de l'implantation de la ferme urbaine en toiture mais aussi de l'intégration dans l'évolution à venir de la façade sud de nichoirs.

Fin de la présentation

TEMPS DES QUESTIONS RÉPONSES

Il est précisé qu'à ce stade du projet, toute question ne trouvera pas nécessairement de réponse étant donnée la complexité et la technicité du projet. L'équipe projet a besoin de temps pour faire évoluer celui-ci mais les questions laissées sans réponses pourront être traitées lors de la prochaine réunion.

Question : pourquoi une dérogation sur la hauteur par rapport au PLU et pourquoi Mr le maire, l'avez -vous accordé ?

Réponse du responsable du service d'urbanisme de la ville de Gennevilliers : sur la règle des hauteurs, il y a une dérogation qui n'est pas cadrée, qui n'est pas chiffrée. Aujourd'hui le projet Green Dock est conforme au PLU. Pour autant, comme cette règle de dérogation n'est pas cadrée, on va avoir d'autres projets sur d'autres parcelles du port qui dépassent le plafond des hauteurs mais avec une dérogation des hauteurs qui n'est pas chiffrée. Aujourd'hui on va proposer une dérogation qui sera cadrée, chiffrée, en fonction de la surface du terrain et donc ce sera un plafond pour cette dérogation. La modification du PLU n'est pas pour rendre conforme le projet Green Dock, il l'est déjà : c'est un élément de cadrage qui semble important à la ville d'apporter compte tenu de la rédaction de la dérogation actuelle.

Une dame demande des précisions sur la réponse et s'interroge sur la modification du PLU en préalable à ce projet de Green Dock.

Or, le PLU n'a pas été modifié dans ce sens. Mr le maire précise que la dérogation n'a rien à voir avec l'ensemble du projet : c'est une volonté de la ville de réglementer, sur l'ensemble du port, les dérogations qui pourraient être émises pour éviter les abus.

Question sur les hauteurs : C'est 30 mètres serres comprises ? J'ai l'impression qu'il y a un flou sur la hauteur réelle du bâtiment.

La hauteur de 30 mètres est comprise sans serres. Ces serres s'inscrivent dans la réglementation du PLU et montent à 35 mètres.

Question : qui a réalisé l'étude trafic ? On a les modalités de calcul ?

Un bureau d'études spécialisé, CDVIA, s'en est chargé des études de trafic qui seront versées au dossier de demande des autorisations. Les modalités de calcul seront également versées au dossier : il y a le relevé sur le port, itéré avec la base de données de la DIRIF qui nous donne les chiffres de la situation initiale, auxquels on vient ajouter les flux du projet pour quantifier la situation en phase projet.

Est-ce que les études ont été faites par ceux qui ont réalisé les études environnementales de la zone Natura 2000 ? Parce que si ce sont les mêmes on a des doutes.

Les études environnementales ont été, à ce stade de l'avancement du projet, réalisées par le bureau d'étude BIOTOPE, une des références en la matière en France.

L'ombre portée est calculée sur 30 ou 35 mètres ? Parce qu'à chaque fois vous annoncez 30 mètres + 5 mètres de bonus.

L'ombre portée en 3 dimensions est sur le bâtiment tel qu'il est conçu aujourd'hui, soit 30 mètres plus 5 mètres de serres pour la ferme urbaine.

Est-ce que ces études ont été faites par les mêmes personnes qui ont fait les perspectives ? Les perspectives que vous nous avez présentées représente la moitié de la hauteur réelle, c'est-à-dire d'à peu près 18 mètres alors que la hauteur est de 35 mètres.

Non, les calculs d'ombres portées ont été réalisés par le bureau d'étude INGELUX. Sur les discussions que l'on a pu avoir précédemment, il y a un certain nombre d'éléments que l'on vous doit, y compris ces perspectives. Cela sera le cas pour la réunion du 12 octobre où l'on vous montrera les perspectives à différents endroits, avec l'avant-après, réalisées par l'architecte du projet.

Seulement ce qui est présenté aujourd'hui, c'est quand même avec des perspectives qui sont faussées.

Non, il y a des différences fondamentales entre des modélisations 3D dans des logiciels spécialisés qui sont utilisés par les bureaux d'étude luminosité et dans les logiciels qui permettent aux architectes de réaliser des perspectives.

Les perspectives que vous nous avez montré sur l'insertion paysagère, ce sont des perspectives d'architectes ?

Ce sont les perspectives qui ont été remises dans le cadre du concours et qui ne sont pas non plus les images qui vous ont été présentées précédemment pour montrer les hauteurs du bâtiment. On présentera les images retravaillées pour objectiver la hauteur du projet par rapport aux bâtiments existants lors du 2ème temps de concertation le 12 octobre.

Dans le même ordre d'idée, le fait de montrer le bâtiment en plongé, ça minimise l'impact visuel aussi. Si vous le présentiez en contre plongé, au secours. Il faut avoir plusieurs vues.

C'est pour cela que dans les perspectives que l'on va présenter, on aura plusieurs vues avec des perspectives à vue d'homme.

Remarque : vous savez qu'à côté il y a le pont de l'autoroute, sur le chemin de halage, et sa hauteur est de 35 mètres, la même que la hauteur du projet.

Question : Est-ce que vous avez pris en compte la résonance de l'autoroute occasionnée par la hauteur du bâtiment ?

Le bâtiment est modélisé en 3 dimensions dans son environnement par rapport aux sources de bruit, dans le cadre de ces études.

Est-ce que l'organisme qui a déposé le permis de construire sera le même organisme que celui qui va gérer le cahier des charges et le fonctionnement de cet équipement structurant ? C'est à dire que : comment se fait le passage de relai sur l'engagement qu'on prend sur le fonctionnement ?

L'organisme dont vous parlez c'est Goodman. Nous sommes promoteur du projet mais pas seulement, nous sommes également investisseurs et conserverons ce site dans notre patrimoine pour le gérer nous-mêmes avec nos équipes internes.

Parce que dans certains cas de figures il y a transfert de propriété et il y a un dérapage extraordinaire.

Ce que je peux vous dire c'est que nous sommes investisseurs, nous détenons un portefeuille de bâtiments en France. Nous gérons des entrepôts logistiques dont nous sommes propriétaires, et bien évidemment, un projet comme celui-là est amené à rester longtemps dans notre patrimoine. Donc les engagements qui sont pris là sont des engagements dont notre responsable patrimoine sera le garant. Si je peux ajouter un élément de réponse : vous parlez de permis de construire, on a un permis de construire qui régit la compatibilité du bâtiment avec les règles d'urbanisme, mais on a aussi et surtout une autorisation environnementale qui a pour but de décrire la façon dont le bâtiment sera utilisé.

Et quelle valeur juridique elle a ?

C'est un arrêté préfectoral qui s'impose au propriétaire de l'immeuble, et nous avons l'obligation de le faire respecter aux occupants. C'est donc notre responsabilité qui est engagée en cas de non-respect de l'arrêté préfectoral.

Question : Je souhaiterais avoir quelques précisions par rapport au permis de construire qui est déposé. Vu l'importance des m2, il y a une obligation d'étude d'impact et d'après ce que j'ai compris, la mairie n'est pas complètement satisfaite de l'étude d'impact et demande des compléments puisque l'on parle de dérogation. Ce n'est pas une dérogation, c'est un complément d'information qui est demandé. Ces compléments demandés par l'étude d'impact sont réalisés par ceux qui déposent le permis de construire, or il faudrait qu'ils soient faits par un bureau d'étude indépendant.

L'état d'avancement dans lequel nous sommes sur le projet n'est pas celui que vous décrivez en ce sens que ni la mairie n'a reçu de demande de permis de construire de notre part, ni la préfecture n'a reçu de demande d'autorisation environnementale - qui comprend entre autres l'étude d'impact. L'étude d'impact est en cours de préparation, et ce qui est présenté aujourd'hui ce sont les premières composantes de cette dernière. L'étude d'impact est une des pièces constitutives des dossiers de demande en mairie et préfecture, prévisionnellement déposés en 2023. Le travail effectué aujourd'hui est d'affiner le projet à travers la réalisation des études et d'échanger avec les parties prenantes, afin que les dossiers déposés soient le plus explicites possible sur les sujets qui concernent le projet.

Question (à propos des modifications effectuées sur le bâtiment pour qu'il réponde aux seuils de bruit réglementaires) : Cela veut dire que les deux rampes de chaque côté du bâtiment, seront comme le préconisait l'organisme qui a fait l'étude sonore, close ou cela n'est pas encore décidé ?

C'est effectivement la piste qui va être suivie, avec la nuance que nous allons rentrer dans un travail de dimensionnement acoustique avec des degrés de fermeture, donc ce ne sera pas nécessairement totalement fermé.

Question : Je souhaiterais revenir sur la présentation d'introduction. Il y a un projet qui est préexistant au projet de Green Dock, que vous appelez la base nautique. Ce qui veut dire donner aux habitants des hauts de seine et de la Seine Saint-Denis la possibilité d'avoir une vie autour de la biodiversité, de la nature et de la préservation de l'environnement. Ce projet concerne les communes de l'Île Saint-Denis, la commune de Gennevilliers et de Villeneuve la Garenne. Où est placé ce projet au niveau de Gennevilliers ? Il y a eu une présentation du projet de la ville de Gennevilliers à la ville de l'Île Saint-Denis en mairie par Mr le maire et les services d'urbanisme.

C'est un projet porté par le département. Ce sera juste après le pont d'Epinay, il y a un chemin de halage. Le département a prévu de casser cette surélévation en béton du ponton pour faire plutôt un accès doux à la seine.

C'est un pont, vous pouvez préciser ?

Ce n'est pas un projet que je porte. Epinay souhaite permettre à ses habitants d'accéder à l'Île Saint-Denis. La commune a demandé à l'Île Saint-Denis et au conseil départemental de la Seine-Saint-Denis de construire un pont pour permettre aux habitants d'Epinay d'accéder directement à cette pointe.

Ce sera un pont piéton ou routier ?

Un pont piéton.

Question : Sur les flux routiers que vous avez présenté il y a des éléments qui sont contradictoires : sur la RD19 on passe de 17 600 aujourd'hui à 18 100 avec le projet, ce qui fait une augmentation de 500 véhicules. Quand on regarde ce qui se passe en haut dans la phase de projet on est à + 1 310. Je ne vois pas pourquoi vous minimisez les chiffres en disant qu'il y aura 500 véhicules alors qu'en fait il y en aura 1310 supplémentaires. Vous nous avez cité d'un côté les véhicules légers et de l'autre les utilitaires, avec 525 véhicules légers employés. Ce n'est pas terrible lorsque l'on parle de bilan carbone, les $\frac{3}{4}$ des employés viennent en véhicule.

Autre problème qui concerne plutôt Mr le maire : le cumul des projets sur Gennevilliers. On a d'un côté le projet envisagé quasiment sur le même espace que Green Dock pour lequel il y aura un cumul de circulation lié à ce projet. Il faudrait élargir la zone pour savoir ce qui se passe un petit peu ailleurs et en particulier mesurer l'impact de la ZAC des Chanteraines. Il va y avoir 1500 logements et de l'ordre de 4 500 nouveaux habitants, ce qui n'est pas négligeable. Les congestions qui sont déjà bien identifiées aujourd'hui et qui vont être amplifiées par la ZAC des Chanteraines, font que votre schéma de comptage n'est pas au point. Il ne mesure pas l'impact réel qu'aura ce projet quand tous les autres projets seront réalisés.

