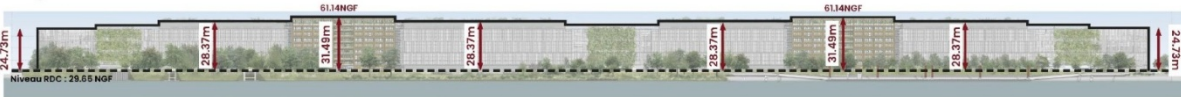


Avis de la MRAe	Réponses de GOODMAN et observations
1	<i>“L’Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan décrivant la prise en compte des observations du public dans les ajustements apportés au projet en vue de limiter son impact sur l’environnement et la santé humaine.”</i> Dans un premier temps Goodman critique la MRAe pour un parti-pris qui s’attacherait plutôt à mettre en avant les actions des opposants plutôt que les références de Goodman qui veut démontrer les évolutions du projet initiés par la concertation. Goodman fait ensuite un inventaire des évolutions de son projet depuis la fin de la concertation qui sont loin d’être en accord avec les recommandations de la MRAe et celles des observations émises en concertation <i>Évolution de la façade nord tournée vers le fleuve, à travers une composition horizontale jouant sur les volumes et matériaux, qui crée un nouveau rythme entre les espaces productifs et les locaux tertiaires</i>  La façade est plus étagée et symétrique autour de deux îlots à 31,49 mètres de hauteur jusqu’aux extrémités à 24,43m Le niveau NGF est un bon point de repère à comparer aux mêmes niveaux sur les berges d’Epinay et d’Argenteuil Le dossier d’enquête publique ne propose pas les vues significatives Avant/Après pourtant recommandées pour apprécier la « saturation » du paysage. Les habitations situées à Epinay-sur-Seine, rue des Larris, rue des Vignes, rue Henri Péronnet sont fortement impactées par cette saturation du paysage mais ignorées par les études paysagères de Goodman.. Il faut aussi tenir compte des observations apportées par la commission d’enquête du PLUi de Boucle Nord de Seine sur le « Grand Paysage », qui pointe en particulier le site de Green Dock. <i>Augmenter la part de végétalisation du site, notamment coté Seine, à travers la renaturation de la berge Nord et la création de zones d’accueil de la biodiversité en façade et en toiture du projet ;</i> Sur les vues proposées dans ce mémoire, la part de végétalisation sur les bords de Seine est loin d’être visible. De toute façon la renaturation prescrite par le SCRCE devient impossible avec la mise en œuvre des pontons. <i>une toiture bio-solaire composée de zones végétales destinées à favoriser l’accueil de la biodiversité et d’une centrale photovoltaïque contribuant à l’autonomie énergétique du site ;</i> C’était le moins difficile à réparer par rapport au projet initial. la végétalisation de la toiture terrasse sera à mesurer par rapport à la hauteur du substrat mis en œuvre. Il faudra également mesurer « l’autosuffisance » énergétique du projet face à la nécessité de

recharge de l'ensemble du parc de véhicules électriques.
<i>Les rampes d'accès aux niveaux supérieurs, positionnées aux extrémités du site, ont été repensées pour une meilleure isolation acoustique ;</i>
L'isolation acoustique sera évaluée/mesurée par les études réalisées qui devront identifier et corriger les niveaux de bruit présentés en concertation dont certains étaient considérés comme inacceptables, jusque sur les habitations d'Epinay-sur-Seine. C'est aussi l'impact « lumineux » qui est à mesurer par rapport à ces modifications. Impact sur la trame noire de la Seine
<i>Les capacités de transbordement fluvial et report modal du site ont été doublées par l'extension du ponton (doublement de sa capacité) vers l'ouest du projet.</i>
Comme déjà affirmé en concertation, la situation du transbordement fluvial en bord de Seine est un des points les plus négatifs du projet par son impact sur la végétalisation des berges et un support détruit en termes de continuités écologiques et de prescription du SRCE. Il est par ailleurs incohérent de doubler la capacité des pontons et continuer à considérer que le report modal sur le fluvial sera toujours de 15%.
<i>Les mesures de biodiversité ont été élaborées en concertation avec le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (gestionnaire de la zone Natura 2000) et les associations agréées pour la protection de l'environnement ;</i>
A l'ouverture de l'enquête publique le dossier d'enquête publique ne fournit pas l'avis du CD93 ni quelles associations agréées ont travaillé avec Goodman. Dans son préambule Goodman indique avoir travaillé avec FNE la LPO.....c'était simplement une participation à la concertation.
<i>Le dossier projet a été soumis à l'avis de la MRAe au travers de la procédure réglementaire de cadrage préalable de l'étude d'impact ;</i>
Oui, simple mesure réglementaire
<i>Le dossier d'enquête publique sera mis à disposition anticipée du public un mois avant l'ouverture de l'enquête</i>
Pas réalisé
<i>Le phasage du chantier sera adapté en fonction des enjeux locaux de biodiversité et comprendra la mise en place d'indicateurs et de mesures de maîtrise des nuisances au sein d'une charte chantier propre</i>
La maîtrise des nuisances ne se limite pas aux impacts sur les riverains, mais également aux impacts sur la biodiversité et le site N2000
<i>L'approvisionnement du chantier, pour lequel la construction hors-site (préfabrication) sera maximisée, se fera prioritairement par voie fluviale.</i>
Le site n'est pas adapté à des approvisionnements par voie fluviale, par contre l'embranchement ferré qui existait sur le site était beaucoup plus adapté à être utilisé en phase chantier, construction comme démolition.

