

STOP GREENDOCK





Paysage

Bruit

Fluvial

Emploi

Alternatives

Biodiversité

Trames :

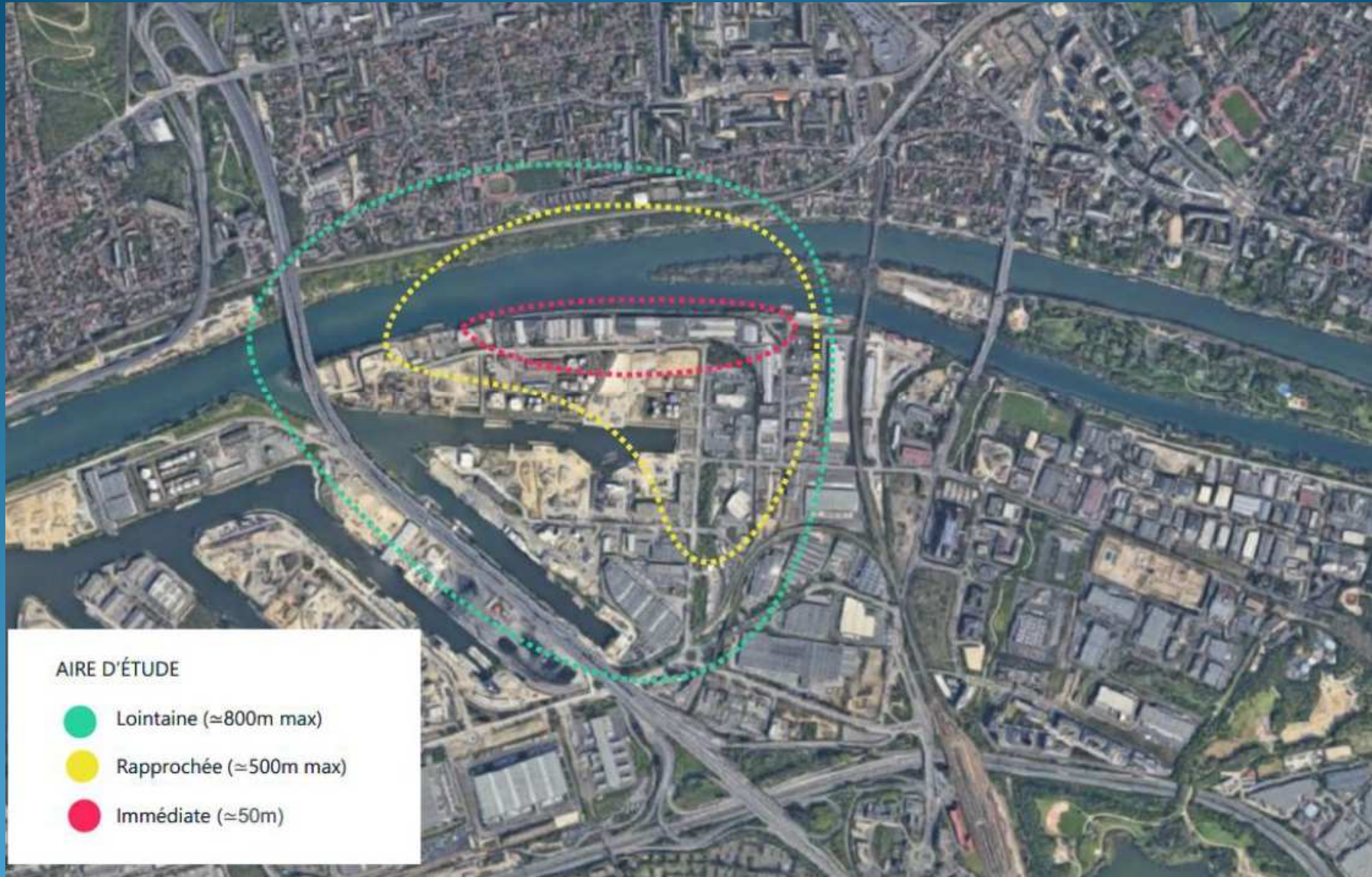
**Verte, Noire,
Bleue, Blanche**

Trafic



Paysage

PAYSAGE



2024



2028





2028



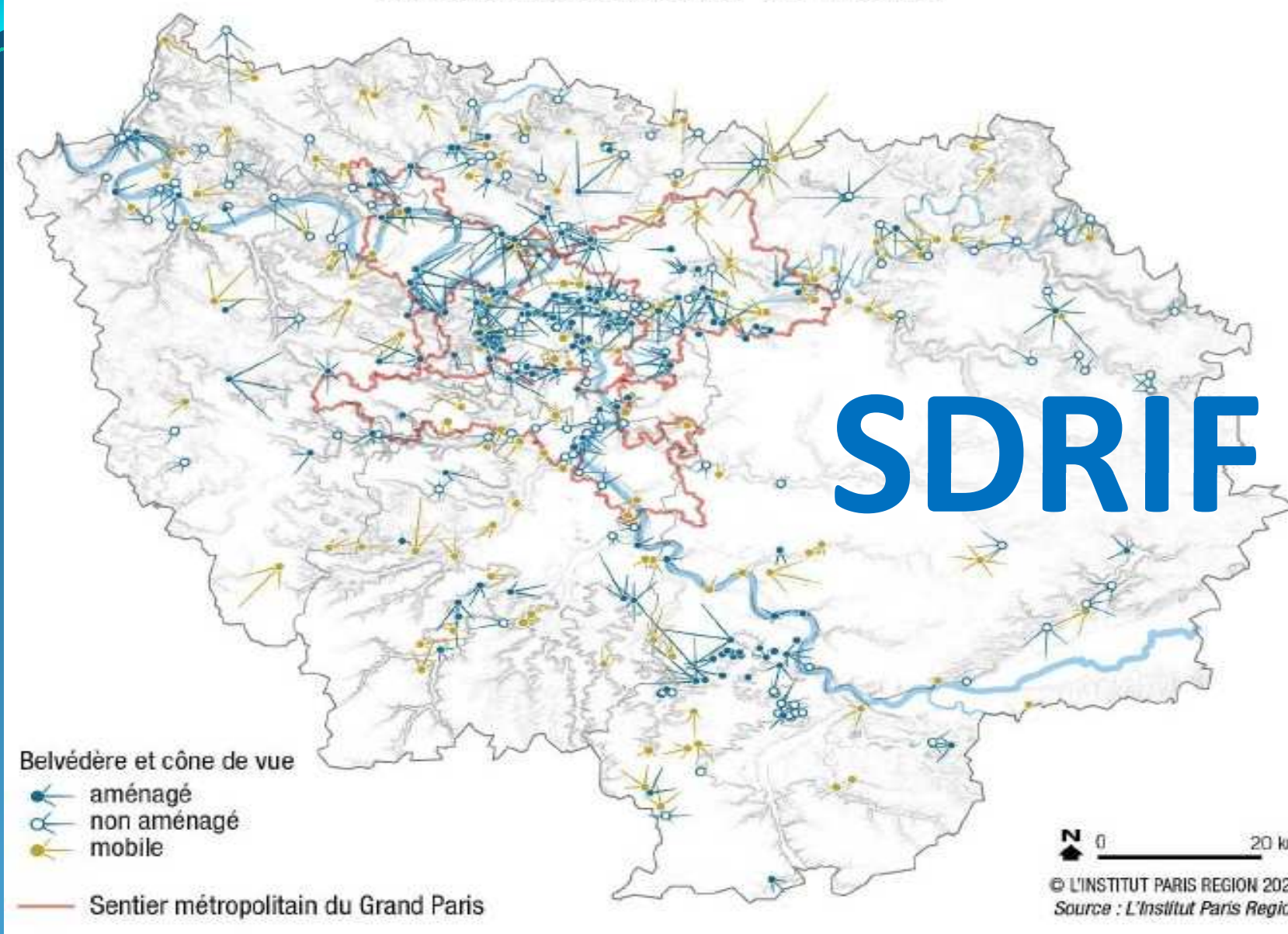