Autre point lié au transport modal : on a sur ce site une voie ferrée. On nous a dit qu'il n'est pas possible de l'utiliser. C'est regrettable. On se rend compte que ce qui est proposé sur la voie fluviale c'est « peanuts ». Si on pouvait améliorer ce point pour faire réellement du transport modal, on pourrait exploiter cette voie ferrée. C'est un élément pas terrible pour un projet qu'on présente comme vertueux. Par ailleurs,

vous nous nous avez parlé du bilan carbone, ce serait intéressant que l'on sache également comment le projet peut avoir un impact sur le bilan carbone du premier coup de pioche jusqu'à la phase d'exploitation.

Dernier point : vous nous avez parlé de mesure ERC. Notre association environnementale milite pour l'évitement, de temps en temps pour la réduction et rarement pour la compensation. Vous avez parlé de la phase travaux, qui je pense sera plus impactante sur la biodiversité que la phase d'exploitation, donc il faut vraiment s'en occuper en évitant par exemple les travaux d'avril à mai pour limiter l'impact sur la faune du corridor, à proximité du site.

Un mot sur les voies ferrées. Ce bâtiment va accueillir les flux amont et les distribuer vers l'aval. Sa conception multimodale est surtout tournée vers les flux aval de livraison. Sur ces flux de livraison, il est difficile d'imaginer aujourd'hui dans le contexte actuel de la région parisienne, où les voies ferrées sont très occupées par du transport pour voyageurs, d'insérer des frets pour livrer à l'intérieur de la zone dense. En revanche, il y a la question de la venue amont des marchandises. Il y a le terminal sur le port de Gennevilliers, qui permet de faire venir des flux, y compris les flux ferroviaires. Au-delà de l'aspect gestion de ces flux, il y a un autre sujet : la capacité de faire venir des trains sur des voies déjà extrêmement occupées par les voyageurs en journée, et la nuit par les travaux nécessaires de maintenance.

Le terminal que vous évoquez : le flux de camion qui va de ce terminal jusqu'à Green Dock est énorme. La RD19 va être occupé la majorité du temps par les camions qui font ce transfert. On n'a pas d'idée du transfert d'activité qui se fera par rapport au projet Green Dock.

Pour préciser, la RD19 n'est pas sur le port. Les flux dont vous parlez passent par la route principale du port, cette route à vocation portuaire et située dans l'enceinte même du port est pour autant utilisée aujourd'hui à moitié de son trafic par le trafic de contournement de l'A86. Sur le trafic routier du dernier km pour rejoindre Green Dock : sur le terminal de conteneurs on est sur des engins lourds et on ne peut traiter ce type de flux sur le site de Goodman qui a une taille plus petite. Les entrepôts représentent une minorité de l'activité sur le port, il y a aussi et surtout les activités industrielles.

Par rapport à la RD19 - l'axe qui va de Gennevilliers au port de Gennevilliers et qui ne figure pas entièrement sur les schémas ici, par soucis d'alléger les supports - quand nous parlions du passage de 17 000 véhicules jour à 18 100 c'est évidemment la partie de cet axe située sur le port de Gennevilliers. Sur la route principale du port on a 19 000 véhicules jour, dont 30 % de poids lourd. C'est-à-dire qu'on est à plus de 5 000 poids lourds par jour. Le trafic fluvial de Green Dock, qui vient générer du trafic routier entre le terminal portuaire et le site, ne va pas augmenter considérablement ces chiffres pour la simple et bonne raison qu'on a deux bateaux jour en amont. En somme, c'est environ 40 à 60 camions jour, donc rien comparable aux 5 000 existants sur le port de Gennevilliers. L'idée n'est pas de minimiser ces chiffres, on a 204 poids-lourds qui viennent jusqu'au bâtiment, 480 véhicules utilitaires et 525 véhicules légers. Pour les véhicules légers, dans les hypothèses, il n'y a qu'un quart des employés qui seront amenés à venir sur le

site en transports en commun. C'est possible que ce soit plus, mais l'idée des hypothèses c'est de quantifier l'impact maximal.

Question : Ce sont ces slides là qui sont présentées sur le site de concertation de la mairie de Gennevilliers ou ce sont les anciennes slides qui ont été présentées dans nos différentes réunion ? J'ai le sentiment que ce sont des nouvelles. Je ne me souviens pas qu'on ait évoqué si souvent la zone Natura 2000. Ce qui m'embête c'est que nous avons travaillé ensemble pour donner des pistes et que nous n'avons malgré tout jamais eu de réponses aux questions posé à plusieurs reprises sur les études faites, le détail de ces études... C'est un projet réalisé sur le 92 en face de la commune du 93. C'est vrai que le cumul des projets sur Epinay et sur L'Île-Saint-Denis, ça va faire beaucoup. Je comprends qu'il va y avoir l'approvisionnement du dernier km de la ville de Paris et qu'encore une fois nous on va se récupérer tout cela. Cela a été évoqué pendant les différents temps de concertation mais malgré tout, toutes les équipes n'ont jamais répondu aux questions et que l'on repart de zéro.

Concernant les slides, ce sont exactement les mêmes que nous avons présenté lors des précédentes réunions.

Les discussions que l'on a pu avoir se sont faites dans le cadre de la concertation associative, dont la restitution se fera en octobre. L'objectif aujourd'hui est d'initier la concertation ville en offrant toute la transparence sur ce projet afin que tout le monde ait tous les éléments et puisse prendre part à la démarche.

Remarque : Si vous remettez les mêmes slides sur le site de Gennevilliers, présentant des perspectives de bâtiment de 18 mètres au lieu de 35, la démarche de concertation est biaisée. Vous annoncez que l'étude d'impact est faite sur Natura 2000 jusqu'au mois de septembre, sans prendre en compte la migration des cormorans qui arrive au mois d'octobre, cette étude est biaisée. La démarche est fourbe. Si vous mettez la même chose sur le site, à quoi sert la concertation ?

Sur ce sujet de désaccord sur les perspectives, on présentera, à l'occasion de la réunion de restitution, les images mises à jour avec l'objectivation des hauteurs du bâtiment et l'insertion paysagère et architecturale.

Question : pourquoi un projet de cette dimension là sur le fleuve ? Ce projet qui est gigantesque est sur le fleuve alors que c'est un naturel commun qui est là pour les habitants de différentes communes, de L'Île-Saint-Denis, de Villeneuve la Garenne, de Gennevilliers. Je ne comprends pas pourquoi un entrepôt si important vous le placez sur un fleuve qui est bien commun.

Effectivement, le fleuve est un bien commun et a diverses utilisations une utilisation économique, essentielle pour le fonctionnement de la métropole. On peut regretter que sur la logistique il soit peu utilisé. Il est utilisé par contre au quotidien pour la filière de la construction. Aujourd'hui il y transite chaque année des barges équivalentes à 250 000 camions.

Remarque : la Seine n'est pas un fleuve sauvage, c'est un fleuve qui a toujours eu une utilisation commerciale mais dans une certaine mesure c'est un petit fleuve en comparaison au Rhin. On est tous pour débloquer le fluvial, mais les chiffres sont parlants : il y a 15 % de fluvial : on sait très bien que le projet n'est pas fluvial. Et ce projet fluvial sera de toute manière limitée par

la dimension du fleuve. Oui il faut effectivement désimperméabiliser les sols et créer de l'emploi. Mais un projet logistique de cette taille-là, pour parler de gigantisme, je ne suis pas sûre que ce soit, aux vues du contexte environnemental actuel, la meilleure stratégie à avoir. Selon moi c'est de la logique import et ces entrepôts doivent être construits sur les darses et pas sur le fleuve.

La seine a une vocation économique et d'accueil de biodiversité, mais également une fonction récréative. Si on parle du projet porté par le conseil départemental du 93, nous allons évidemment accompagner les villes et les promoteurs pour le développement d'activités de loisir. Nous promouvons un usage du fleuve à la fois respectueux de la nature, respectueux des usages des populations en termes de loisirs et des usages du fret.

Question : Sur le modèle économique de Goodman : je suppose que celui-ci s'appuie sur les darkstores et comme ceux-ci viennent d'être interdit par plusieurs mairies le projet n'a plus de sens. 2ème question : sur cet entrepôt : en amont il est 100% alimenté par la route. En aval, il est au mieux en trafic fluvial à 7 %. Donc ce qui fait que la plupart du trafic c'est du routier. On peut se poser la question : pourquoi le mettre en bord de seine ? La voie ferrée qui sera certifiée en 2022 semble complètement anachronique. Cet entrepôt serait beaucoup mieux à proximité de l'A86 plutôt que sur le fleuve. 3ème question : si les voies ferroviaires et du RER sont surchargées et pas adaptées, on peut également envisager des livraisons par tramway, les voies arrivant à proximité du port.

Dernier point, les éléments présentés par Goodman, sont les mêmes que ceux présentés précédemment, notamment sur la qualité de l'air. On vous a fait des objections mais les sujets ne sont pas bien pris en compte.

Question : je partage les inquiétudes qui ont été exprimées sur l'impact environnemental. Mais je souhaiterais revenir sur la question du projet : il va remplacer quoi ? Il répond à un besoin existant, ou à un besoin imaginé à venir ? Comment fonctionnera cet entrepôt, et qu'est ce qui diminuera ailleurs ?

Fort heureusement, le modèle économique de Green Dock ne repose absolument pas sur les darkstores. Ce n'est pas du tout un secteur que nous connaissons, nous n'en faisons pas. Les gens qui font du quick commerce et du darkstore ne sont pas nos clients. Je ne pense pas que ce soit un modèle économique qui corresponde au modèle de Green Dock.

Cependant, la logistique alimentaire francilienne, oui. Il faut livrer les marchés, les magasins... Sur ce que remplace le projet : les objectifs de décarbonation, qui ne sont pas directement les nôtres, parce que nous sommes un acteur immobilier et non un prestataire logistique ou une société de transport. Le secteur de transport est celui qui a fait le moins d'effort de décarbonation ces dernières années. Une des manières de décarboner c'est de bien positionner correctement les plateformes de l'avant dernier km pour pouvoir massifier les flux et faire de la distribution capillaire. Si elles sont positionnées à 100 km elles ont un coût environnemental énorme. Green Dock participe à ça et apporte une solution qui n'existe pas aujourd'hui : il n'existe pas de plateforme qui soit connectée physiquement au fleuve et qui permette de façon opérationnelle de faire un transfert de marchandise sans rupture de charge directement depuis le bâtiment.

Question : je travaille pour la fondation Anaïs, en particulier pour un d'ESAT situé tout près du port, on est un d'ESAT positionné sur la transition écologique et on fait de la logistique. Ma question : avez-vous déjà intégré la question de RSE pour l'intégration de personnes en situation de handicap dans les 700 emplois qui vont être créés. Est-ce que vous avez déjà des processus pour intégrer des structures comme les nôtres -il y a cinq ESAT à Gennevilliers- nous par exemple on a 100 salariés. Est-ce qu'il y a déjà une liste métier sur laquelle on peut se pencher pour envisager les formations à proposer.