	<i>L'utilisation du ponton de transbordement vers le fleuve ne sera pas exclusive aux occupants de Green Dock mais ouverte à l'ensemble des usagers du Port de Gennevilliers. Les volumes de marchandises transitant par le ponton seront publiés annuellement ;</i>
	Le ponton ouvert à d'autres clients n'améliorera pas le taux de report modal de Green Dock vers la voie fluviale, et il provoquera de nouveaux flux de camions non estimés. Par ailleurs le dossier ne donne aucune indication sur les volumes concernés qui par ailleurs pénaliseront les volumes propres aux clients de Green Dock
	<i>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</i>
	Ce n'est pas une avancée puisque la navigation sur le petit bras de Seine n'est pas possible, par contre le cumul de ces projets n'est analysé en particulier pour leur impacts sur la zone Natura2000.
	<i>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-émissions.</i>
	Vœu pieux ou obligation réglementaire imposée aux distributeurs ?
	Par ces mesures Goodman assure avoir répondu aux propositions exprimées en concertation. A part la hauteur des bâtiments et la suppression de la ferme urbaine, il n'y a que des ajustements à la marge et d'autres à vérifier sur le dossier d'évaluation environnementale complet

2	<i>“L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact en intégrant les démolitions, qui constituent une composante du projet et d'évaluer plus précisément :</i> <i>- la nature et le volume des matériaux issus des démolitions et le trafic supplémentaire des poids lourds, pour réaliser le bilan carbone ;</i> <i>- les nuisances sonores, visuelles et les poussières pour les riverains et les espèces de la zone Natura 2000 ;</i> <i>- les incidences pour la faune et la flore.”</i> Afin d'assurer la continuité des mesures prises par Haropa Port pour la préservation de la faune et de la flore dans le cadre des travaux de démolition, ces mesures ont été réintégrées par Goodman dans l'étude d'impact du projet Green Dock. Si le projet de démolition était bien de la responsabilité de Haropa Port, ces démolitions auraient pu être évitées par un projet de Goodman incluant leur réhabilitation moins impactante pour l'environnement.
3	<i>“L'Autorité environnementale recommande :</i> <i>- d'analyser les incidences de l'ensemble de la chaîne logistique depuis l'origine des marchandises jusqu'aux zones des destinataires finaux ;</i> <i>- de revoir en conséquence les différentes études associées, notamment le bilan des émissions de gaz à effet de serre.”</i> Si le périmètre du « projet » ne peut réglementairement être considéré comme portant « sur la mise en œuvre d'une chaîne logistique », les choix ; * d'implantation du projet sur cet emplacement en bord de Seine, loin des arrivées du terminal à containers (8 km A/R), générant un trafic routier important sur le seul périmètre d'Haropa Port pour le transport de 600 tonnes de marchandises arrivant sur le port à containers. * de suppression des accès ferrés qui auraient dû participer largement à la diminution de trafic routier, ont des impacts très négatifs sur la décarbonation du secteur logistique que Goodman assure avoir engagée.
4	<i>“L'Autorité environnementale recommande de présenter explicitement dans le dossier les dimensions du bâtiment entier en largeur, en longueur et en hauteur.”</i> Si les dimensions des différents bâtiments et rampes d'accès sont identifiés et répertoriés, le dossier doit également présenter l'impact sur le paysage mentionné en particulier dans le PLUi de Boucle Nord de Seine.

“L’Autorité environnementale recommande de réaliser une comparaison entre différentes variantes du projet, différentes trajectoires logistiques réalistes afin de mettre en évidence le choix d’une solution au regard de ses incidences sur l’environnement et la santé humaine.”

