

**Objet : Projet de plateforme logistique Green Dock à Gennevilliers.
(15 octobre 2025 au 14 novembre 2025)**

Multimodalité

1. Préambule.

Dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe Goodman rappelle les quatre principes majeurs formulés par la MRAe en précisant que ces grands principes sont précisément ceux qui fondent le projet Green Dock :

- la reconversion de friches logistiques ou industrielles est reconnue comme étant favorable à l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN),
- la localisation en cœur d'agglomération est plus pertinente qu'en grande couronne,
- la densification verticale des plateformes existantes est encouragée pour limiter l'artificialisation. Le fascicule de la MRAe cite même des exemples d'entrepôts à plusieurs niveaux comme des références vertueuses,
- l'encouragement d'un recours progressif au fluvial, en reconnaissant que la logistique urbaine ne peut être 100 % fluviale dès le départ. Dans son fascicule, la MRAe encourage les projets hybrides qui amorcent une transition.

La reconversion de friches logistiques, les objectifs ZAN, la localisation en cœur d'agglomération sont audibles et en phase avec une bonne gestion des 401 hectares du port de Gennevilliers, **par contre la densification verticale en berges de Seine et le recours au fluvial avorté/extrêmement réduit dans ce projet, sont loin des atouts vertueux dont voudraient se parer Haropa Port et Goodman**

2. Hypothèses du projet

(Page 64 du mémoire en réponse à la MRAe)

Dans ce mémoire en réponse, Goodman dresse un inventaire des flux amont (Flux entrant) et aval (Flux sortant), répartis par mode de transport, comme récapitulé ci-dessous (Figure-1).

	Flux Journalier / Tonnes				
	Flux Amont	Part Fluvial	Flux Aval	Flux Aval	Part Fluvial
Routier	1 968		1 680	2 148	
Fluvial	600	23%	420	420	16%
	2 568		2 100	2 568	

Figure-1

En premier lieu il faut corriger les évaluations de Goodman, établies en fonction du mode de gestion des marchandises entrant dans l'entrepôt, stockage ou distribution. Goodman fait une erreur d'appréciation quant à la constitution des marchandises considérées comme du «stockage ».

S'il est exact que la constitution du stock ne peut pas être prise en compte immédiatement dans le flux aval, un équilibre s'établira à terme, de sorte qu'en moyenne les tonnages entrant en « Stock » s'équilibreront avec les tonnages « sortants » sous peine de saturation de l'entrepôt.

Le flux aval présenté ici ne peut comptabiliser uniquement les tonnages « distribués ».

Cet entrepôt n'a aucune valeur ajoutée fluviale. La distribution des marchandises sur l'Île-de-France n'est donc assurée qu'à 16%, alors que la part fluviale « amont » est de 23%.
Green Dock ne répond pas aux objectifs de développement du transport fluvial.

3. Approximations et inexactitudes.

3.1. Transfert routier.

Dans son mémoire en réponse à la MRAe Goodman affirme que les 600 tonnes qui sont acheminées jusqu'au terminal à containers du port de Gennevilliers par trois barges de 200 tonnes de capacité par jour, sont ensuite emportées par une liaison routière de 2 kilomètres vers le site projet Green Dock.

Cette liaison est en fait mesurée à près de 4 kilomètres par ViaMichelin.

(Voir Figure-2)