La deuxième question : en termes de gouvernance du projet, est-ce qu'il y a déjà des éléments de gouvernance pour garantir les engagements notamment écologiques, RSE qui seraient pris ou pour inciter vos locataires à s'engager sur ces points ? Si vous souhaitez faire un projet innovant, quelles sont les garanties sur ce pilotage ?

Question : J'ai une question sur le schéma d'orientation durable qui prévoit que les activités nuisibles ne seront pas implantées au bord du fleuve. Or cet entrepôt est-il considéré comme nuisible ou pas ? La deuxième question c'est que la ville exige 0 m2 d'espaces vert sur les 400 hectares du port, pourquoi ?

Ce n'est pas juste de la poser comme ça, parce que ce n'est que sur une partie du port. La dérogation sur les espaces verts ne porte que sur une petite partie du port, cependant sur le reste du port il y a des exigences.

Le SODD prévoit un développement économique du port qui soit pour autant respectueux du territoire. Dans ce cadre, ce que nous essayons d'arbitrer c'est de choisir des activités - et nous pensons que la logistique dans cette forme en est une - qui limite les nuisances par rapport à des activités de construction ou de recyclage qui sont généralement émissives de poussière ou de bruit, de façon bien plus importante.

Sur l'inclusion : ceux qui travailleront dans cet entrepôt ne seront pas nos salariés mais les salariés de nos futurs clients. Il est un peu tôt pour évoquer les perspectives d'emploi, avec la mairie ou pôle emploi. On est encore sur un horizon de temps qui est de 4 ans. Il y aura une étape intermédiaire qui sera le chantier, mais sur le fonctionnement du bâtiment c'est un peu tôt.

Sur les engagements environnementaux, ce que nous essayons de faire c'est d'en intégrer un maximum dans le projet au travers de ses futures autorisations administratives. Après il y a des engagements externes au bâtiment : mobilité, emploi..., sur lesquels on va travailler tous ensemble. On a déjà trois clients qui nous ont rejoint très tôt dans l'aventure parce qu'ils croient en notre vision, notamment sur l'utilisation du fleuve (CEVA Logistics – filiale de CMA-CGM, DBSCHENKER – filiale logistique et transport de la Deutsche Bahn, équivalent SNCF Allemand, et STEF, spécialiste de la logistique froid).

Question : Je reviens sur les 15 % de trafic fluvial, c'est beaucoup trop peu pour justifier un énorme entrepôt les pieds dans l'eau. Soit il n'existe pas de véritable ambition fluviale, soit il en existe une et on dépasse les 15%. Pourquoi ne pas s'engager sur une part importante qui justifierait ce projet ?

Remarque : j'habite à Argenteuil. C'est quand même extraordinaire que la ville de Gennevilliers qui est vendue comme la ville du circuit court héberge

un temple de la surconsommation, avec des milliers de de milliers de kilomètres dont on n'a absolument pas besoin et qui s'oppose complètement au concept de circuit court. Il y a une grosse contradiction.

Question : Si ce projet crée des emplois, on sera tous d'accord pour dire que c'est bien. J'ai cru comprendre que vous ne serez pas les personnes qui créeront des emplois de façon pérenne. J'ai l'impression que vous ne savez pas combien d'emploi il y a exactement sur le port aujourd'hui. Comment on travaille sur les vraies perspectives d'emplois ? La promesse de créer des emplois me paraît hypothétique alors que j'ai l'impression que cet argument-là sera pivot pour appuyer ce projet.

Vous aurez remarqué que j'ai peu utilisé cet argument-là durant ma présentation.

Remarque : vous avez un point de vue, nous en avons un différent, ce n'est pas forcément incompatible, il faut juste qu'on discute pour arriver à des choses raisonnables. Le gigantisme du projet est énorme : c'est l'équivalent de deux stades de France côte à côte en bord de Seine. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de le reculer un peu ? J'ai vu que vous aviez des parkings en sous-sol, est-ce que vous ne pouvez pas creuser davantage pour faire des niveaux inférieurs plus bas pour baisser la hauteur des bâtiments. L'autre chose qui me gêne c'est le côté 24h/24h et 7/7 jours, c'est énorme aussi. Est-ce qu'on ne peut pas aller vers un peu plus de raison et de modération. Bien évidemment il y a des besoins économiques dans la région et des besoins logistiques mais est-ce que l'on ne peut pas tendre à quelque chose de plus raisonnable ?

Dernière chose : quel est le nombre de m² à louer sur le port et est-ce qu'on a besoin de quelque chose d'aussi grand ?

Le nombre de m² à louer sur le port est nul. On a deux entrepôts aujourd'hui qui sont vides parce qu'on est en train de les réhabiliter. Aujourd'hui, lorsque vous avez un client qui quitte le port, on a 10 candidatures. La demande est là, d'autant plus dans un contexte de zones à faible émission, de zéro artificialisation nette, nos clients ont besoin de rapprocher leur logistique des zones denses et de stopper la dynamique d'éloignement de la région IDF.

Sur la création d'emploi : Gennevilliers c'est 44 000 emplois, il y en a 8 000 sur le port

Question : lors de la concertation on nous a présenté des espaces vides, pourquoi c'est saturé aujourd'hui ?

Il n'y a pas d'espace vide au port, le taux d'occupation est de 94 %, les seuls % disponibles sont ceux sur lequel sera implanté les Green Dock puisque le site est actuellement vacant. Ce sont uniquement des terrains qui sont en cours de mutation. Le port a été complètement artificialisé depuis maintenant des années.

Sur la question des emplois : lorsque l'on fait un bâtiment, on a des ratios avec les clients qui l'utilisent. Là en l'occurrence on peut être un peu plus spécifiques, parce que le projet a déjà fait l'objet d'études avec les clients qui souhaitent s'installer sur Green Dock et qui ont travaillé, en fonction de la manière d'exploiter cet immeuble-là, aux besoins en personnels que le site allait générer. On a la chance d'avoir des données plus précises que dans n'importe quel projet de même nature réalisé par un promoteur.

Je ne sais pas si vos impressions sont l'absence de discussions mais ce n'est pas l'intention de l'équipe, sinon nous ne serions pas là. On aurait déposé tout simplement les permis de construire sinon, cependant il faut nous laisser un peu

de temps pour faire évoluer le projet : il y a énormément d'éléments à intégrer. Le projet n'est pas figé, on a six mois pour préparer les dossiers qu'on va déposer, donc cela nous laisse du temps pour échanger. Cependant, sur la question de créer des niveaux sous terrain et d'enterrer la logistique, c'est une hérésie. Faire travailler les gens en sous-sol sans lumière naturelle, nous ne le concevons pas. Je comprends que la hauteur soit un sujet, ceci étant le projet tel qu'il est aujourd'hui a la même longueur que les bâtiments existants, même si la hauteur évolue.

Remarque : les entrepôts n'ont généralement pas de fenêtre, le stockage non plus. Quel est l'intérêt d'avoir de la hauteur ?

Les entrepôts sont éclairés naturellement, c'est obligatoire dans la réglementation à la fois en façade et surtout en toiture. Lorsque vous prenez de la hauteur, la lumière vient nécessairement des façades.

Remarque : Il y a eu une alerte, il y a une semaine et demie, sur la baisse du trafic fluvial sur le Rhin, Danube... lié aux hausses de températures. Donc les fleuves qui sont fait pour ça ont du mal, donc nous nous aurons du mal à assurer ce trafic et nous serons tout camion, en plus on a le Bourget à proximité avec tous les avions qui nous passent au-dessus, ça fait un peu beaucoup pour un petit bout d'île.

Question : seriez-vous d'accord Mr Le maire pour mettre les documents de l'association Protection Berges de Seine sur le site de la concertation ?

Il faudrait les voir avant, mais sur le principe oui.

Sur la question du flux fluvial : effectivement 15% c'est peu, mais ce n'est pas rien. Aujourd'hui, il est de 0. Et une partie des flux ne sont pas reportables modalement. Il n'a pas vocation exclusive de desservir l'intramuros parisien. Il a une vocation locale également. Demain si La Poste loue une partie de l'entrepôt, une partie des flux sera reportable modalement via le fleuve parce que les entreprises destinataires seront situées sur les bords de seine, mais si La Poste doit livrer une palette de papier à la mairie de Gennevilliers, elle ne pourra pas. On ne peut pas faire du 100%.

Sur le port il y a un accord pour qu'il y ait un minimum de l'utilisation du fluvial pour pouvoir y rester. A l'inverse, c'est un bon argument le 15%, c'est peu vu la taille de l'entrepôt mais c'est une chance pour développer le fluvial. Cet entrepôt permet d'envisager un développement par la seine et ce seront des véhicules électriques qui pourront assurer cette livraison au dernier km.

Remarque : cette urgence climatique nous pousse à plus d'effort. 15% c'est peu.

Sur l'avenir c'est ce que je souhaite, de la même manière qu'à terme on développe la voie ferrée. Aujourd'hui le problème c'est qu'on utilise la voie du RER C et la SNCF donne la priorité aux passagers. Il faudrait utiliser des voies supplémentaires pour que le port utilise aussi la voie ferrée, ce qui paraît essentiel aussi.

Projet Green Dock
Réunion publique de synthèse du 12 octobre 2022
Compte-rendu

Mairie de Gennevilliers, 18h à 20h

Participants : 73

Intervenants :

Patrice LECLERC, maire de Gennevilliers
Philippe ARFI, directeur France, Goodman,
Thibault VANHAEZEBROUCK, Goodman
Nicolas OTAL, Goodman
Jean PLATEAU, directeur du Port de Gennevilliers, HAROPA PORT

Intervenants associatifs :

Antoine GAUDIN, membre du collectif Protection Berges de Seine, au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier.
Francis REDON, président de l'association Environnement 93.

Animateur-Modérateur :

Jean-Baptiste POINCLOU

Introduction de la réunion :

M. le maire Patrice LECLERC introduit la réunion en remerciant les participants de leur présence. Il précise que cette réunion de concertation publique volontaire vient clôturer un double cycle de concertation qui s'achève. La mairie a souhaité faire cette concertation, qui n'était pas obligatoire, car le projet interroge, et il est important qu'il y ait un débat en dehors du cadre réglementaire et que les associations puissent s'exprimer. Il ajoute que la réunion de ce soir ne sera pas conclusive, que d'autres phases réglementaires d'études arrivent et que le travail de concertation doit se poursuivre tout au long du projet.

Autour du port, la ville souhaite travailler sur deux objectifs :

- Développer le port de Gennevilliers, en renforçant les activités logistiques de la zone, comme le fait la mairie depuis les années 1980. La ville de Gennevilliers compte aujourd'hui 47 000 habitants pour 41 000 emplois (dont 8 000 sur le port), et il faut conserver des emplois productifs sur le territoire, en combinant logistique et activité industrielle. L'axe Seine est une opportunité de développement de transports plus vertueux que la route et Gennevilliers est particulièrement bien située sur cet axe.
- Densifier les zones d'activités économiques pour ne pas s'attaquer à des terres agricoles, à Gennevilliers ou ailleurs. Ce projet s'inscrit dans l'objectif de ZAN [Zéro Artificialisation Nette] et évite l'étalement logistique.

Enfin, le maire rappelle l'importance de la zone Natura 2000 et des berges naturelles à proximité, et précise qu'il faut continuer le travail et les échanges sur ce projet pour s'assurer qu'il est compatible avec cette zone.