Cette recommandation rappelle les observations déjà formulées dans le cadre de la concertation et présentées en réunion publique le 12 octobre 2022 en mairie de Gennevilliers.

En premier lieu le projet Green Dock met totalement en porte à faux l’intermodalité que promeut l’objectif 1 du SODD.

Un premier point concerne le choix du lieu, l’implantation d’un système de distribution par voie fluviale situé dans l’un des espaces les plus contraints du port, qui apparaît ici comme une erreur stratégique. Toutes les prévisions confirment l’impérative nécessité de diminuer la congestion automobile dans le périmètre de la MGP en particulier par une utilisation accentuée de la Seine et les canaux ; pourtant le projet proposé ici permettra au mieux un report modal de 20%, à un horizon incertain de 2035. Cette performance permettra à peine d’absorber les volumes supplémentaires de consommation de la population de l’Île de France d’ici 2035.

Un deuxième point concerne les évolutions d’un site, qui ne permettra aucune extension, ne proposant ainsi de réponse ni aux attentes futures, ni aux exigences environnementales pourtant suffisamment connues. Il est ici de la responsabilité de Haropa Port de définir une stratégie à moyen et long terme d’aménagement du port, en cohérence avec les objectifs et ne plus répondre au coup par coup au gré des opportunités. L’ambition de report modal doit se mesurer à l’échelle du port et ne peut se satisfaire de la mise en œuvre d’un projet privé dont les résolutions environnementales restent à démontrer.

Un dernier point concerne enfin les moyens à mettre en œuvre pour développer le trafic fluvial. L’action 1a du SODD propose de « *Réserver les terrains bénéficiant d’ouvrages fluviaux de transbordement aux entreprises générant du trafic fluvial.* ». Les projets engagés sur le port révèlent que cette action est peu suivie d’effets.

En deuxième lieu le projet Green Dock est également en opposition avec l’objectif 2 du SODD.

Les objectifs d’insertion urbaine et paysagère ne semblent pas avoir la même résonance pour les promoteurs et les citoyens qui resteront les seuls juges de cette intégration.

Le moyen 6b du SODD définit la qualification urbaine et paysagère des limites périphériques de la plate-forme portuaire : « *Les lisières de l’emprise portuaire, celles avec la Seine et les grandes infrastructures de transport sont des paysages quotidiennement perçus par des centaines de milliers de franciliens. Elles représentent la façade paysagère du port de Gennevilliers et participent activement à son image. À l’exception du bord de Seine, ces espaces sont encore peu qualifiés et donnent un sentiment de délaissement. Leurs gestions restent délicates car ces espaces situés à la limite des zones d’intervention des différents acteurs du territoire.* »

Les berges de Seine méritent une autre vision du paysage, en particulier dans un environnement urbain dense, sans ajouter une densification à une sur-densification déjà subie. Même si ces nuisances ne sont pas identifiées au même titre que les pollutions urbaines mieux quantifiées, telles que nuisances sonores ou qualité de l’air, leurs présences permanentes est une atteinte au cadre de vie loin d’avoir été prise en compte dans le projet.

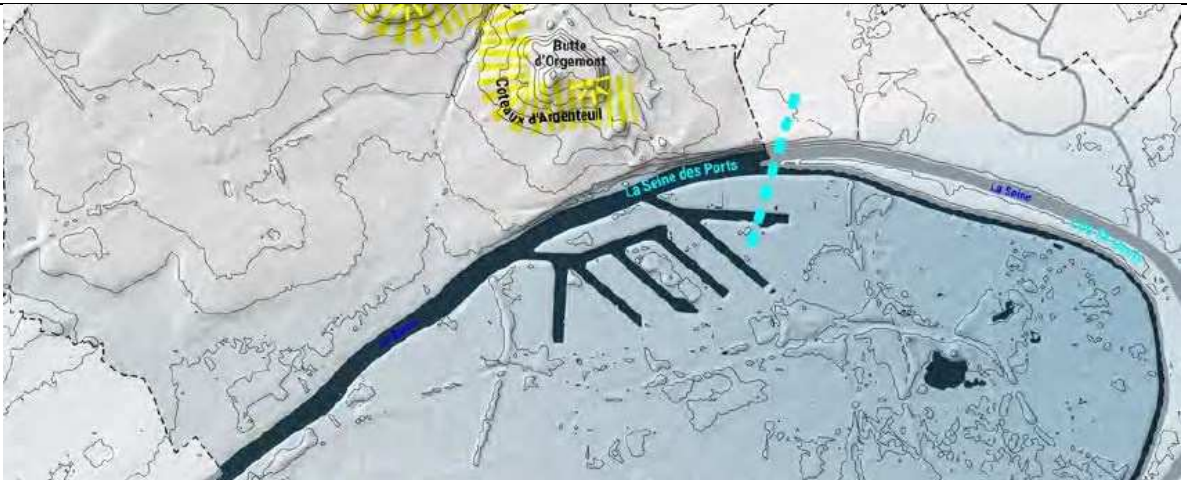
Une nouvelle fois les intentions ne sont pas à la hauteur des ambitions qui proclament que « *../l’ensemble des riverains situés en périphérie (du port) soient protégés par une surface « tampon » constitués soit d’espaces naturels, soit de bâtiment logistique de qualité architecturale,../...* »