1888

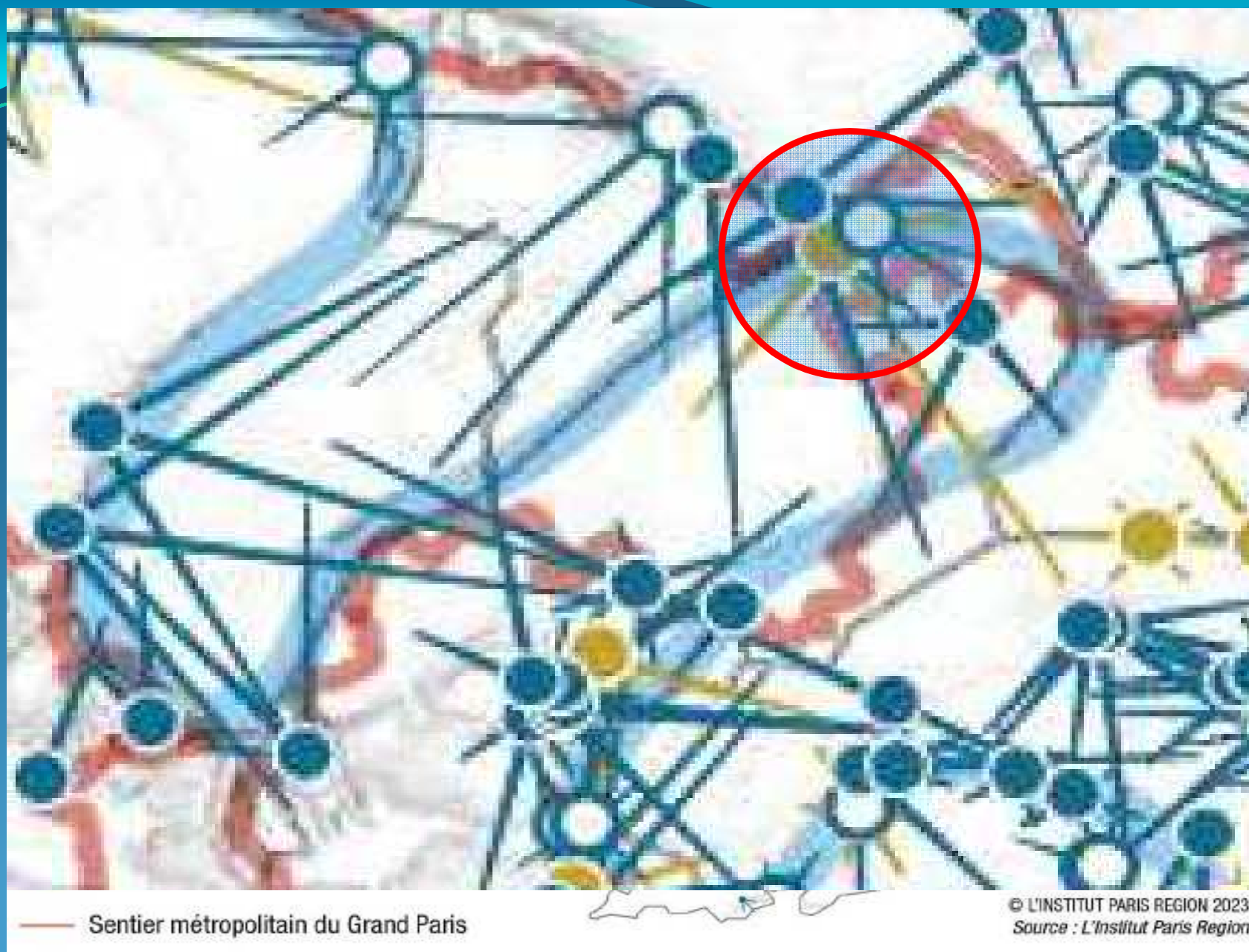




Le Paysage c'est aussi une règlementation

Les belvédères en Île-de-France







SCOT - MGP

PRESCRIPTIONS

P109 Préserver les grands paysages structurants hérités de la topographie naturelle, notamment les vallées et les coteaux. Maintenir les vues lointaines sur ces grands paysages.

P110 Mettre en valeur les vallées et les berges au sein de l'espace urbanisé. Développer les continuités paysagères à l'échelle des vallées, des cours d'eau et des canaux.