Jean-Baptiste POINCLOU présente la tribune et le déroulé de la réunion :

1. Raisons d'être d'un projet logistique en bord de fleuve (HAROPA)
2. Rappel des étapes passées (Goodman)
3. Enseignements des parties prenantes associatives

4. Enseignements du maître d'ouvrage (Goodman)
5. Propositions d'évolution du projet et engagements pour la suite (Goodman)
6. Échanges avec le public
7. Conclusions

Antoine GAUDIN, intervenant associatif au nom du collectif Berges de Seine, remarque qu'il aurait été plus judicieux que les associations interviennent après les propositions d'évolution de Goodman.

Jean-Baptiste POINCLOU précise que les associations pourront bien entendu reprendre la parole au cours du temps d'échange prévu en fin de réunion pour réagir aux propositions d'évolution de Goodman.

1. Raison d'être d'un projet logistique en bord de fleuve (HAROPA)

Jean PLATEAU remercie M. le maire pour l'accueil et les participants pour leur présence. Il revient sur la raison d'être du projet : le contexte national nécessite une transformation forte et rapide de notre modèle logistique qui se traduit au niveau national et local par des objectifs forts.

Cf diapositive 8.

Il rappelle que les entrepôts logistiques sont localisés essentiellement à l'est et sont un défaut pour les modes massifiés pour la livraison de la métropole. Le port de Gennevilliers (plus grande plateforme multimodale d'Île-de-France) est extrêmement précieux pour répondre à ces enjeux.

Cf. diapositives 9-10.

Le Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) est la feuille de route de l'aménagement du port et définit la destination des activités. La parcelle Green Dock est identifiée comme lieu de restructuration et de densification des activités économiques, d'où l'appel à projet lancé par HAROPA PORT. Ce SODD fixe également des engagements environnementaux.

Cf. diapositive 11.

Le projet Green Dock vient s'installer à la place d'entrepôts des années 50 ne correspondant plus aux normes et critères actuels (incendie, danger, environnement, conditions de travail). Le choix d'HAROPA PORT est de s'orienter vers une construction neuve sur ces emprises. Le programme comprend plusieurs critères compris dans l'Appel à Projet : une activité logistique dense et multimodale, un volet environnemental (maîtrise des nuisances, sobriété, qualité environnementale du projet) et un volet économie locale (emploi et synergie au niveau du territoire).

Cf. diapositive 12.

2. Rappel des étapes passées

Philippe ARFI présente les étapes passées et le calendrier prévisionnel du projet. Il rappelle que les études actuelles sont des études avant-projet, et que la phase qui s'amorce pour les 6 prochains mois est une phase projet comprenant des études opérationnelles complètes, nécessaires aux demandes d'autorisation environnementales et urbanistiques.

Cf. diapositive 15

Il rappelle ensuite les étapes de concertation passées en deux séquences volontaires : une concertation avec les associations sur la base des pré-études, et une concertation au titre du code de l'urbanisme à l'initiative de la mairie.

Cf. diapositive 16

3. Enseignements des parties prenantes associatives

Antoine GAUDIN prend la parole au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier (Halage, L'Essoreuse, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante, Protection Berges de Seine, etc.).

L'intégralité de cette intervention est à retrouver ci-après :

Je vous remercie pour ce temps de parole, que je prends au nom d'un collectif regroupant plusieurs associations qui suivent le dossier (Halage, L'Essoreuse, Les Amis du Port Sisley, L'Île Vivante, Protection Berges de Seine, etc.). Je vous donnerai la version écrite de cette intervention, nul besoin de la prendre en note, donc.

Ceci [image PowerPoint] est une capture d'écran d'une vidéo diffusée au grand public intitulée « Biodiversité en Seine ». On voit que près de Gennevilliers, comme espèces d'oiseaux de grand intérêt, il y a le Martin-Pêcheur d'Europe et le Grand Cormoran. La vidéo nous rappelle que le but est « d'améliorer la connaissance des milieux et préserver les habitats ». Or, qui produit ces vidéos de sensibilisation à la beauté de l'avifaune d'Île-de-France ? Haropa Port.

Haropa Port, qui, dans le même temps, prétend mettre en chantier, juste en face d'une réserve ornithologique protégée, un entrepôt géant haut comme un immeuble de 12 étages (coupant donc les trajectoires de vol des oiseaux), long de 600 mètres (deux fois le Stade de France), en verre, avec une rampe à poids lourds verticale haute de 25 mètres, tout cela fonctionnant 24h/24, avec pollution atmosphérique et lumineuse permanente et nuisances sonores au-delà des normes admises, tout cela, donc longeant sur 400 mètres en vis-à-vis direct cette zone Natura 2000, où nichent des espèces protégées (comme le Martin-Pêcheur d'Europe et la Sterne Pierregarin) dont la directive Oiseaux de l'Union Européenne stipule qu'elles « ne doivent pas être perturbées », ce qui passe, pour reprendre les termes de l'INPN (Inventaire National du Patrimoine Naturel), par le maintien de la « tranquillité des lieux ».

Une zone Natura 2000 où, de début octobre à fin mars chaque année, nichent des centaines de Grands Cormorans. Etant donné que l'étude d'impact qui nous a été présentée le 21 juin dans la réunion consacrée au volet « Biodiversité » ne prend pas en compte la zone Natura 2000 (seul le territoire du port a fait l'objet d'un examen), et étant donné que les observations qui ont nourri cette étude ont été réalisées en dehors de la période d'hivernage des Cormorans, je vous mets ici sur l'écran [image PowerPoint] quelques photographies récentes qui nous permettent d'admirer ces majestueux volatiles, en vous demandant d'imaginer dans l'arrière-plan, à la place des entrepôts existants, un entrepôt deux fois et demi plus grand, en verre, avec un fonctionnement 24h/24 et 7j/7 et une circulation incessante de poids-lourds et de véhicules utilitaires.

Je crois que cela permet de prendre conscience de la contradiction inhérente à ce projet qui se prétend écologique, et de l'absurdité qu'il y a à concevoir un bâtiment industriel aussi gigantesque à cet endroit. Et c'est peu dire que le processus de soi-disant « concertation » qui s'achève aujourd'hui n'a pas permis de dissiper cette impression de contradiction et d'absurdité, et n'a pas permis d'éclaircir les

nombreuses incertitudes qui entourent le projet : son impact sur le trafic, le paysage, la santé publique, etc.

Commençons toutefois par une note positive. Cette concertation aura été utile pour mettre au jour un élément que la communication médiatique des promoteurs, opportunément axée sur le « fluvial vertueux », avait tendance à recouvrir. Je parle du fait que c'est en fait une petite minorité des marchandises de l'entrepôt, en amont comme en aval, qui transiteront par le fleuve. L'utilisation du fleuve est donc marginale par rapport à l'activité générale de l'entrepôt. « Green Dock », s'il se fait, serait avant tout un gigantesque entrepôt routier, avec tous les impacts négatifs que cela entraîne, du point de vue écologie, transports, etc.

Nous avons donc compris qu'à part un effet d'aubaine lié à la libération de la parcelle, qui arrange le commanditaire et le promoteur, rien ne justifie de placer un entrepôt aussi démesuré à cet endroit. Or, cette démesure, ce gigantisme, est la source de tous les problèmes et on nous l'a présentée d'emblée comme un « invariant » du projet. Dès lors, si tout ce qui pose problème est présenté comme un « invariant », sur quoi peut-on vraiment parler de « concertation » ?

Je liste à présent nos principaux motifs d'insatisfaction sur le déroulement du processus.

Sur l'initiative de la « concertation », d'abord. Par voie de presse, les représentants de Goodman et du port s'enorgueillissent d'avoir pris cette initiative de leur propre chef. C'est faux. Ce sont les citoyens qui ont découvert le projet par hasard, un projet pour lequel aucune annonce n'avait été faite envers les habitants des villes alentour, qui ont alerté leurs élus, et ce sont ces derniers qui ont insisté auprès du port et de Goodman pour obtenir cette concertation.

Sur la forme des réunions, ensuite. Sur les deux premières réunions (16 février et 10 mai), le format choisi consistait à dérouler sur plusieurs dizaines de minutes une présentation flatteuse du projet (la même présentation, d'ailleurs, lors des deux réunions, d'où un effet de répétition dommageable). Ce format n'a pas été propice à accueillir comme il l'aurait fallu les questions des associations et des citoyens. Des questions auxquelles il ne fut d'ailleurs apportée quasiment aucune réponse satisfaisante, la plupart pouvant se résumer à « On vous le dira plus tard », ou encore « On vous communiquera les études » (ces études ne nous ont jamais communiquées).

Lorsque l'ambition de baser les réunions sur nos questions est apparue, notamment pour les réunions du 8 juin (sur les flux) et du 21 juin (sur la biodiversité), sa mise en œuvre fut problématique. A votre demande, nous avons en effet concentré nos questions, et nous les avons regroupées par thématique, ce qui les rendait faciles à lire et à traiter. Vous avez intégralement bouleversé leur ordre, vous n'avez pas pris en compte certaines de nos modifications, et vous avez indûment affiché un « Répondu » devant des questions auxquelles aucune véritable réponse n'avait été apportée. Cela a abouti à un document illisible et inexploitable, un document que nous contestons, comme nous contestons le fait que « les thématiques des réunions ont été agréées par toutes les parties prenantes », comme vient de le déclarer M. Philippe Arfi.

Ce problème de communication a renforcé notre impression que ces réunions servaient surtout à permettre le déroulé de vos présentations, peut-être, comme l'indique un responsable d'Haropa Port dans l'article des *Echos* daté du 29 août 2022, afin « d'expliquer et de rassurer », ou encore, comme l'indiquait votre propre

document de lancement du processus de concertation, de faire de la « pédagogie ». Alors que nous avons des questions précises et concrètes, auxquelles nous souhaitons des réponses du même ordre, et pas besoin qu'on nous « rassure » ou qu'on fasse avec nous « de la pédagogie ».

Venons-en au contenu des échanges lui-même. Durant ce cycle de réunions de soi-disant "concertation", vous nous avez présenté à plusieurs reprises des résultats d'études problématiques :

- des études trafic avec des véhicules partant quasiment plein (alors que ce n'est quasiment jamais le cas dans les entrepôts du dernier kilomètre) ;
- des études sur la perte d'ensoleillement en hiver pour la berge Nord et la zone Natura 2000 avec une mesure d'inclinaison du soleil douteuse ;
- une étude luminosité nocturne réalisée dans des conditions discutables, puisqu'elle oublie de prendre en compte les phares des camions et qu'elle conclut à une faible augmentation de la pollution lumineuse par rapport à l'existant, en omettant de mentionner que l'existant, c'est une situation anormale où la parcelle voisine produit une lumière puissante et perturbante toute la nuit sur les berges nord de Seine et la zone Natura 2000 ;
- un plan de coupe des bâtiments existants, des bâtiments que nous avons mesurés entre 11 et 15 mètres, où tout est haussé à 18 mètres, et auquel on adjoint une opportune perspective afin de les faire paraître plus imposant ; une perspective dont est opportunément dénuée le futur bâtiment « Green Dock », quant à lui agrémenté de petits bosquets à son pied afin de le faire paraître plus mesuré [image PowerPoint du document fourni par Goodman].
- des visualisations du futur entrepôt dans lesquelles sa hauteur est, à l'image, quasiment la même que celle des bâtiments existants, alors que dans les faits il sera au moins deux fois plus haut [image PowerPoint du document fourni par Goodman] ;
- et je ne reviens pas sur les résultats des études biodiversité, qui présentaient également de nombreux problèmes.