La barrière de Green Dock à 30 mètres de la Seine semble plutôt être là pour constituer le port en « forteresse » plutôt que pour l’intégrer dans l’environnement urbain.

La stratégie d’Haropa Port aurait dû privilégier l’implantation d’entrepôts de grande hauteur à l’intérieur du périmètre du port et favoriser des structures légères sur la périphérie.

Le SODD marque ici ses limites et ses insuffisances qui ne peuvent le faire reconnaître seulement que comme un exercice de style.

Si Goodman affirme répondre au SODD en implantant préférentiellement des activités logistiques de moindre impact pour les riverains en bord de Seine plutôt qu’en cœur de darse, c’est ignorer que le SODD impose aussi comme déjà évoqué ci-dessus : « *../l’ensemble des*

	<i>riverains situés en périphérie (du port) soient protégés par une surface « tampon » constitués soit d'espaces naturels, soit de bâtiment logistique de qualité architecturale,/... »</i>
7	“L'Autorité environnementale recommande de : - diminuer l'impact paysager du projet et atténuer l'effet de barrière visuelle : par exemple par une diminution de sa volumétrie ou par une épaisseur de ripisylve multistrates ; - préciser les mesures de gestion et de suivi des éléments végétalisés.” Goodman se contente d'affirmer que le projet Green Dock a été conçu avec une ambition architecturale et paysagère forte, traduisant une volonté d'insertion dans le site et de réduction de l'impact visuel depuis les communes riveraines (Épinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis et Argenteuil). Cette ambition ne peut pas se contenter d'une façade nord orientée vers le fleuve et les zones habitées travaillée avec une écriture qualifiée de « paysagère ». La « barrière » édiflée sur les berges de la Seine est en contradiction avec le rapport de présentation (Diagnostic) du PLUi de Boucle Nord de Seine qui répertorie l'emplacement du site Green Dock comme l'une des 3 « <u>séquence paysagère de la Seine</u> » à préserver.  La renaturation des berges proposée par Goodman n'est qu'une rustine par rapport au principe décrit dans le SRCE (Schéma environnemental des berges) de remplacer les rives « béton » du fleuve par des rives naturelles favorables à la biodiversité. Il faut par ailleurs noter que le projet Green Dock annihile simultanément l'embranchement ferroviaire initialement sur ces berges, et une véritable politique de renaturation  Orientations d'intervention  Seine-18 Proposition d'intervention de renaturation - étudier la possibilité de coexistence d'une continuité écologique avec les contraintes présentes - renaturation enlèvement la berge - renaturation le pied de berge - étudier la possibilité d'améliorer une continuité écologique existante

“L’Autorité environnementale recommande de réaliser une étude d’ensoleillement rigoureuse, intelligible et complète, d’en exposer la méthodologie et d’indiquer la perte d’ensoleillement en heures, mois par mois et en cumul annuel, et ce pour la zone Natura 2000, les habitants de la berge nord de la Seine au niveau du chemin de halage et de la rue Henri Peronnet, et de prévoir des mesures de réduction de la perte d’ensoleillement, notamment en hiver, par exemple par une réduction de hauteur du bâtiment.”

Les appréciations de la MRAe sont jugées fantaisistes par Goodman.

La mesure de l’ensoleillement est certainement le point le plus difficile à juger.

Les comparaisons de la MRAe mesurées entre le bureau d’étude de Goodman et la DRIEAT faites le 21 décembre(Ci-dessous) sont intéressantes à évaluer, mais largement contestées par Goodman !.

L’Autorité environnementale constate qu’à 9 h une partie de la zone Natura 2000 est dans l’ombre, elle le restera toute la journée. Le matin, puis vers 15h30, une partie de la berge côté Epinay-sur-Seine sera dans l’ombre. Vers 16h-16h30 une partie des habitants sera dans l’ombre

Les figures ci-dessous révèlent en particulier que les eaux des berges de Seine ne recevront aucune lumière le 21 décembre.

