



NOTRE AVIS

SUR LE PROJET GREEN DOCK

DANS LE CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

DU 15 OCTOBRE AU 28 NOVEMBRE 2025



Vue du projet Green Dock des berges d'Epinay-sur-Seine

Préambule

Le MNLE 93 Nord-Est Parisien a créé un groupe de travail de 3 adhérents du territoire de Plaine Commune pour éplucher le dossier Green Dock et émettre un avis au nom de l'association, dans le cadre de l'enquête publique en cours : Nicole d'Aubervilliers, Pascale de Saint-Denis et Vincent d'Epinay-sur-Seine.

En fonction de l'ampleur du dossier - un document de 5200 pages - nous avons décidé de nous répartir le travail et d'élaborer un avis sur les thématiques suivantes :

- Les conséquences environnementales du projet
- Les questions de circulation : fret, transport fluvial et routier, le dernier kilomètre
- L'exploitation des entrepôts et les questions liées à la réindustrialisation.

Les conséquences environnementales du projet

Dans le document intitulé « prise en compte de la concertation dans l'évolution du projet » (pièce 0.3), la société Goodman dit que « *les mesures sur la biodiversité ont été élaborées en concertation avec le CD93 (gestionnaire de Natura 2000) ...* ». Or le dossier soumis à la concertation du public comporte une absence de pièces notable, comme l'avis du CD93 en relation avec la préservation de la zone Natura 2000 et de la Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de L'Île-Saint-Denis, l'avis des communes de Seine-Saint-Denis impactées par le projet, notamment Epinay-sur-Seine et L'Île Saint-Denis, l'Etablissement public territorial de Plaine Commune.

Lors de notre visite le 29 octobre 2025 à la permanence de la commissaire-enquêtrice de L'Île Saint-Denis, il nous a été notifié que les communes limitrophes allaient être consultées, ainsi que les EPT et les Conseils Départementaux du 92, 93 et 95.

Il nous semble important en introduction de cet avis de mentionner le décalage existant dans le processus de concertation puisque ces avis auraient dû être demandés antérieurement à l'ouverture de l'enquête publique actuelle et portés à la connaissance de tous en même temps que l'ensemble des pièces du dossier.

La société Goodman affirme que son projet est exemplaire à tous points de vue et qu'il n'aurait aucun impact sur la zone Natura 2000 de L'Île Saint-Denis. Elle cherche ainsi à démontrer dans son mémoire en réponse à la MRAe, dans une attitude tout à fait irrespectueuse vis-à-vis de l'institution, que les préconisations émises à l'encontre du projet par la MRAe n'auraient aucun fondement. Pourtant l'autorité environnementale s'appuie sur des faits concrets posant des enjeux fondamentaux quant à la biodiversité, l'environnement, le paysage, le cadre de vie, la santé humaine et la préservation du vivant.

Avec ses 647m de long, ses 60m de large et ses 34 ou 35m de haut, à quelques mètres des berges de Seine, il semble évident que c'est une énorme muraille qui sera construite si ce projet aboutit. Pour ce qui est de l'intégration du projet dans le paysage, les images du dossier de l'étude d'impact (pièce 3.2), notamment les perspectives 07 et 09 (pages 356 et 360), montrent de réelles

conséquences pour les habitants d'Epinay-sur-Seine avec l'occultation pure et simple de la vue actuelle qu'ils ont sur Paris. Contrairement à ce que veut nous faire croire la société Goodman dans le chapitre « l'intégration paysagère du projet Green Dock dans le site existant », avec son choix architectural et l'harmonie de ses façades, il s'agit là bel et bien d'une évolution de la structure paysagère et de sa qualité pour les riverains pouvant aller vers une « saturation visuelle ».