A chaque fois, nous avons demandé en réunion à ce que les études elles-mêmes nous soient communiquées, afin de pouvoir en vérifier la méthodologie et les résultats. A chaque fois (sauf pour la biodiversité), vous avez déclaré que vous nous les communiqueriez avant la fin du processus de "concertation" (cela est écrit noir sur blanc dans les comptes rendus des réunions). Or, à ce jour, aucun de ces documents ne nous a été envoyé, malgré nos demandes réitérées (voir notamment mes mails officiels de relance à ce sujet datés du 13 juillet, du 3 août et du 27 septembre, auxquels aucune réponse n'a été apportée).

Pourtant, dans l'article du Parisien daté du 27 juillet, M. Philippe Arfi, directeur de Goodman France, déclare : « Nous jouons la carte de la transparence avec les habitants et les associations. » Ces paroles ne sont hélas pas en accord avec les faits. Il ne nous a pas été permis de vérifier les résultats avancés lorsqu'ils paraissaient contestables ou peu crédibles, et devant cette opacité nous restons donc avec nos questionnements et nos inquiétudes.

Par ailleurs, à chaque réunion, nous avons demandé aux représentants de Goodman et du port de Gennevilliers de communiquer avec nous plus

ouvertement et de façon plus anticipée sur les opérations en cours. A chaque réunion, vous avez promis de tenir compte de cette requête. Pourtant, à peine trois semaines après notre première réunion, il y eut la destruction des bâtiments en bordure de Seine qui eut lieu par surprise, en mars, en pleine période d'hivernage des Cormorans, ce qui a causé chez ces oiseaux une agitation anormale que nous avons documentée. Comment imaginer dès lors que vous tiendrez compte de la période d'hivernage des Grands Cormorans au moment des travaux de construction ? En tout cas, vous ne nous avez pas informés de cette opération.

Même chose pour le lancement de la concertation publique préalable de la mairie de Gennevilliers, qui s'est tenue essentiellement pendant l'été, et dans laquelle, pendant longtemps, n'ont figuré, à titre d'information pour les citoyens intéressés, que les présentations promotionnelles de l'entrepôt fournies par Goodman.

Au cours de ces réunions, certains échanges nous ont déconcertés. Par exemple, lors de la réunion du 8 juin sur les flux, nous avons fait observer que les bateaux de croisière faisaient régulièrement demi-tour à l'endroit où vous projetez de situer le ponton de "Green Dock" (qui serait alors en incompatibilité avec cette manœuvre). Le directeur du port et le représentant de VNF nous ont dit que ce n'était pas possible que les bateaux fassent demi-tour à cet endroit. Or, voici ce qui se passe quotidiennement l'été, et ponctuellement durant le reste de l'année : [image PowerPoint d'un bateau faisant demi-tour].

Ou encore, lors de la réunion du 21 juin sur la biodiversité, l'un de vous a prétendu que la LPO était favorable au projet. Quelqu'un dans l'assistance a réagi en disant que le président de la LPO avait émis un avis très négatif à son sujet. Contactée par mes soins, la LPO nous écrit le 18 juillet que la position de la LPO n'avait pas encore été communiquée et que, je cite, « de nombreuses questions restent sans réponse : éclairage du bâtiment et des serres, surfaces vitrés, itinéraire et zones de manœuvre des péniches (dérangement du reposoir de cormorans, des sternes), impact sur les berges et sur le Martin-Pêcheur, augmentation du trafic sur la seine et de la circulation, l'impact du bâtiment (sa longueur et sa hauteur) sur la circulation de la biodiversité ».

« De nombreuses questions restent sans réponse... » C'est aussi notre impression à l'issue de ce processus de soi-disant « concertation », où les arguments sur la soi-disant nécessité d'une structure aussi gigantesque, en termes de « besoin » d'un surplus de marchandises (dans la vision d'un cycle de surproduction et de surconsommation un peu en décalage avec l'air du temps et les injonctions du président Macron à la « sobriété »), ou en terme de « création » (en fait de relocalisation) d'emplois, ont eux aussi échoué à convaincre.

Cela ressemblait plus à des formules toutes faites de communicant, soumises à une idéologie, celle de l'industrialisme, qui consiste à dire que tout ce qui va dans le sens du développement industriel est bon par nature. Des formules dénuées de toute implantation concrète dans la vie du territoire, donc. Cela a renforcé notre vision de « Green Dock » comme un projet hors-sol, dont le gigantisme est totalement inadapté au site et à son environnement.

Nous sommes également déçus de l'attitude du port de Gennevilliers, qui nous semble partir sur une logique de surindustrialisation autarcique, sans prise en compte suffisante de son impact sur le voisinage. Le port a tout à fait le droit de se développer, bien sûr. Mais, autour il y a des villes avec des habitants, il y a des zones naturelles avec des promeneurs et des espèces protégées, il y a des routes avec un trafic déjà complètement saturé.

Le port se conduit actuellement comme ce que l'on appelle un « mauvais voisin », quelqu'un qui fait ce qu'il veut sur sa parcelle en détournant les termes du PLU (qui dans le cas qui nous occupe recommande une insertion paysagère harmonieuse des constructions en bord de Seine, or comment imaginer que cette gigantesque « barre d'immeuble » s'insère harmonieusement). Cela entre en contradiction avec la volonté affichée de s'inscrire dans le cadre des ports « nouvelle génération », soucieux de leur inscription harmonieuse dans leur territoire. Là encore, il y a contradiction.

Enfin, au cours de ce processus, toutes nos tentatives de discuter sur d'autres solutions possibles et potentiellement plus vertueuses pour le transit des marchandises en région parisienne (entrepôt à taille plus raisonnable correspondant vraiment à la part fluviale du trafic des marchandises, utilisation préalable des dizaines de milliers de m² de surfaces d'entrepôts vides sur Gennevilliers et les alentours, développer le fluvial et les livraisons vertes à partir d'une série de petits entrepôts sur la Seine au lieu de redispacher une flotte entière de véhicules utilitaires dans un rayon de plusieurs dizaines de kilomètres à partir d'un point fixe, etc.) ont été balayées d'un revers de main, ce qui nous indique qu'elles n'ont jamais été sérieusement considérées par la tutelle Haropa Port.

Dans ce processus de soi-disant « concertation », nous avons eu l'impression qu'on cherchait surtout à nous convaincre du caractère « presque parfait hormis quelques détails » du projet, sans laisser aucune marge de manœuvre à un véritable échange sur ce qui entraîne tous les problèmes, à savoir les dimensions pharaoniques du bâtiment. Nous avons compris que le but était de maximiser au plus haut point tout ce qui peut être fait à l'intérieur des limites légales, avec quelques touches de greenwashing purement cosmétiques (une ferme urbaine sur le toit d'un entrepôt routier géant, vraiment ?).

Alors que ce qu'on vous demande, ce n'est pas juste de ne pas être « illégal », c'est d'être un peu « vertueux » - c'est-à-dire humble et respectueux dans votre approche de l'environnement voisin de la construction. On ne peut pas faire n'importe quoi n'importe où, et si vous foncez tête baissée avec ce projet hors-sol, nous devons le contester par tous les recours possibles.

Et lorsque ça coince vraiment, et que vous êtes obligé de le reconnaître, par exemple pour les études d'impact acoustique nocturne, qui excèdent les limites autorisées, qu'est-ce qui est proposé ? Une diminution du trafic ? Moins de poids-lourds ? Des horaires de fonctionnement modifiés ? Non, ce qui est proposé, c'est un gigantesque « rideau anti-bruit » devant la façade, ce qui devrait encore augmenter la hauteur du bâtiment (déjà délirante au niveau de sa trace paysagère, et dangereuse pour les oiseaux) de plusieurs mètres.

Est-ce là ce que l'on entend par « concertation » ? Vous avez fait devant nous votre présentation, flatteuse, du projet « Green Dock ». Vous ne nous avez pas permis d'en vérifier les points problématiques, qui sont nombreux. Nos questions et nos préoccupations à l'égard de ce projet, sont pour la plupart restées sans réponse satisfaisante (c'est-à-dire fiable et étayée).

Dans l'article de France 3 Régions daté du 11 octobre, Anne-Laure Perez, première adjointe au maire de Gennevilliers, déclare : « Nous serons très attentifs à ce que l'entreprise et le port prennent en compte les remarques émises, qu'ils modifient le projet en fonction des attentes de la population. » C'est avec une

grande impatience que nous attendons de voir comment la mairie de Gennevilliers va être attentive à cela, comme nous attendons de voir comment elle va intégrer les résultats de la concertation publique qu'elle a elle-même lancée en parallèle, et dans laquelle la quasi-totalité des contributions émettent des avis négatifs avec des arguments posés et rationnels. Quant aux avis positifs, il y en a 4, dont 3 publiés le même jour, anonymes, écrits dans un style très similaire, et disant des choses comme « pourquoi les citoyens s'expriment-ils, laissez faire les spécialistes », ou caricaturant les oppositions comme si ces dernières voulaient « que le port devienne un parc » (ce que personne n'a jamais dit ni laissé entendre), donc pas des contributions très sérieuses, vous en conviendrez.

Je reviens à notre concertation à nous et m'adresse aux promoteurs. Vous n'avez accepté d'intégrer nos remarques que sur des détails insignifiants, puisque le problème majeur, celui dont découle tous les autres problèmes, c'est le gigantisme du bâtiment, un gigantisme que vous avez d'emblée placé comme un « invariant » du projet. Vous n'étiez donc pas vraiment prêts à discuter de votre projet, ni à le « modifier en fonction des attentes de la population », pour reprendre les termes de Mme Perez.

Alors oui, nous les associations avons eu avec vous les promoteurs des rendez-vous et des échanges verbaux, mais nous n'avons pas eu une véritable concertation.

Et comme les seules retouches que vous acceptez de prendre en compte concernent le « look » du bâtiment, je conclus en disant que pour nous, ce fut plutôt une concertation... « de façade ».

Francis REDON comprend l'argument de la densification sur du foncier existant dans un objectif de ZAN, énoncé par M. PLATEAU. Pourtant, note-t-il, Goodman ne développe pas en Ile-de-France que des projets compacts localisés en zone dense.

Sur la multimodalité, M. REDON regrette que l'opportunité du rail ne soit pas plus exploitée, la voie ferrée étant juste à proximité et d'autant que HAROPA PORT a lancé un appel à manifestation d'intérêt sur l'usage du réseau ferrée sur le port. De plus, si la part de fluvial atteint 20% du trafic maximum sur le projet Green Dock, cela représentera environ 5% des flux pour l'ensemble du port, ce qui reste dérisoire. Sur cette intermodalité, il estime enfin qu'il est de la responsabilité d'HAROPA PORT de développer plus avant les alternatives à la route.