21 DÉCEMBRE SOLSTICE D'HIVER (SOLEIL ENTRE 8H42 - 16H55)

50,8H D'ENSOLEILLEMENT EN MOYENNE LE MOIS DE DÉCEMBRE

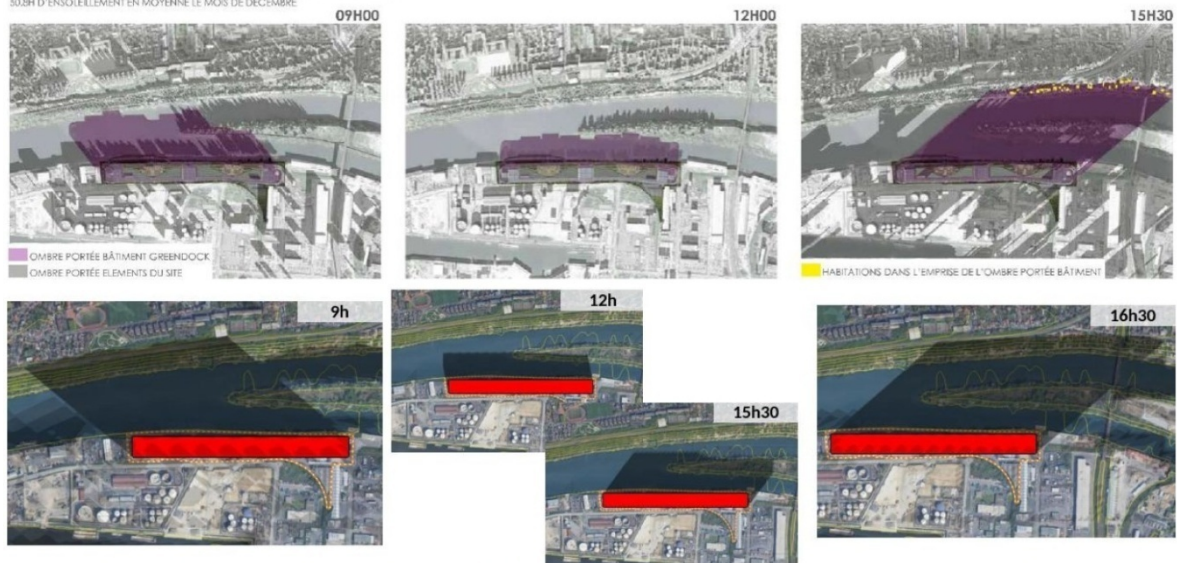


Illustration 22- :Ombres projetées le 21 décembre. En haut, étude d'impact p. 539, dessous Drieat.

Pour l’étude de luminisoté il faudra mieux analyser les pistes d’amélioration évoquées en concertation.

L’éclairage intérieur du bâtiment réfléchi sur les différentes surfaces du projet apporte un éclairage notable sur la berge de la zone N2000 et sur la Seine (de l’ordre de 5 lux en moyenne à proximité du projet, avec un maximum de 9 lux face aux zones de bureau).

Il n’y a aucune référence à ces observations dans le mémoire en réponse.

9

“L’Autorité environnementale recommande de :

- réaliser des mesures et une modélisation permettant de rendre compte du niveau sonore au niveau de la zone Natura 2000 pendant les travaux et en fonctionnement ;
- démontrer l’efficacité de la protection paysagère sur le bruit.”

Travaux.

Goodman précise à la MRAe que l’impact des démolitions n’a pas été pris en compte ou a été détaillé dans l’étude d’impact.

Il serait important de répertorier les plaintes éventuelles déposées par les riverains, contre ces nuisances.

Exploitation.

Lors des présentations en réunion de concertation, (28 juin 2022) des « non-conformité » étaient mesurées en période nocturne, creux de nuit, en particulier aux points récepteurs ZER A,ZER B, ZER C, ZER E, ZER F