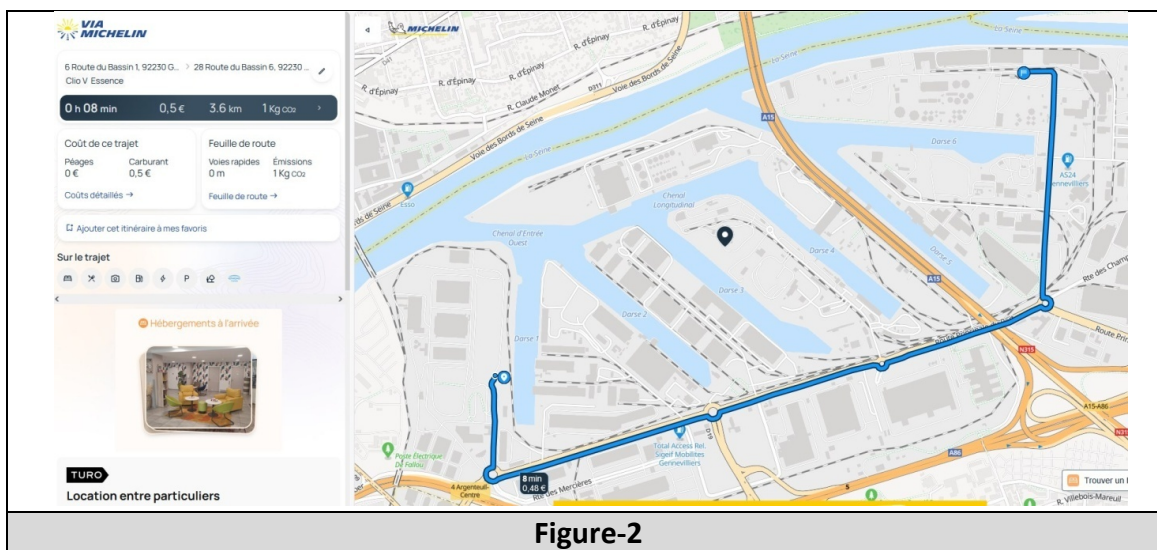


Figure-2

Concernant la **mobilisation du vecteur ferroviaire**, Goodman indique dans l'étude d'impact que le projet s'appuiera sur les infrastructures ferroviaires du port de Gennevilliers. Il est aussi affirmé que contrairement à une implantation en grande couronne la localisation du projet au sein même du port de Gennevilliers, rend possible l'usage des infrastructures ferroviaires. Cependant Goodman a détruit les voies ferrées présentes sur le site, sans répondre ainsi aux grands principes et annihilant toute possibilité de flux ferroviaire.

C'est à juste titre que la MRAe retienne, en guise de préambule de son avis, que « la réception des marchandises s'effectuera intégralement par camions » ...

3.2. Capacité des pontons.

En phase opérationnelle l'utilisation des pontons de transbordement vers le fleuve ne sera pas exclusive aux occupants de Green Dock mais ouverte à l'ensemble des usagers du Port ; même si cette ouverture peut être considérée comme « louable », elle rend impossible l'amélioration du taux de report modal pour Green Dock, déjà insuffisant, et **contredit sa raison d'être en bordure de Seine**.

Pour les clients du port il existe d'autres facultés de transport fluvial comme l'a fait IKEA sur la darse N°1.

3.3. Evolution de la part fluviale.

La capacité de distribution fluviale atteint d'ores et déjà ses limites avec ces deux pontons.

Aucune possibilité d'extension ne peut être envisagée en berges de Seine. Les grandes orientations de décarbonation du transport et de report fluvial sont ainsi « bloquées » dès la construction de l'entrepôt : quid ainsi de la décarbonation du transport ?

L'emplacement choisi pour cet entrepôt est une erreur stratégique.

4. Gestion insuffisante des darses par Haropa : exemple de la darse 6.

Dans son étude d'impact concernant la mise en place d'une logistique de réception, stockage et expédition par appontement de pétrole brut sur son site du 27 route du bassin N°6 à Gennevilliers, la société SOGEPP indique que le trafic est de l'ordre de 4,32 barges par jour sur la darse N°6, pour EQIOM, la Société Francilienne d'Enrobage, Lafarge Granulats.

Pour sa part SOGEPP participera à ce trafic avec seulement 1 barge par semaine pour l'expédition de pétrole brut vers la Basse-Seine.

Un autre projet en cours de réalisation concerne la société Méthà Valo 92 pour la mise en œuvre d'une unité de méthanisation au 42 route du bassin N° 6.