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France Environnemental (SDRIF-E) met l'accent sur l'aménagement de cadres de vie désirables. « *Beaucoup de sites paysagers d'importance se situent dans des espaces d'intérêt écologique majeur, qu'il importe de protéger* »... Pour améliorer les paysages dégradés « *il s'agit d'abord de s'appuyer sur la restauration d'espaces de pleine terre et de zones aquatiques et humides indispensables à l'adaptation au changement climatique et à la préservation de la biodiversité, pour recréer des continuités écologiques et paysagères fonctionnelles* »... Et dans ce paysage naturel la Seine a « *un rôle primordial pour apporter la nature dans la ville, la rafraîchir et offrir un cadre propice aux activités récréatives : promenades sur les berges, sports nautiques, canotage, pêche à la ligne, et prochainement baignade dans une eau suffisamment pure et dans des couloirs sécurisés* »...

Le projet Green Dock risque de porter un coup important à la création d'une base de loisirs et de baignade sur le petit bras de Seine, souhaitée par la commune de L'Île Saint-Denis. Ce lieu, même s'il ne sera pas utilisé pour l'acheminement des marchandises par barges, est aujourd'hui un espace sportif et de loisirs pour les clubs de canoës – kayaks. L'activité incessante prévue par le projet Green Dock risque de transformer la qualité de cet espace tranquille en un espace impossible et beaucoup moins désirable.

Il est par ailleurs problématique que dans les plans et schémas régionaux et locaux, la société Goodman ne fasse référence qu'au PCAET du territoire Boucle Nord de Seine, sans mentionner celui du territoire de Plaine Commune directement impacté par le projet.

L'étude faite sur l'ensoleillement est un exemple du manque de rigueur scientifique dans les ombres portées et les conséquences qu'elles impliquent. La société Goodman cherche à démontrer la non-existence d'impact sur les co-visibilités : « *le bâtiment ne sera quasiment pas à l'origine de perte d'ensoleillement pour les riverains ou la zone Natura 2000 (très légèrement en hiver)* ». L'utilisation du « quasiment pas » est intéressante car elle signifie une volonté de minimiser les impacts liés à la perte d'ensoleillement, pour les humains comme pour la faune et la flore.

Les simulations établies d'un côté par la MRAe et de l'autre par un informaticien spécialisé en géographie proche du Collectif Préservation des Berges de Seine, montrent que d'octobre à février, soit pendant 5 mois, les riverains d'Epinay-sur-Seine et la pointe aval de L'Île Saint-Denis, où se situe la zone Natura 2000 et particulièrement la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF), interdite au public pour protéger des espèces remarquables comme les grands cormorans, subiront une perte d'ensoleillement importante en fonction de l'heure de la journée. La diminution de la lumière naturelle sera extrêmement dommageable pour les espèces animales protégées, pour la flore, mais aussi pour les espèces piscicoles.

La perte d'ensoleillement, mais aussi la mise en place d'un ponton flottant de 120m de long sur 9m de large, pourraient entraîner une diminution de la température de l'eau du petit bras de Seine et une modification de son écosystème. Dans ces conditions les habitats piscicoles et les herbiers aquatiques pourraient grandement souffrir du projet. C'est ce que démontre par ailleurs le document intitulé Analyse des effets du projet et mesures associées et son chapitre 4.6.4 sur les

Impacts résiduels sur habitats piscicoles, avec une destruction d'environ 2000m² due au ponton et à son exploitation.

Le projet Green Dock n'aurait aucune incidence sur la zone Natura 2000 située à moins de 50m, et de ce fait le sujet est quasiment inexistant dans l'étude d'impact. La MRAe a émis des réserves par rapport aux travaux de démolitions des bâtiments existants qui ont déjà perturbé de nombreuses espèces d'oiseaux dont les incidences ne sont pas quantifiées : bruit, vibrations, poussières, éclairage la nuit.

Selon la société Goodman et ses simulations numériques quant aux nuisances lumineuses (étude d'impact lumière), l'environnement lumineux serait un enjeu modéré et tout à fait négligeable pour la zone Natura 2000, mais l'étude d'impact lumière fait état de « *perturbation probable pour la faune nocturne* ». On nous dit que les bureaux seront éteints à 18 h ! C'est une pure spéculation car les clients des entrepôts ne sont pas encore identifiés, et tout à fait improbable dans un complexe logistique qui devrait fonctionner 24h/24h !