Aucune information ou amélioration sur ces analyses n’est fournie+

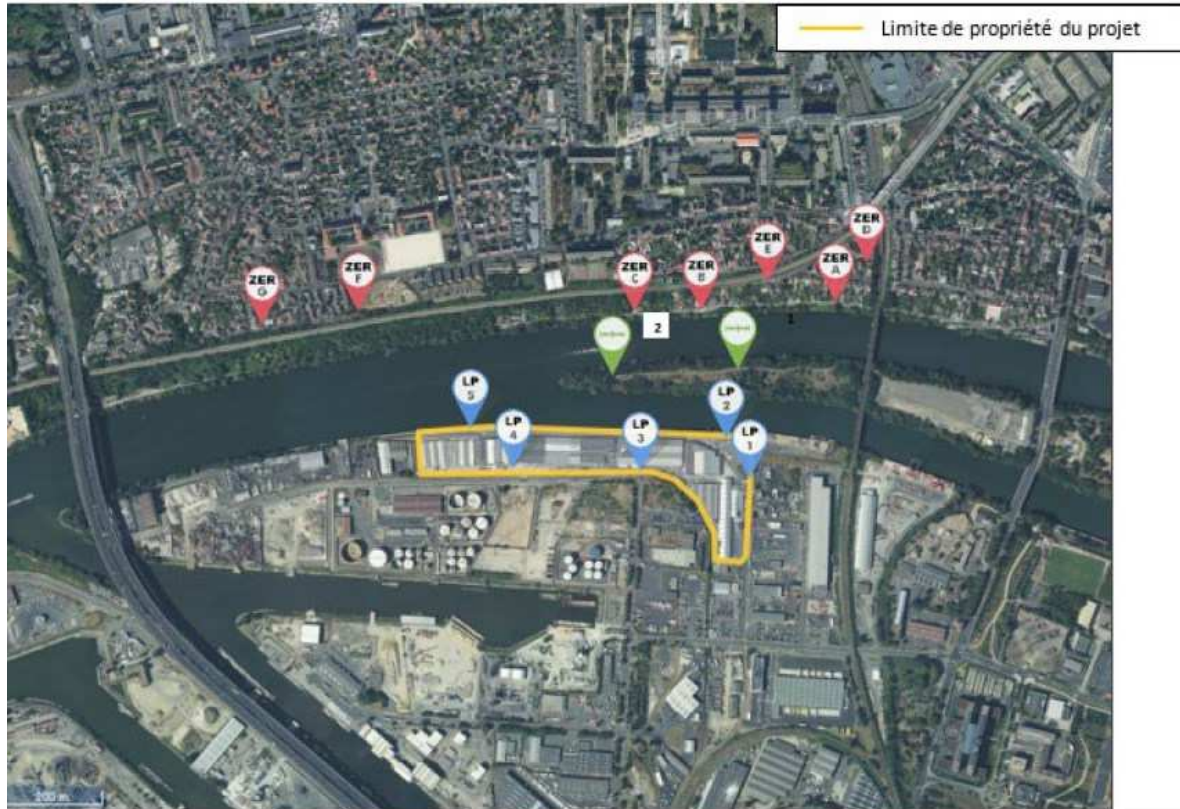


Figure 15 - Localisation des points de mesure de caractérisation de l’état sonore initial
(source : rapport Venatech)

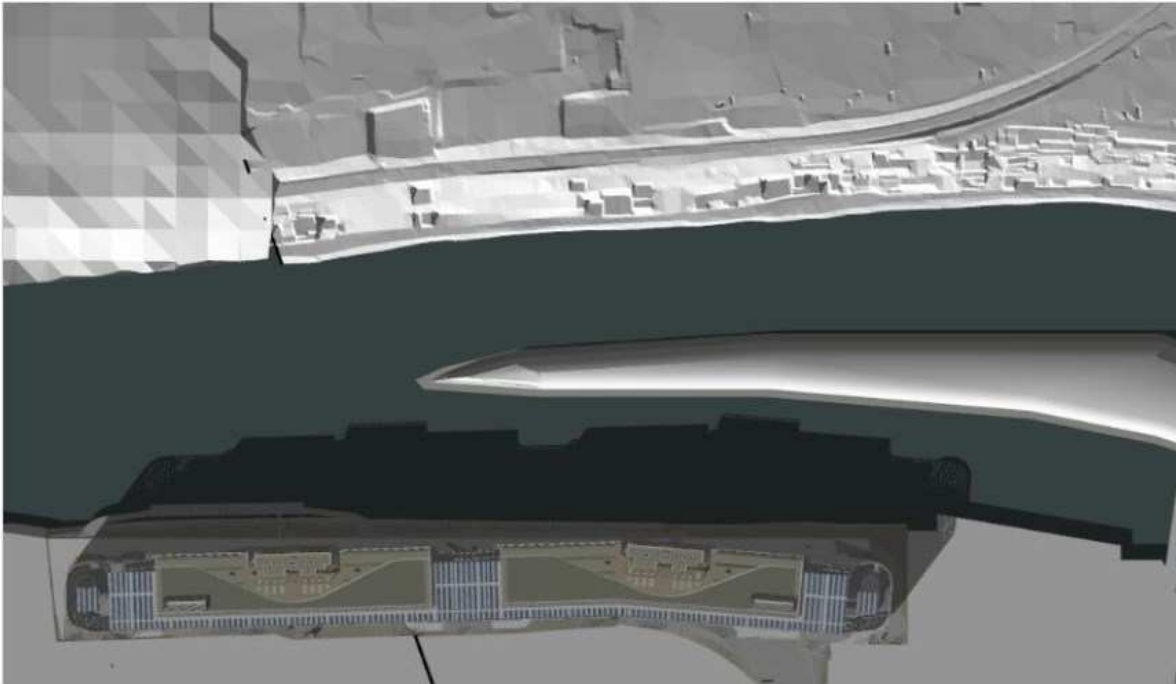
Etat futur prévisionnel - ZER - Période nocturne - Creux de nuit						
Points récepteurs	Niveau de bruit résiduel nuit (mesuré) en dBA	Niveau de bruit particulier (simulé) en dBA	Niveau de bruit ambiant nuit (calculé) en dBA	Emergence calculée en dBA	Emergence admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
ZER A	33,8	43,0	43,5	9,7	4,0	NON
ZER B	32,5	45,3	45,5	13,0	3,0	NON
ZER C	35,4	45,7	46,0	10,6	3,0	NON
ZER D	32,0	26,9	33,0	1,0	/ *	OUI
ZER E	32,6	39,4	40,0	7,4	4,0	NON
ZER F	45,4	46,8	49,0	3,6	3,0	NON
ZER G	46,0	44,4	48,5	2,5	3,0	OUI