Cette unité mobilisera 2 barges par semaine pour expédition du digestat vers le port de Limay. Le trafic sur cette darse sera ainsi, dans des échéances 2026/2027, aux alentours de 5 barges par jour ce qui ne correspond pas à une bonne utilisation de la voie fluviale, mais démontre surtout un usage insuffisant des 1 500 mètres-linéaires de l'infrastructure portuaire.

La promotion des quais à usage partagé (QUP) par Haropa, aurait dû mettre en œuvre ce principe pour la distribution fluviale de Green Dock, et garantir les extensions possibles du fluvial répondant aux objectifs de décarbonation du transport.

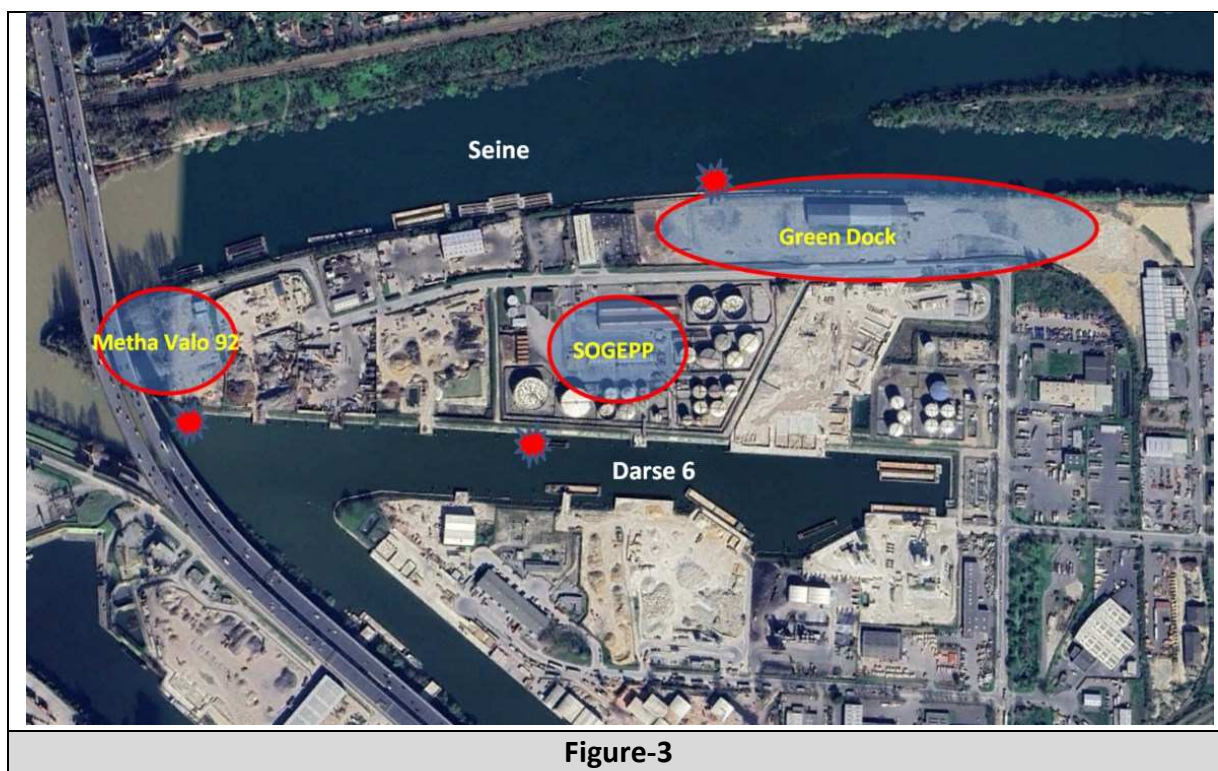


Figure-3

Le 20 octobre 2025

Francis Redon

Président Environnement 93