La phase chantier risque de détruire d'autres espèces dont l'habitat se situe dans l'emprise du projet : oiseaux, reptiles, petits mammifères, insectes, mais aussi les poissons (29 espèces recensées) en plus des herbiers aquatiques évoqués plus haut.

Il faut rappeler que le petit bras de la Seine est utilisé par les chauves-souris la nuit pour chasser les insectes. Le fonctionnement 24h/24h des entrepôts, générant une pollution lumineuse intense, un accroissement du trafic des camions au plus près de la Seine avec l'utilisation du ponton flottant, et des nuisances sonores nouvelles, ne pourront avoir qu'un impact fortement nuisible sur ces animaux nocturnes. Par ailleurs l'écholocation utilisée par ces mammifères volants risque d'être également très perturbée par la muraille de 35m de haut du projet d'entrepôt.

Les nuisances sonores, qu'elles soient en phase démolition (un peu plus de 24 mois), en phase travaux ou exploitation, ne semblent pas affecter les habitats naturels selon la société Goodman et l'analyse faite en septembre 2023. Pourtant des enjeux très forts existent sur le plus grand réservoir de biodiversité et les deux corridors écologiques existants sur ce territoire, qui pourraient mettre en péril une partie des 93 espèces d'oiseaux remarquables, surtout en période de reproduction.

Le bruit est un facteur omniprésent dans notre environnement actuel, qui a des effets importants sur la santé. Le cumul des effets négatifs sur la faune protégée de L'île Saint-Denis est à notre avis très difficile à évaluer dans les conditions actuelles, avant chantier et avant fonctionnement. Tout est sujet à projections sans base concrète, et surtout sans prendre la mesure des êtres vivants doués de sensibilité que sont les animaux.

Construire des nichoirs à oiseaux et des micro-habitats est sans aucun doute en conformité avec la loi en matière de mesures de compensation, mais ces mesures paraissent grandement insuffisantes pour la conservation de la biodiversité et d'un écosystème très fragile comme celui de la zone Natura 2000. Les différentes espèces d'oiseaux ont besoin de calme et de conditions spécifiques pour vivre et se reproduire. Ce projet Green Dock à quelques mètres de la zone Natura 2000, qui génère de nombreuses nuisances sonores et visuelles, des poussières, un accroissement du trafic routier, des périodes de perte d'ensoleillement, des pollutions lumineuses, n'est absolument pas compatible avec les conditions nécessaires à la préservation de son environnement. Cela va à l'encontre des objectifs posés par le PLUI de Plaine Commune : « *gérer ces espaces de façon durable pour l'accueil des espèces à enjeux sur le long terme* ». C'est aussi ce que démontre l'autorité environnementale dans le rapport de suivi de l'installation de ces nichoirs en phase démolition, dont la majorité n'aurait pas été utilisée au cours de l'année 2024.

Tout ceci rend plus que douteuses les mesures de compensation que la société Goodman dit vouloir mettre en place pour préserver l'environnement écologique. Comme la chaîne logistique n'est pas définie à ce jour, qu'on ne sait absolument pas le type de clients qui s'installeront sur le site, son fonctionnement et l'analyse des conséquences qui en découleront sur l'environnement et la santé, les analyses et études du dossier restent pour le moins sujettes à discussion.

Le MNLE 93 s'oppose à ce projet de méga entrepôt logistique à cet endroit et dans les conditions prévues par la société Goodman, parce qu'il le considère néfaste à la préservation de l'environnement et du vivant.

Les questions de circulation : fret, transport fluvial et routier, le dernier kilomètre

C'est un document de 5200 pages dont nous devons prendre connaissance pour nous faire une opinion, positive si possible, sur cet entrepôt Green Dock !