10

“L’Autorité environnementale recommande de joindre le plan de gestion de la pollution en plus de l’attestation.”

Déjà fait selon Goodman

12	<i>“L’Autorité environnementale recommande de reconduire l’étude écologique à une échelle pertinente, qui tienne compte de l’ensemble des incidences occasionnées par l’exploitation du projet, en considérant une zone tampon autour du site qui intègre au minimum la partie ouest de l’île-Saint-Denis.”</i> Goodman affirme être au-delà des exigences réglementaires garantissant une caractérisation précise du contexte écologique. La quantification fiable des impacts du projet sur cette biodiversité, même bien analysée, n’est par contre pas garantie. L’incidence N2000 du projet est bien sûr essentielle, mais c’est bien le cumul de l’ensemble des impacts sur le site N2000 qui est à mesurer, Green Dock venant rajouter un impact fort en termes de bruit, pollution lumineuse conjuguée à une absence de soleil sur les berges de Seine, et pollution de l’air. Par ailleurs même si les cormorans ne sont pas identifiés comme espèce caractéristique des zones N2000, leur protection n’apparaît pas dans la réponse de Goodman à la MRAe. De même si les démolitions ne sont pas de la responsabilité de Goodman, les mesures d’évitement, de réduction, d’accompagnement, engagées pour palier la destruction des espèces protégées du site sont essentielles dans l’étude d’impact. Pour la MRAe les enjeux écologiques des oiseaux remarquables présents sur le site de l’entrepôt sont présentés et sont jugés « fort » ou « très fort » pour le serin cini, le chardonneret élégant, le moineau domestique et le faucon crécerelle en période de reproduction. L’essentiel des observations a été réalisé sur l’aire d’étude rapprochée, ce qui est insuffisant pour apprécier les enjeux locaux et les incidences susceptibles d’être occasionnées par le projet. (Voir LPO)
13	<i>“L’Autorité environnementale recommande de modifier le projet de manière à favoriser la végétalisation des berges sur une largeur de 10 à 20 mètres sans conflit d’usage avec la voirie et restaurer la continuité du corridor alluvial.”</i> Voir observation 7. Goodman ne prend en compte que les préconisations du SRCE qui l’intéresse.
14	<i>“L’Autorité environnementale recommande de quantifier précisément les incidences occasionnées par les travaux de démolition, notamment en termes de pertes d’habitats favorables pour les cortèges d’espèces concernées, et d’intégrer ces incidences à l’analyse globale du projet.”</i> Voir observation 12.
15	<i>“L’Autorité environnementale recommande de réévaluer le besoin d’une dérogation à la protection des espèces après avoir corrigé les lacunes de l’étude écologique et, le cas échéant, de solliciter un avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel.”</i> L’avis du CNPN aurait été nécessaire sur ce projet, destructeur de biodiversité malgré les affirmations de Goodman.