Au niveau de l'emploi, afin d'identifier le bénéfice réel, M. REDON souhaite que soit identifiée la part de transfert d'emploi et la part de création parmi les 700 emplois à venir de Green Dock, Enfin, sur l'insertion Insertion urbaine et paysagère, il note qu'il y a de nombreux espaces disponibles dans le port et que l'emplacement choisi semble le moins adapté. Il faut renaturer cette zone, il faut adapter les berges de Seine, et installer le projet Green Dock à l'intérieur du port. Le SODD définit la façade Seine du port ainsi : « quotidiennement perçue par des centaines de milliers de franciliens [...] représentent la façade paysagère du port de Gennevilliers et participent activement à son image », et précise qui est nécessaire que « l'ensemble des riverains situés en périphérie soient protégés par une surface "tampon" constituée soit d'espaces naturels, soit de bâtiment logistique de qualité architecturale ». Le projet Green Dock ne répond pas à cet objectif d'intégrer le port dans son environnement urbain mais plutôt de cloisonnement du port.

Natura 2000 ? études ?

Il conclut son intervention en estimant que le projet ne peut pas être accepté en l'état.

4. Enseignements de la concertation pour Goodman

Thibault VANHAEZEBROUCK présente les enseignements de la double phase de concertation pour Goodman. Il pointe la nécessité et l'utilité de la concertation pour ouvrir le dialogue sur le projet et en identifier plus avant les enjeux, les questionnements sur l'opportunité du projet, les craintes exprimées, et enfin les exigences et les attentes du public vis-à-vis du projet.

Cf. diapositives 22 à 25.

5. Propositions d'évolution du projet et engagements pour la suite

Nicolas OTAL présente les évolutions proposées au niveau de la toiture et de la façade nord du bâtiment, pour répondre aux enjeux de biodiversité et d'insertion paysagère du projet évoquées au cours de la concertation.

Cf. diapositive 28 à 31.

Thibault VANHAEZEBROUCK présente les évolutions au niveau du ponton, qui est doublé, et en termes de mobilité et d'énergie. Il présente également les engagements de Goodman pour la suite des études et pour l'organisation du chantier.

Cf. diapositives 32-35.

6. Echanges avec le public

Un riverain, membre de l'association Protection Berges de Seine évoque le visuel dont il était question lors de la réunion précédente, qui présente la différence entre l'état actuel et le nouveau bâtiment. Il demande si les nouveaux visuels vont être présentés aujourd'hui ou ultérieurement. Il souligne l'importance de connaître les détails techniques des prises de vue, en estimant que l'usage du grand angle fait paraître les bâtiments plus lointains et plus petits.

Il remercie pour les nouvelles propositions en regrettant cependant qu'elles ne changent rien sur le gigantisme et la hauteur du projet.

Une participante, membre de l'association Protection Berges de Seine constate sur la carte des entrepôts d'Île-de-France (cf. diapositive 9) qu'il n'y a aucun entrepôt du côté d'Issy-les-Moulineaux, Neuilly-sur-Seine ou encore Clichy. Elle demande ce qui justifie cet emplacement, d'autant qu'il y a 40 000 m² d'entrepôts vides à louer seulement sur la ville de Gennevilliers.

Elle constate également qu'il n'est pas évoqué dans le projet de travail sur les anciens entrepôts et que si ceux-ci sont encore utilisés, le trafic deviendra insupportable. Enfin, elle demande quelle seront les nouvelles dimensions (hauteur, largeur et surface totale) du nouveau bâtiment.

Une habitante de Gennevilliers demande ce que le projet va apporter à la ville de Gennevilliers. Elle reconnaît le rôle du port pour la métropole mais demeure

inquiète sur la circulation de véhicules que ce projet va engendrer, les autoroutes A15 et A86 étant déjà surchargées. Elle suggère que HAROPA PORT et Goodman aident la municipalité à avoir de meilleures entrées et sorties d'autoroutes (plus belles, mieux entretenues, verdoyantes, mieux adaptées au trafic) et à améliorer les circulations douces (la voie vélo Paris-Londres passe sur le port de Gennevilliers mais aujourd'hui aucune indication n'est présente sur cette route).

Elle conclut en espérant que la ville des Gennevillois sera améliorée par le projet.

Philippe ARFI rappelle que les pré-études actuelles sont au stade avant-projet, elles sont donc par nature imparfaites. Les échanges tenus lors de la concertation cadrent les enjeux du projet et permettent de travailler sur des études préalables à l'enquête publique. Ainsi, le travail d'insertion du projet sera fait, en collaboration avec les architectes-conseil des mairies, et les visuels seront communiqués quand ils seront un peu plus avancés. Les surfaces d'ensemble du projet n'ont pas évolué et le bâtiment fait toujours 30m de haut. Les serres de la ferme urbaine sont déplacées sur la droite du projet.

Jean PLATEAU indique que la carte présentée en diapositive 9 provient d'une étude très récente de L'Agence d'urbanisme d'Île-de-France et s'appuie sur des données INSEE. Il y a en effet un déséquilibre territorial entre les entrepôts qu'il faut travailler, mais l'EPT Boucle Nord de Seine compte peu de surfaces d'entrepôts à l'échelle de la métropole (9%).

Au niveau des entrepôts vides à Gennevilliers : à la fin des contrats de location, les sites sont remis en concurrence (tous les 10 ans) cependant, ce n'est pas parce qu'on remet en publicité qu'on n'a pas de demande sur ces entrepôts, bien au contraire. Aujourd'hui, au regard de la ZFE, les entreprises souhaitent se rapprocher du bassin de consommation, et la demande en termes d'entrepôts modernes et bien équipés augmente. Pour Gennevilliers, il y a des emplois à la clé, avec des bâtiments qui apportent des conditions de travail bien meilleures mais nécessitent des technicités de plus en plus importantes, et donc de plus en plus d'emplois qualifiés.

Enfin, au niveau de la circulation, la logistique a un fort impact sur la circulation au niveau du port, mais qui est un nœud logistique qui est particulièrement bien implanté vis-à-vis des voiries autoroutières. La congestion sur les autoroutes est une des raisons pour encourager l'utilisation de transport alternatifs à la route : aujourd'hui 5 trains par jour sur le port (mais peu de réserve de capacité sur le fer car le réseau est partagé avec le transport voyageur et saturé), tandis que la Seine et le fluvial ont de la réserve de capacité. Enfin, au niveau des réseaux cyclables et des interfaces avec les échangeurs autoroutiers, des projets ont été engagés avec le Département et la Ville, cofinancés par HAROPA PORT.

Une habitante de L'Île-Saint-Denis, membre de l'association Île Vivante remercie le maître d'ouvrage pour l'avancement et les changements apportés au projet mais estime que ce n'est pas encore satisfaisant. Elle considère que la situation en bord de Seine n'est pas satisfaisante.

Elle indique que la trame bleue de la Seine est un lieu de vie, avec une biodiversité importante, et estime que le projet Green Dock prône un bassin de consommation qui s'oppose complètement à un bassin de vie ; que le projet va à l'encontre de la vie. Elle ajoute que le port est grand, qu'il y a des entrepôts vides ailleurs et des endroits plus proches de Paris disponibles, et qu'il n'y a donc aucune raison de construire à cet endroit. Elle conclut en demandant le coût exact du projet

et la proportion des emplois entre création et déplacement dans le cadre du projet ?

M. Dubois, vice-président de l'association Berges de Seine, demande sur quelles études de faisabilité Goodman se base pour le doublement de la capacité fluviale du projet pour les livraisons vers Paris. Il demande également si les péniches venant du Havre viendront décharger sur les nouveaux pontons ou bien si, comme aujourd'hui, elles déchargeront à 5 km en aval pour finir en camion.

Il estime également que le site n'est pas fait pour cela, puisque la biodiversité sera encore condamnée en cas d'ajout d'un ponton supplémentaire. Il conclut en précisant qu'il ne conteste pas le besoin logistique sur lequel s'appuie de projet, mais l'emplacement choisi.

Une habitante d'un bateau logement à proximité demande sur quel bras de Seine sont censés naviguer les bateaux.

Un riverain estime que le projet ne présente pas de véritable évolution, au-delà du cosmétique. Il demande à M. PLATEAU en quoi le projet Green Dock s'inscrit dans le cadre de la stratégie du port, qui est de limiter les nuisances et la qualité environnementale. Alors que le projet est supposé partir de l'existant, il constate que les bâtiments existants sont petits et entrecoupés d'espaces vides tandis que le nouveau projet prévoit un bâtiment unique de 600 m de long.

Enfin, il dénonce une partie de « greenwashing » sur le fluvial, car les entrées et les sorties sont mélangées : le projet actuel ne présente aucune part de fluvial en entrée, les 15% annoncés ne comptent que de la sortie. Ainsi, ce recours au fluvial lui semble trop faible pour justifier de la présence de Green Dock sur les berges de Seine plutôt qu'à l'intérieur du port, où il pourrait utiliser les rails.

Une participante indique que les sociétés implantées dans le projet sont déjà présentes dans le 95, le 93 et sur site. Elle note que les perspectives de ces entreprises sont dans le développement du e-commerce et de l'automatisation, et qu'elles vont donc très vite cesser d'embaucher, pour remplacer par la robotisation. Elle se demande donc si c'est un secteur qui va véritablement développer de l'emploi. Enfin, elle évoque le rapport surface/emploi, 700 personnes pour 90.000 m² représentant beaucoup d'espace par individu, et estime que cet espace pourrait servir à l'humain plutôt qu'à un espace de stockage dédié à la consommation.

Une participante estime que le budget de 150M d'€ semble peu important pour l'ensemble du projet, en incluant la déconstruction et la dépollution. Elle demande donc si l'ensemble de ces travaux sont compris dans cette enveloppe et si le projet bénéficie de subventions d'État.

Philippe ARFI indique que le coût du projet n'a pas évolué, il reste de 150 M d'€. Le projet n'est pas subventionné. Bien au contraire, le projet est localisé sur une emprise du domaine public pour laquelle Goodman paiera une redevance d'occupation. A l'inverse, Green Dock payera une taxe d'aménagement pour sa construction puis une taxe foncière pour son fonctionnement.

Les entreprises qui sont imaginées comme étant clientes de Green Dock sont déjà en Île-de-France et en France, mais pas sur le port (à l'exception de Schenker, mais qui souhaite rejoindre Green Dock spécifiquement pour développer son

activité fluviale). Ces entreprises arrivent sur le port pour bénéficier de l'infrastructure fluviale.

Enfin, l'automatisation a commencé et se développe, mais cela dépend du type d'activité. À ce jour, on constate que cela n'a pas de conséquence l'emploi dans le monde de la logistique.

Jean PLATEAU présente les conditions de navigation aujourd'hui sur les bras de Seine : les deux bras sont navigables, le petit bras étant limité à la navigation vers Paris, et l'autre dans les deux sens et navigué par les plus grands bateaux. La navigation liée à cet entrepôt se localisera uniquement sur le grand bras de la Seine.

Thibault VANHAEZEBROUCK précise que l'objectif du projet n'est pas de changer le fonctionnement amont et aval. Le terminal container continuera à fonctionner, et sera connecté à Green Dock par voie routière. Le ponton de Green Dock est dédié au départ des marchandises pour la logistique urbaine en aval vers Paris. Le ponton sera doublé, mais les études doivent encore être faites pour le doublement potentiel du trafic.

Par ailleurs, **Jean PLATEAU** ajoute qu'il faut dissocier les flux qui viennent du Havre de ceux qui repartent vers la Métropole. Ceux qui viennent du Havre nécessitent des infrastructures gigantesques pour être traitées (conteneurs très lourds et volumineux). Ces infrastructures sont déjà fonctionnelles sur le port de Gennevilliers en aval du projet.