C'est donc un entrepôt faisant appel à la mise en place d'un trafic multimodal parfaitement bien étudié afin de n'entraîner aucune conséquence environnementale suivant les différents trafics, routier, ferré, et fluvial, nécessaires à son bon fonctionnement. Il s'appuie également sur le PCAET de Boucle Nord de Seine.

→ L'île Saint-Denis et donc la zone Natura 2000 sont sur le territoire de Plaine Commune. Le projet doit respecter le PCAET de Plaine Commune.

Suivant la pièce 2.2 Maitrise foncière, technique et financière du dossier :

Il est précisé page 7 que « *Goodman France a vocation à être titulaire du titre d'exploitation sollicité... Pour le reste, une fois construits, les entrepôts sont loués à un ou à plusieurs tiers locataires sous contrat de bail commercial.* » Il s'agit donc bien d'entrepôts multi-locataires pouvant « *accueillir la plus large gamme de produits possible dans les quantités maximales susceptibles d'être stockées* »

Goodman France assurera certes une garantie pour l'administration en l'occurrence HAROPA Port. Les utilisateurs sont à ce jour inconnus. Le projet est donc bâti uniquement sur des hypothèses, hypothèses qui se limitent par ailleurs, comme le souligne la MRAe dans son avis n°3, sur le seul bâtiment logistique dans le périmètre du seul port de Gennevilliers.

→ Un document type charte comme celui référencé page 104 avec la ville de Paris aurait pu être joint au dossier permettant de s'assurer du respect des engagements pris par Goodman France par les futurs utilisateurs de l'entrepôt.

De nombreux éléments tentent de prouver que le projet répond au cahier des charges d'HAROPA Port d'un secteur du transport décarboné grâce au report multimodal (Page 12 de l'étude d'impact) tant pour le fret amont qu'aval, de la route vers le fleuve. Ainsi une infrastructure fluviale serait déployée et l'utilisation du terminal à containers du port de Gennevilliers favorisée. En page 683 de l'étude d'impact le bâtiment est décrit comme plateforme multimodale liée à l'usage de la voie d'eau.

Mais en fait tout repose sur la bonne volonté des futurs locataires. En cela, la page 313 décrivant les deux différents schémas possibles, routier et fluvial, avec pour ce dernier une distance de fin de parcours indiquée de 2km, d'approvisionnement en poids-lourds (PL) électriques, sont très explicites. Un troisième schéma concernant une logistique ferroviaire est même proposé. Mais « *cette variante n'ayant pas été identifiée par les exploitants pressentis, elle n'a pas donné lieu à une prise en compte dans l'étude d'impact du projet.* »

- Les distances indiquées de 2 et 3km sont à vol d'oiseaux. En fait les kilomètres à parcourir en PL se rapprochent plus de 4 et 5km.
- Les PL sont par hypothèse électriques. Rien ne l'oblige. Les calculs de la pollution en particules fines due par l'usure des pneus sont totalement erronés.
- Face à l'investissement, il aurait été facile de réhabiliter les voies afin d'acheminer les marchandises de la darse n°6 vers le méga entrepôt.
- Le mode ferroviaire est de fait inexploité par des exploitants soi-disant inconnus mais pressentis.

Le projet a été retenu pour sa proximité immédiate à la Seine, permettant de déployer une solution logistique fluviale du dernier kilomètre, basée sur le déploiement d'une infrastructure de ponton au droit du site projet. Or, les voiries existantes du port de Gennevilliers ont les dimensions nécessaires pour les entrepôts logistiques (page 395)

- Les deux pontons liés au projet n'ont pas lieu d'être. Il suffit d'utiliser la darse n°6.

Aucune indication n'est donnée sur la provenance des marchandises stockées. L'objectif poursuivi à travers le projet Green Dock est de fixer un maximum de flux logistiques in situ au plus proche de la zone dense et travailler ainsi sur le dernier kilomètre. Cette notion de dernier kilomètre est inexacte pour ce projet. De plus, des vélos cargos, généralement moyens de transport justement assurant le dernier kilomètre, peuvent être chargés sur les barges.