16	<i>“L'Autorité environnementale recommande d'expliciter la méthode de compensation pour permettre d'évaluer l'équivalence écologique, et de démontrer que tous les impacts résiduels entraînés par le projet, à la fois sur les habitats et les espèces, sont compensés pour éviter la perte de biodiversité.”</i> <i>La société Goodman France a fait réaliser une étude de compensation liée à l'impact des futurs pontons de transbordement fluvial (permettant de connecter sans rupture le bâtiment et les barges de transport) du projet sur les herbiers présents au droit desdits pontons. En effet, ces derniers (constituant un habitat piscicole potentiel) pourraient être impactés par l'ombre que les pontons viendront créer.</i> Cependant juste pour exemple, cette étude paraît dérisoire alors le bâtiment lui-même aura un impact quasi permanent (Figure-6 ci-dessous/page 31 du mémoire en réponse))  Figure 6 - Exemple de projection d'ombres liées au soleil direct calculée par la maquette informatique le 1er février à 15h30, heure légale, outil SketchUp
17	<i>“L'Autorité environnementale recommande de préciser l'étude de trafic routier en présentant les indicateurs de calage du modèle et les hypothèses d'origine des poids lourds.”</i> Il est important de mesurer le trafic lié à ce projet permettant d'identifier les leviers sur lesquels il faut avoir une action pour diminuer la congestion routière aussi bien que les émissions de GES : * PL pour la circulation interne du terminal containers jusqu'à Green Dock, * PL approvisionnant directement l'entrepôt, * PL sortant de l'entrepôt, * VUL entrant et sortant de l'entrepôt * Véhicules déjà comptabilisés dans les évaluations, concernant en particulier Schenker déjà présent sur le site, * trafic induit par les accès autorisés aux pontons pour d'autres clients. Par ailleurs mesurer l'impact de la circulation de 50% des PL (204) entre 22h et 6h.

18 et 19	<i>“L’Autorité environnementale recommande de revoir et de préciser de façon intelligible les prévisions de part modale du trafic fluvial et routier en tonnage par an, pour les marchandises arrivant à l’entrepôt et pour celles qui en partent”</i> <i>“L’Autorité environnementale recommande de :</i> <i>- définir plus précisément le besoin des clients du projet, afin de déterminer l’origine des marchandises et de connaître la part réelle du fluvial et du ferroviaire dans le fret amont, au regard du fret par voie routière, afin de justifier l’aspect décarboné du projet ;</i> <i>- réaliser ensuite un nouveau bilan carbone, qui devra préciser les distances parcourues et les parts modales du fret après l’entrepôt et calculer les analyses de cycle de vie pour l’ensemble des véhicules utilisés en plus du bâtiment.”</i> L’objectif de Green Dock est de favoriser une part modale de transport de marchandises par voie fluviale. Les prévisions de Goodman établissent un tonnage fluvial de 152 à 292 tonnes par jour par rapport à un tonnage total transporté de 2 568 tonnes. (Données citées par la MRAe en référence à l’étude d’impact en pages 516 et 296) Cette part modale de 6% à 11% est largement insuffisante et ne justifie pas la construction d’un tel entrepôt en bord de Seine. Dans son mémoire Goodman indique un flux aval fluvial de 420 tonnes qui est contradictoire avec les données précédentes. La part modale du fluvial de 20% estimée est par ailleurs surévaluée/erronée, qui ne tient pas compte de la part de marchandises « stockées » chaque jour, mais qui seront expédiées de toute façon après un délai d stockage plus long que pour la « distribution ». Dans sa conclusion il est surréaliste que Goodman affirme que « <u>Il paraît ainsi pour le moins surprenant que la MRAe retienne, en guise de préambule de son avis, que « la réception des marchandises s’effectuera intégralement par camions</u> », alors qu’aucune marchandise ne rentrera dans l’entrepôt sans passer par la voie routière. Alors que Goodman envisage de doubler (600 tonnes à 1 200 tonnes) l’approvisionnement de Green Dock à partir du terminal « container » à un horizon proche en 2035, l’installation de cet entrepôt en bordure de darse et non en bord de Seine, assurant à la fois approvisionnement et distribution des marchandises, serait de toute évidence la solution la mieux adaptée à une vision fluviale globale.
-------------	---

Par ailleurs le doublement du ponton doit être associé à une nouvelle vision de l'organisation du trafic des barges déjà contraint par la largeur de la Seine et la longueur des berges disponibles à l'ouest du site, comme le montre la cinématique d'accostage présentée en concertation

Cinématique d'accostage : (Annexe_8_9)

- + Hypothèse de barge: type Zulu 6 – longueur 55m
- + Longueur du ponton: 80m
- + Largeur du ponton: 8m



+ Arrivées au ponton



+ Départ du ponton