Enfin, l'emprise au sol des entrepôts actuels est de 30.000m² pour autant de surface bâtie. Le projet Green Dock représente une plus grande compacité au sol, donc une moindre empreinte au niveau foncier pour 90 000 m² de surface de plancher. Cette sobriété foncière permet de désimperméabiliser les sols et de gagner en surface d'espace verts par rapport à la surface actuelle entièrement imperméabilisée entre le bâtiment et ses cours environnantes.

Un membre de l'association Péniche à la Folie regrette que peu de choses changent sur le fond et demande si le maître d'ouvrage a conscience que la zone Natura 2000 en face est condamnée.

Un participant demande comment est prévu l'accès des usagers du port externes Green Dock au second ponton, présent sur l'emprise de l'entrepôt. Il estime également que le fonctionnement du ponton pose également un problème : des camionnettes seraient chargées sur le bateau transbordeur au départ de Green Dock, mais le retour à vide se ferait par la route et le bateau reviendrait à vide également. Il considère donc que, dans les faits, les 15% de fluvial promis correspondent plutôt à 7,5%, et que le deuxième ponton aggrave le problème.

Enfin, sur le financement et les aspects économiques, il constate que des clauses d'insertion sont prévues pour le chantier, mais demande si le projet prévoit des clauses de civisme social et de civisme fiscal. Par civisme social, il entend le fait que les emplois aval soient des emplois salariés et non pas des autoentrepreneurs précaires, et demande si les pouvoirs publics et HAROPA PORT s'y pencheront.

Sur le civisme fiscal, il indique que CMA-CGM, l'une des principales entreprises en contrat chez Green Dock, ne paye pas d'impôts en France, et que par le dumping fiscal dont elle bénéficie, l'État subventionne indirectement cette

opération ; il demande donc s'il y aura une clause qui l'engagera à payer ses impôts en France.

Un membre de l'association des Berges de Seine demande si Goodman peut détailler les aménagements mis en place au niveau des rampes pour contenir le bruit des camions et la pollution lumineuse des phases. Par ailleurs, il rappelle que des péniches opèrent un demi-tour à cet endroit régulièrement, et demande où elles pourront réaliser leur demi-tour dans le futur lorsque le ponton sera construit.

M. GAUDIN rappelle que M. PLATEAU disait en atelier qu'il était impossible de développer le fret ferroviaire sur le port. Il demande ce qui a changé depuis les ateliers qui rend désormais possible le développement du fret ferroviaire.

Par ailleurs, il constate que des serres sont encore situées en toiture, alors qu'elles représentent un problème pour la trajectoire de vol des oiseaux. Il demande comment Goodman prend cela en compte et simplement si les serres sont compatibles avec la présence d'oiseaux. Il constate par ailleurs que cette réponse apportée par Goodman ne va pas du tout dans le sens des remarques des associations depuis le début de la concertation.

Il demande également comment Goodman fera respecter vis-à-vis des utilisateurs de Green Dock l'interdiction à la navigation sur le petit bras de la Seine.

Enfin, il demande ce qui garantit que les études finales seront communiquées au public, alors que les pré-études ne l'ont pas été malgré les demandes des associations et l'engagement de Goodman à les leur communiquer avant la fin de la concertation.

Thibault VANHAEZEBROUCK indique qu'une étude d'incidence du projet sur la zone Natura 2000 va être menée. S'il s'avère que le projet est incompatible avec cette zone, le projet ne se fera pas.

Nicolas OTAL rappelle que ce sont les services instructeurs de l'État, la DRIEAT, qui décide si le projet est compatible ou non avec la zone Natura 2000. Le fonctionnement des études environnementales est le suivant : BIOTOPE, bureau d'études missionné par Goodman, réalise différentes études réglementaires comme l'étude d'incidence sur la zone Natura 2000 ou encore les autres études biodiversité. Toutes ces études sont incluses dans l'étude d'impact. La DRIEAT (service de l'État), mais aussi l'Autorité environnementale, auront à analyser cette étude d'incidence, pourront faire des recommandations. In fine, cette étude devra être jugée complète et l'Etat déterminera si l'incidence du projet est compatible avec la présence de cette zone Natura 2000.

Thibault VANHAEZEBROUCK indique que le fonctionnement de l'accès au ponton pour les autres usagers n'est pas encore défini mais qu'il fera l'objet d'un schéma de circulation indépendant. Pour les bateaux qui reviennent à vide, les flux de retour peuvent se faire soit avec les véhicules vides, soit avec d'autres types d'activité, le travail doit être effectué par les transporteurs fluviaux (qui ont tout intérêt à ne pas faire naviguer leurs bateaux à vide) dès lors que les flux sont stabilisés. Il ajoute que les manœuvres de demi-tour ne sont à priori pas à faire ici, l'implantation du projet fait qu'il faudra que ces manœuvres soient faites ailleurs.

Jean PLATEAU ajoute qu'il vérifiera ce point avec Voies Navigables de France (VNF), en charge de la circulation sur la Seine, mais que normalement, les bateaux

de devraient pas avoir besoin d'opérer un demi-tour ici, d'autres zones sont prévues pour les demi-tours. Ce point sera à éclaircir avec VNF.

Enfin, **Thibault VANHAEZEBROUCK** ajoute que 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.

Sur le ferroviaire, **Jean PLATEAU** répond que rien n'a changé : HAROPA PORT est propriétaire des voies, est raccordé au réseau et incite au transport ferroviaire en ne tarifiant pas le trafic ferroviaire sur le port. Aujourd'hui, le port accueille 5-6 trains par jour, l'objectif est de voir ce nombre augmenter, mais les solutions demeurent compliquées sur le ferroviaire au vu de l'important trafic voyageur. Il y a peu de fret en Île-de-France.

Patrice LECLERC ajoute qu'un travail conjoint est en cours entre les maires et les départements d'Île-de-France et de Normandie autour de l'axe Seine pour formuler la demande au niveau de l'État de développer un réseau ferré dédié au fret sur cet axe. Ces projets sont certes sur le long terme mais sont un objectif sur lequel tous les élus locaux sont mobilisés.

Nicolas OTAL indique que les rampes sont retravaillées en façade pour répondre aux questions de bruit et de luminosité, notamment par la résille et la végétalisation en façade. Le balayement des phares n'éclaire pas le paysage lors des montée/descente grâce à un dispositif d'allège. Enfin, les serres sont sérigraphiées pour limiter l'impact sur les oiseaux et des espaces d'accueil de l'avifaune sont installés en périphérie et au droit du projet.

Philippe ARFI indique que les conditions contractuelles liant Goodman aux entreprises passent par un contrat de location, qui va plus loin que les obligations légales (mise en place d'un document KYC – *Know Your Customer*), mais qui ne permet pas d'imposer aux entreprises, par exemple, de payer leurs impôts en France. Sur les conditions de travail, la logistique proposée dans le projet Green Dock n'est pas la logistique des années 50 ; les conditions de travail se sont nettement améliorées.

Sur les études déjà réalisées, il rappelle que leurs résultats sont des pré-conclusions de pré-études. Ce à quoi le public aura accès un mois avant l'enquête publique, ce sont les études complètes déposées auprès des services de l'État. Le dossier de demande d'autorisation environnementale est un dossier reprenant toutes les études pour instruction par l'Autorité Environnementale et la DRIEAT. Goodman considère que les études sont lourdes, et que sur ce projet il est important que le public puisse avoir le temps de les parcourir et de les comprendre. Une fois le dossier déposé et l'avis de l'Autorité Environnementale rendu, l'enquête publique sera lancée et sera l'occasion d'échanger sur le fond de ces études.

Mme PONTIER, adjointe au maire à Epinay-sur-Seine, rappelle que le port s'était engagé à faire des perspectives selon les points de vue donnés par les élus et les habitants d'Epinay. Ceux-ci ont pris le temps de choisir ces points de vue mais les perspectives ne leurs ont pas été présentées. Elle souhaite savoir quand ces perspectives seront disponibles.

Par ailleurs, elle indique que lors d'une réunion en préfecture tenue la veille, les villes d'Epinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis ont réexprimé leur désaccord sur le projet tel qu'il est aujourd'hui, malgré les améliorations. Elle demande ainsi si

les porteurs du projet sont prêts à travailler avec les villes susmentionnées pour améliorer le projet dans un objectif de résilience territoriale, voire en réduire les dimensions, pour faire un projet qui pourrait également contenter leurs voisins immédiats. Elle précise que sa demande ne concerne pas une légère adaptation mais une véritable reprise du projet, pour revoir le dimensionnement conjointement et pour que le projet puisse correspondre aux aspirations exprimées en réunion publique, et notamment pour les riverains d'Épinay-sur-Seine et de L'Île-Saint-Denis.

Un membre de l'association péniche à la Folie demande pourquoi il y a désormais deux pontons plutôt qu'un.

Une participante, membre de l'association Péniche à la Folie, constate que, bien que le projet n'en soit encore qu'au stade pré-études, il n'y a pas de modifications substantielles : il n'y a pas de modification de la part modale, les clients de Green Dock sont obligés d'avoir des véhicules moins polluants mais cette obligation ne s'étend pas à Goodman. Elle regrette que rien ne change dans le projet.

Elle ajoute que les préoccupations des associations ne sont pas celle d'un voisin qui s'énerve parce que la palissade n'est pas jolie, mais que ce sont des préoccupations bien plus graves. Là où la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) impose des réductions, Goodman propose des créations de flux. Alors même que l'ONU affirme que nous sommes dans une situation de menace existentielle, Goodman semble proposer de continuer de fonctionner de la même façon.

Au regard de ces éléments, elle conclut en demandant aux porteurs du projet de réfléchir sérieusement à la modification du projet.

Un habitant d'Épinay-sur-Seine constate que le projet est passé d'un à deux pontons et demande pourquoi il n'évoluerait pas vers trois pontons. Par ailleurs, il demande quelle technique sera utilisée pour décharger les péniches, et s'il y aura des grues sur le ponton. Enfin, il estime que si le travail se fait de jour et de nuit, la nuisance des feux des camions et les nuisances sonores du déchargement des péniches seront importantes.

M. REDON demande ce qui a guidé le choix du déplacement de la ferme urbaine vers l'est. En effet, il lui semble que le choix a été plutôt guidé par la vue des habitants d'en face que par la zone Natura 2000, et que la hauteur de 35 m pour les vitres de la ferme représente toujours un risque important pour les oiseaux. Il demande également pourquoi la création d'un ponton supplémentaire a été décidée, alors que cela empêche encore plus la renaturation des berges de Seine, qui est pourtant prévue dans le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique).

Au niveau énergétique, il estime que ce serait mieux de faire l'ensemble des toits en photovoltaïque, pour faire face à l'importante demande d'énergie du projet. Bien que l'énergie sur le port soit un problème à gérer par HAROPA PORT et non pas Goodman, l'énergie photovoltaïque et la géothermie, ne suffiront pas à alimenter à ce stade les besoins du projet (et notamment la recharge d'une flotte de véhicules électriques). A ce stade, il ne comprend pas à quoi sert la ferme urbaine, et considère qu'il s'agit de « greenwashing ».