- La notion de dernier kilomètre doit être explicitée par rapport à la provenance des marchandises et leur destination finale.

Alors que le projet se veut être innovant sur un apport majeur de circulation et d'accessibilité fluviale, il suffit de 10 pages (73 à 82) dans les annexes 8 et 9 pour l'expliquer. Contre 73 pages (1 à 72) pour démontrer qu'il n'y aura pas d'impact ou très faible par augmentation de la circulation routière sur le site. Le fret fluvial est bien secondaire et ce n'est qu'un prétexte pour justifier l'implantation de ce méga entrepôt ici. La décarbonation est justifiée par le fait qu'il y aurait des barges, moins émettrices en CO2. Mais celles-ci ne représenteront que 6 à 11% des volumes de marchandises transportées. Le mode de transport fluvial nécessite de nombreuses ruptures de charges, qui dans le contexte capitalistique de recherche de moindre coût est loin d'être accepté par les investisseurs. Sa rentabilité n'est pas étudiée et rien n'indique que les futurs locataires seront intéressés.

- Le coût économique des ruptures de charges entre barges/camions/véhicules utilitaires (VU)/véhicules légers (VL)/vélos cargo doit être explicité.
- Le projet dépasse la seule infrastructure située sur le port. Il ignore ainsi les conséquences de la chaîne logistique sur une géographie plus vaste. Mais, peut-être, parce que justement comment mesurer les conséquences d'une exploitation inconnue ? La notion de dernier kilomètre doit être explicitée.

Le comptage du trafic fluvial qui sert de repère 0 pour l'étude date de 2019 et, de plus, d'une période, 8 juillet à 15 septembre, où nous pouvons penser que le trafic est réduit pour cause de vacances et donc de moindres activités. Le fret fluvial a dû se développer depuis si nous en croyons les projets soumis à enquêtes publiques ces dernières années. En comparaison nous avons deux pages de comptage du trafic routier dans la zone du port. Il aurait donc été tout à fait possible d'avoir des éléments actualisés sur le comptage des barges.

- La période d'étude est à revoir et doit être complétée par une étude de l'ensemble du fret existant sur la Seine.

Deux schémas expliquent le trafic fluvial sortant et rentrant page 79 de l'annexe. Il apparaît un seul ponton et non deux comme décrit dans la note technique sur les schémas. La cinématique

d'accostage présentée est donc fausse. Par ailleurs, il est précisé que les barges repartant peuvent desservir en particulier par vélos cargos Paris. Or la cinématique sortante présentée ne part que dans un seul sens. Comme cela est également indiqué dans les deux schémas des pages suivantes.

→ La cinématique doit être refaite avec les deux pontons et représenter la circulation amont et aval.

Il n'y aucune explication sur la vitesse des barges et donc les éventuels remous impactant inévitablement les berges coté méga entrepôt et surtout sur la pointe de l'Île Saint-Denis et donc la zone Natura 2000. Par ailleurs, pour garantir la compatibilité du projet avec la future base nautique située sur le petit bras de la Seine, toute circulation fluviale au départ ou à l'arrivée du site y sera interdite.

→ Une étude spécifique sur les remous provoqués par les barges lors de leur départ – arrivée aux pontons doit être effectuée, cette étude portant sur le petit bras de la Seine également pour assurer toute la sécurité aux activités sportives liées à la base nautique.

Suivant la page 6 de la note de présentation non technique, le ponton serait mis à disposition des autres entreprises présentes sur le port. Aucun chiffre prospectif n'est indiqué quant à l'utilisation complémentaire de ces 2 pontons à l'activité de ce méga entrepôt. Comme aucune prospective de l'utilisation des quais existants dans la darse n°6 par ce méga entrepôt n'est donnée.

→ Une étude croisée en particulier sur les conséquences de l'utilisation des deux pontons du projet sur la zone Natura 2000 doit être réalisée.

Page 50 de la notice de présentation non technique, un surplus de 74m² serait attribué aux vélos visiteurs. Nous ne pouvons qu'apprécier ce surplus. Cela va dans le sens du développement de la circulation douce. Or, page 45 : L'établissement ne recevra pas de public.

→ A qui s'adressent les 74 m² supplémentaires ?

La page 516 de l'étude d'impact s'attache à la : Monétarisation des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique et à l'effet de serre. Il est quasi impossible d'appréhender cette monétarisation pour le profane.

Les remarques faites en préalable (page 512) excluent de nombreux objets dont on peut interroger la pertinence dans un site où plusieurs entreprises sont classées Seveso. La nature des marchandises composant les stocks est aujourd'hui totalement inconnue puisque les utilisateurs sont totalement inconnus. Donc Goodman a pris pour hypothèse l'absence de marchandises dangereuses pouvant être entreposées sans pour autant indiquer comment la nature de ces marchandises peut être appréciée.

Le périmètre d'étude apparaît toujours circonscrit au projet dans le port et s'attache principalement à la circulation. L'augmentation du trafic liée au projet serait de 10%. Mais la provenance de ces PL n'est toujours pas connue et interroge donc sur les éventuelles conséquences sur la circulation hors port déjà saturée. A plusieurs reprises dans les documents, le flux routier (poids lourds, VU, VL) est rappelé. On ne peut attendre que cette augmentation de flux routier ne concerne que le port. Les PL, VU, VL, viennent de quelque part et non du seul périmètre du port.

L'annexe 8 consacre de nombreux schémas d'aménagement des différents carrefours pour améliorer la circulation sur le port, démontrant ainsi que des travaux simples permettraient de répondre à d'éventuels difficultés de circulation. Mais aucun schéma d'aménagement de carrefours qui pourraient nécessiter des travaux de reconfiguration n'est envisagé au-delà du port comme l'entretien de l'ensemble des voiries extérieures et intérieures au port.

- L'impact de ce méga entrepôt doit être étudié plus largement sur les voies nationales, départementales, communales utilisées par les PL s'y rendant.
- La monétarisation doit être clairement et largement étendue afin de prendre en charge les aménagements nécessaires pour assurer la fluidité de la circulation en dehors du port. Elle doit également estimer l'entretien de l'ensemble de ces voiries afin que rien ne soit supporté par les collectivités territoriales traversées.

Concernant les mobilités routières, les usagers de Green Dock seront équipés, au plus tard en 2030, d'une flotte de véhicules de distribution urbaine exclusivement zéro-émission.

→ Quels sont les moyens que Green Dock se donne pour assurer cette flotte zéro émission ? L'augmentation des véhicules électriques quels qu'ils soient a été appréhendée entre 2027 et 2050 et donc les installations électriques du site doivent y répondre (page 43). Mais rien n'est prévu pour les vélos cargos. Et il n'y aura pas d'augmentation des points pour les vélos. Cela est en contradiction avec le surplus de m² prévu dès le départ qui laisse croire à une prise en compte du développement des mobilités douces.

- L'installation électrique pour les vélos cargos doit être décrite.
- Les points de livraison pour les vélos doivent être augmentés.

Ce projet Green Dock se veut avant-gardiste, exemplaire car il ferait appel à un système multimodal exceptionnel utilisant les différents modes de transports existants et principalement le fluvial. Mais de nombreuses lacunes, incertitudes, contradictions dans les documents, partiellement relevées ici, existent.

Le MNLE 93 NEP s'oppose à ce projet de méga entrepôt logistique à cet endroit et dans les conditions prévues par la société Goodman parce qu'il ne met pas en œuvre un système véritablement multi modal pouvant préserver l'environnement et le vivant.