Au niveau ferroviaire, il considère qu'il serait dommage que le projet détruise l'embranchement ferroviaire qui est à proximité de l'entrepôt et qui permettrait, à terme, de compter sur le ferroviaire sur le port.

Enfin, il demande si des études sur la qualité de l'air dans les entrepôts seront réalisées. En ce qui concerne l'étude d'impact et l'étude d'incidence sur la zone Natura 2000, il considère que si BIOTOPE réalise des études d'une qualité similaire aux pré-études réalisées pour le moment, celles-ci seront refusées par la DRIEAT.

Un participant remarque le projet prévoit désormais des treillages et des murs anti-bruit au niveau des rampes et signale que le cabinet qui a fait l'étude acoustique avait préconisé leur fermeture complète.

Un riverain revient sur l'aspect ferroviaire, en indiquant que le projet détruira définitivement l'embranchement ferroviaire sur le site. Bien qu'HAROPA PORT affirme que la saturation du réseau au niveau du RER C est un obstacle au développement du fret ferroviaire sur le port, ce riverain indique que le faisceau ferroviaire de la gare Saint-Lazare n'est pas loin, et que ce faisceau possède 4 voies qui permettent de se connecter à la grande ceinture ferroviaire dédiée au fret au niveau d'Argenteuil. Il indique qu'une connexion du port à ce réseau existait anciennement, et qu'un nouvel embranchement pourrait être réalisé pour reconnecter le port à un réseau de fret ferroviaire. Il propose également de conserver un embranchement ferroviaire au niveau de Green Dock pour acheminer depuis la plateforme du port container et connecter au faisceau de Saint-Lazare, permettant à terme de faire évoluer le nombre de trains sur le port de 5-6 par jour à 18.

Un riverain remarque que le budget n'a pas changé et reste à 150 M d'€ et demande si le deuxième ponton avait déjà été prévu dans le budget initial.

Un riverain indique s'étonner en séance que sur la situation existante, il était noté 30 000 m² d'entrepôt et en demande la confirmation à Jean PLATEAU.

Jean PLATEAU confirme que les bâtiments existants sont de plain-pied sans niveau supplémentaire et que la surface d'entrepôt était de 30 000 m² au sol ; ceci à comparer au 90 000 m² annoncés par le promoteur.

Un riverain fait remarquer à Monsieur Plateau l'incongruité qu'un établissement public comme HAROPA fasse passer les intérêts d'une multinationale australienne devant l'intérêt public.

Une habitante de Gennevilliers rappelle que l'usine de biométhanisation construite à proximité va également amener du trafic, et qu'il faudra prendre en compte le cumul du trafic induit par la coexistence de ces deux projets dans le cadre de l'étude d'impact.

Philippe ARFI précise qu'un comité de pilotage se réunit régulièrement depuis plusieurs mois sous l'égide du préfet avec les élus des communes voisines, et que ce travail ensemble doit se continuer dans le temps. Il rappelle que le projet en est au stade avant-projet, et que Goodman va maintenant prendre le temps de « *retourner à la planche à dessin* », de retravailler les propositions avec les bureaux d'études (notamment en vue de la constitution du dossier de demande d'autorisation environnementale). Ce qui est fait pour le moment sont des propositions, celles-ci vont évoluer, et Goodman reviendra avec des propositions

plus précises et plus concrètes prenant en compte les avis exprimés lors de la concertation. La possibilité de clôturer entièrement les rampes va être étudiée dans ce cadre.

Jean PLATEAU entend les demandes sur les perspectives et l'insertion paysagère et indique que Goodman s'est engagé à travailler avec les élus des communes voisines pour travailler finement sur l'insertion paysagère du projet. Au niveau de la hauteur, le déplacement des serres joue sur le déplacement du projet, la demande de passer l'ensemble du toit en photovoltaïque est entendue et va être étudiée. Le travail conjoint doit continuer pour évaluer précisément les impacts du projet, aussi bien au niveau nuisances sonores et environnementales qu'aux enjeux de flux routiers, du paysage ou encore de la biodiversité.

A propos du ferroviaire, HAROPA PORT continue à travailler avec la SNCF pour développer le ferroviaire sur le port. Au niveau du projet, les voies longeant la Seine sont déposées, mais il y a aussi des voies qui longent le site Green Dock au niveau de la route qui, elles, ne seront pas déposées.

Thibault VANHAEZEBROUCK répond que l'objectif du second ponton est d'augmenter la part modale du fluvial. Il n'est pas possible de faire trois pontons avec l'interdiction de navigation sur le petit bras de la Seine. Il n'y aura pas de grues sur le ponton : les barges seront chargées soit par des véhicules utilitaires légers (VUL) qui monteront directement sur la barge, soit par le chargement de petits contenants par des chariots élévateurs. Un travail sera réalisé entre le transporteur fluvial et le constructeur du ponton pour avoir la meilleure jonction possible entre le ponton et la barge et ainsi limiter les nuisances sonores et environnementales.

Philippe ARFI ajoute qu'une étude sur la qualité de l'air à l'intérieur de l'entrepôt sera menée dans le cadre de l'autorisation environnementale. Il rappelle que l'espace est assez ouvert côté sud, que l'on n'est pas sur un espace confiné.

Conclusions

Philippe ARFI remercie les participants pour les échanges tenus tout au long de la concertation. Malgré l'état d'avancement du projet, qui n'en est qu'à sa phase avant-projet, les pré-études, aussi imparfaites soient-elles, ont permis de tenir des échanges riches et intéressants au cours de ces deux phases d'échange. Même si le projet final ne conviendra sans doute pas à tout le monde, Goodman entend les remarques, attentes, revendications exprimées sur le projet, et poursuit le travail de conception à la lumière de ces éléments, parties intégrantes des études à suivre dans l'avancement du projet.

Jean PLATEAU remercie également tous les participants pour cette double séquence et pour la qualité des échanges et des questions. Il reste de nombreux sujets de débat, beaucoup de questions, y compris structurelles (opportunité de la logistique et de la densification...) qui continueront d'être discutées. Ce projet porte la création d'une infrastructure de grande taille sur le port de Gennevilliers qui participe de façon très concrète à la vie logistique de la métropole. Ce qui anime HAROPA PORT, c'est de répondre à un certain nombre de politiques publiques d'acheminement des marchandises : ils assument aujourd'hui d'y répondre notamment par la densification de l'activité sur le port et l'accentuation du recours

au transport massifié. Il considère également que la plupart des avis se retrouvent sur cette ambition de favoriser le report modal.

Les échanges riches et nourris de la concertation font émerger un certain nombre de craintes qui ont été entendues. Goodman a pris des engagements forts, peut-être pas suffisant encore, mais ces évolutions s'inscrivent bien dans la logique du développement du port de Gennevilliers.

Patrice LECLERC remercie les participants et affirme avoir apprécié les échanges. C'est la première fois que la mairie organise quelque chose de ce type avec un promoteur, ainsi il souhaite aussi remercier Goodman de s'être plié à l'exercice. Il rappelle que c'est essentiellement le programme commandé par HAROPA PORT qui est contesté, plus que le projet Goodman.

La ville est attachée à son développement au travers des activités économiques, surtout quand celles-ci correspondent aussi à des enjeux écologiques. Les enjeux de Green Dock sont de cesser de grignoter des terres agricoles en s'éloignant du cœur de la métropole et de créer des conditions d'un développement par le fluvial. On constate qu'il y a aujourd'hui moins de circulation de marchandises sur la Seine que dans les années 60, il faut aujourd'hui réaugmenter ce trafic dans un objectif de développement durable. En effet, même si on baisse la consommation, il faut continuer d'alimenter la métropole, et le port de Gennevilliers en est un point d'entrée majeur. Il rappelle enfin que la politique de Gennevilliers est de densifier les activités économiques et productive en renforçant la logistique au niveau du port et les activités industrielles productives dans d'autres zones d'activité de Gennevilliers. Le port est un maillon central de la logistique du dernier kilomètre pour la distribution, mais également de la logistique du premier kilomètre pour la production. La ville de Gennevilliers travaille également à rapprocher la production des centres de consommations, en soutenant ses activités de production.

Pour conclure, il rappelle que s'il était démontré que la zone Natura 2000 était en danger à cause du projet, le projet serait abandonné.

4-La synthèse et le bilan

. Des évolutions de projet font apparaître une prise en compte des remarques du public :

-Dans la conception du projet puisqu' une recherche de l'amélioration de l'insertion du projet se manifeste par :

.un regroupement des serres en un seul bloc et leur déplacement à l'est du projet

.la création de zones d'accueil de la biodiversité en toiture

.une adaptation des rampes pour contenir le bruit des camions

.une végétalisation de la façade permettant la création d'un rythme et des zones d'accueil de la biodiversité

.un doublement vers l'ouest de la taille du ponton et la publication annuelle des marchandises qui y transiteront

.l'ouverture du ponton aux usagers du port

.l'interdiction par voie contractuelle de la navigation sur le petit bras de Seine pour tous les utilisateurs de Greendock.

-Dans les engagements sur la mobilité puisque le porteur de projet s'engage à :

.imposer aux utilisateurs de Greendock une flotte de véhicules de distribution urbaine zéro-émission dès 2030

.augmenter la taille de la centrale photovoltaïque afin de répondre aux besoins des véhicules électriques

.Mettre en place un plan de mobilité avec les utilisateurs du site.

-Dans les engagements sur la méthode de conduite des études puisque la société Goodman s'engage à :

.définir avec les architectes conseils des mairies concernées les points à retenir pour les perspectives de la future étude architecturale et paysagère

.élaborer avec le conseil départemental de Seine-Saint-Denis et les associations agréées pour la protection de l'environnement les conditions et mesures permettant de protéger la biodiversité

.demander un cadrage préalable à l'autorité environnementale

.mettre à disposition du public les études un mois avant l'enquête publique.

-Dans les engagements pendant le chantier puisque la société Goodman s'engage à :

.mettre en place un phasage de chantier adapté en fonction des enjeux locaux de biodiversité

.établir des indicateurs et des mesures de maîtrise des nuisances dans une charte de chantier propre

.approvisionner le chantier par voie fluviale et à privilégier la construction hors site par le procédé de préfabrication.

. Malgré des évolutions favorables, l'opportunité du projet reste questionnée et des craintes subsistent :

-l'opportunité du projet est questionnée par certains opposants qui interpellent sur :

.la pertinence de la logistique, expression d'un modèle de société de consommation dépassé et à combattre

.la réalité du besoin en surfaces logistiques exprimé par les acteurs économiques

.la concurrence avec l'offre logistique existante

.la pertinence de la localisation d'activités logistiques sur le fleuve.

-les craintes subsistent sur :

.l'impact visuel qui entrainera une qualité de vie dégradée et une dévalorisation immobilière

.l'impact lumineux, sonore et la qualité de l'air liés aux trafics

.les impacts potentiels sur la biodiversité des berges de Seine, notamment l'avifaune présente sur la zone Natura 2000.

. Compte tenu de ce qui procède, la ville de Gennevilliers :

-indique qu'elle est favorable à la densification des zones d'activités dans le cadre de la stratégie bas carbone et zéro artificialisation nette qui doit conduire à ne plus consommer de terres agricoles

-souligne les évolutions favorables du projet Greendock

-demande que les études en cours démontrent l'absence de risque environnemental, en particulier pour la zone Natura 2000

-prend acte des désaccords des riverains.

5-LES ANNEXES