L'exploitation des entrepôts et la réindustrialisation

Les pages 428 et 430 de l'étude d'impact décrivent ce que doit être la logistique de demain : un projet avant-gardiste. Selon le chapitre 2.1. Genèse et intérêt du projet, page 35, Green dock y répondrait parfaitement. Mais ce projet s'appuie sur un paradigme : la mutation nécessaire de la logistique devant répondre aux besoins sociétaux et environnementaux. Paradigme qui n'a jamais fait l'objet de débat avec la population comme cela aurait pu être fait lors de l'élaboration du SDRIFe ou mené par la CNDP ou encore par HAROPA Port qui vient de lancer en parallèle une enquête publique à laquelle faute de temps il sera impossible de répondre.

Le projet Green Dock, porté par Goodman (fournisseur d'infrastructures essentielles), retenu par HAROPA Port (établissement public d'Etat) présente certains avantages puisque multimodal, ce qui relève des compétences du port de Gennevilliers. Nous pouvons apprécier certains aménagements pour répondre à l'effort énergétique, apprécier des sous-sols pouvant amortir une éventuelle crue de grande ampleur, une modernité dans l'architecture.

L'entrepôt Green Dock peut apporter une modernisation du port de Gennevilliers et des emplois. Pour autant, n'ayant pas lecture des éventuels locataires, nous émettons quelques craintes quant à des délocalisations d'entreprises existantes, voire une compétitivité dévastatrice. Nous nous interrogeons sur l'avenir d'entreprises ou de services déjà existants, comme cette barge logistique du dernier kilomètre sur le canal de Saint-Denis. En subira-t-elle les conséquences ? Y aura-t-il une répercussion ou une transformation du premier marché de produits frais de Rungis ?

Plusieurs options sont avancées, comme l'électroménager ou autres objets de tous les jours, mais là encore nous ne disposons pas d'élément comparatif pour apprécier l'utilité, l'emplacement du projet et le devenir du déjà existant.

Les schémas et documentations de construction de Green Dock, disponibles pour tous, sont parfois difficiles à lire vu le nombre de pages, ou bien certains caractères ou encore les échelles employées. La documentation nous permet certaines compréhensions sur les obligations et réglementations liées à l'environnement : ZAN, récupération et recyclage de l'eau, zone de fraye, véhicules électriques...

Nous constatons et regrettons que le projet Green Dock ne développe pas l'utilité ferroviaire pour répondre à l'arrivée ou à la distribution des consommables en plus du fluvial. Nous apprenons que les voies ferrées existantes disparaîtraient avec la remise à nue du terrain à la charge financière de HAROPA Port du fait de la disparition de l'ancien locataire du site. Ces travaux éloigneraient ce mode de transport de l'entrepôt. Nous espérons que les frais de démolition ne sont pas de l'argent public et ne le deviendront pas

D'autres points interrogent. Nous sommes sceptiques sur l'entretien des véhicules. S'il est stipulé qu'il n'y aura pas de zone de nettoyage des véhicules sur l'entrepôt, rien ne nous permet de visionner le lieu d'entretien et de réparations pour des vélos ou des barges qui nécessitent aussi des substances polluantes. Rappelons que Green Dock ne disposerait pas de bac de récupération d'hydrocarbure ou autre produit toxique. Peut-on se féliciter à partir d'un oubli de soumettre ce projet à la création d'emplois supplémentaires sans une zone d'entretien encadrée pour répondre à cela ?

La présentation du dépôt de logistique dit " le dernier kilomètre" ne nous projette pas dans une distribution proche du dépôt Green Dock, hormis le tout camions, puisque aucune piste cyclable existante ne mène au dépôt. Il y a même des interdictions pour raison de sécurité. Là encore nous ne pouvons que nous interroger sur le lieu choisi.

La volonté de Green Dock de végétaliser se concentre sur le devant de la Seine et serait ainsi barrière pour les entreprises voisines émettant des poussières, des odeurs, source de grande circulation polluante en particules fines. Il est impossible de savoir si cette « barrière » serait suffisante. Serait-elle suffisante pour assurer les obligations des entreprises locataires sur les risques sanitaires des salariés bureaux et entrepôt ?

L'entrepôt fonctionnera 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, en fonction de roulement de 1, 2 ou 3 fois 8h annoncé, les conditions de travail sont peu décrites. La hauteur d'étage laisse penser qu'elle est insuffisante pour faire appel à de la technicité de pointe telle que des élévateurs, existante dans les entrepôts classiques et évitant ainsi les tâches répétitives de charges lourdes provoquant des troubles musculo-squelettiques (TMS), représentant 87 % des maladies professionnelles en France. Il n'y a peu voire pas de restauration possible dans l'environnement proche. L'importation de produits toxiques ou polluants semble mise à l'écart mais toujours sans connaître les entreprises qui seraient utilisatrices de ce très grand entrepôt alors que bien souvent ces entrepôts font appel à une grande variété de sociétés pour permettre un fonctionnement maximal. Ainsi, la création de 700 emplois serait bénéfique mais reste floue en particulier le nombre et l'organisation des camionneurs puisque les utilisateurs sont inconnus. Quelles seront les niveaux de qualifications demandées, quelle sera l'organisation du travail recherchée, les locaux sociaux mis à disposition seront-ils suffisants ?

STEF, société de transport et frigorifique de produits frais et surgelés, serait un éventuel locataire. Pour autant rien ne nous permet d'apprécier les obligations d'aménagement de l'entrepôt pour

recevoir des denrées alimentaires. Aucune indication n'est apportée sur l'emplacement éventuel des moteurs de réfrigération nécessaires. Seront-ils en façade, en toiture auquel cas l'architecture vantée de l'entrepôt perdrait de son esthétique ? Ces moteurs dégageraient de la chaleur, feraient du bruit en continu. Aucune étude n'est réalisée pour permettre de juger des conséquences inévitables sur le réchauffement climatique et les impacts sur la biodiversité. Aucune étude n'est écrite en matière d'hygiène et de sécurité tant sur les produits entreposés que, encore ici, sur la santé des travailleurs.

Ceva Logistics, professionnel du fret et de la logistique internationale, pourrait être locataire du projet Green Dock. Si les échanges internationaux sont évidents nous pouvons tout de même espérer que les premiers kilomètres soient aussi pour eux une priorité écologique.

La société allemande DB Schenke serait peut-être liée à Green Dock et apporterait des garanties financières et professionnelles. L'encadrement financier peut apporter une garantie de fonctionnement mais aucun document ne permet d'en appréhender le besoin. Cela est en contradiction avec l'indication que Green Dock France a les capacités financières d'assurer la totalité du projet appuyé par le groupe Green Dock (pièce 2-2 : maîtrise foncière technique et financière).

L'aménagement du territoire est remis en cause aujourd'hui avec l'installation de ces grands entrepôts de stockage qui remplacent d'anciennes petites exploitations qui possédaient leur lieu de stockage. Leur installation se fait toujours plus près des grandes agglomérations, ayant des incidences majeures sur la vie des populations et l'organisation des salariés.

Les contributions de l'enquête publique, comme les différentes rencontres publiques portent un regard essentiel sur notre environnement et notre qualité de vie. Les peintres impressionnistes comme Berthe Morisot et Albert Sisley n'ont pas manqué de nous faire apprécier la beauté que nous offrent la Seine et les espaces verts de ses berges. Le port de Gennevilliers, fort d'une activité avec plusieurs milliers de salariés, nous porte à faire le trait d'union entre le fonctionnement du port et celui de la ville, à prendre en compte l'environnement de la vie des salariés et des familles, et à préférer sur ce site l'aménagement d'un lieu reposant, culturel, sportif, d'information et de convivialité. Ne pourrait-on pas imaginer la création d'un comité citoyen pour mener ces réflexions et créer un espace faisant ce lien ?

Pour ces raisons nous émettons un avis défavorable sur ce projet Green Dock.



Vue actuelle des berges depuis Epinay-sur-Seine