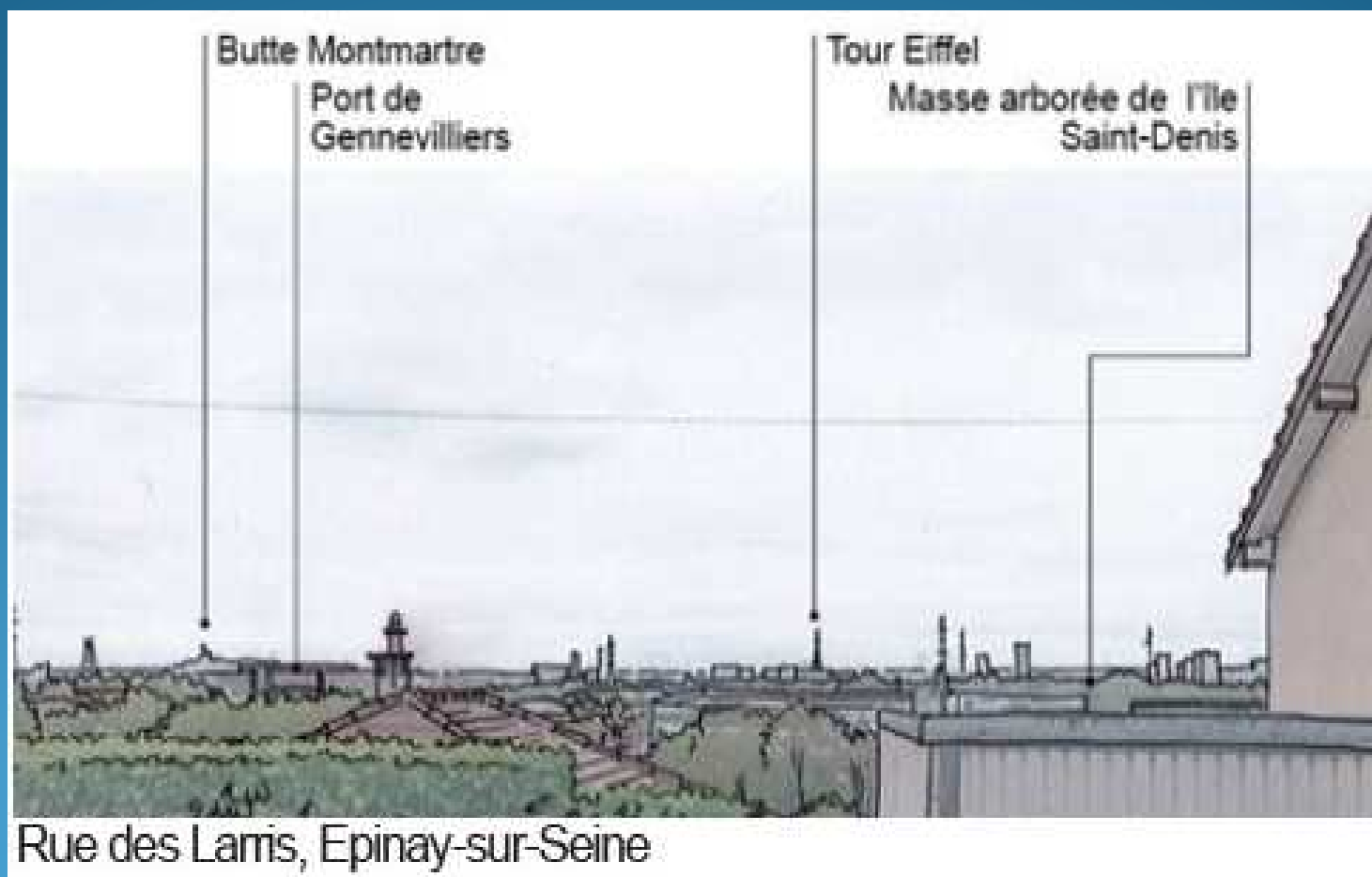
ETAT - (Préfet)

Hauteur et longueurs des
façades...

Implantation de recul par
rapport à l'axe Seine



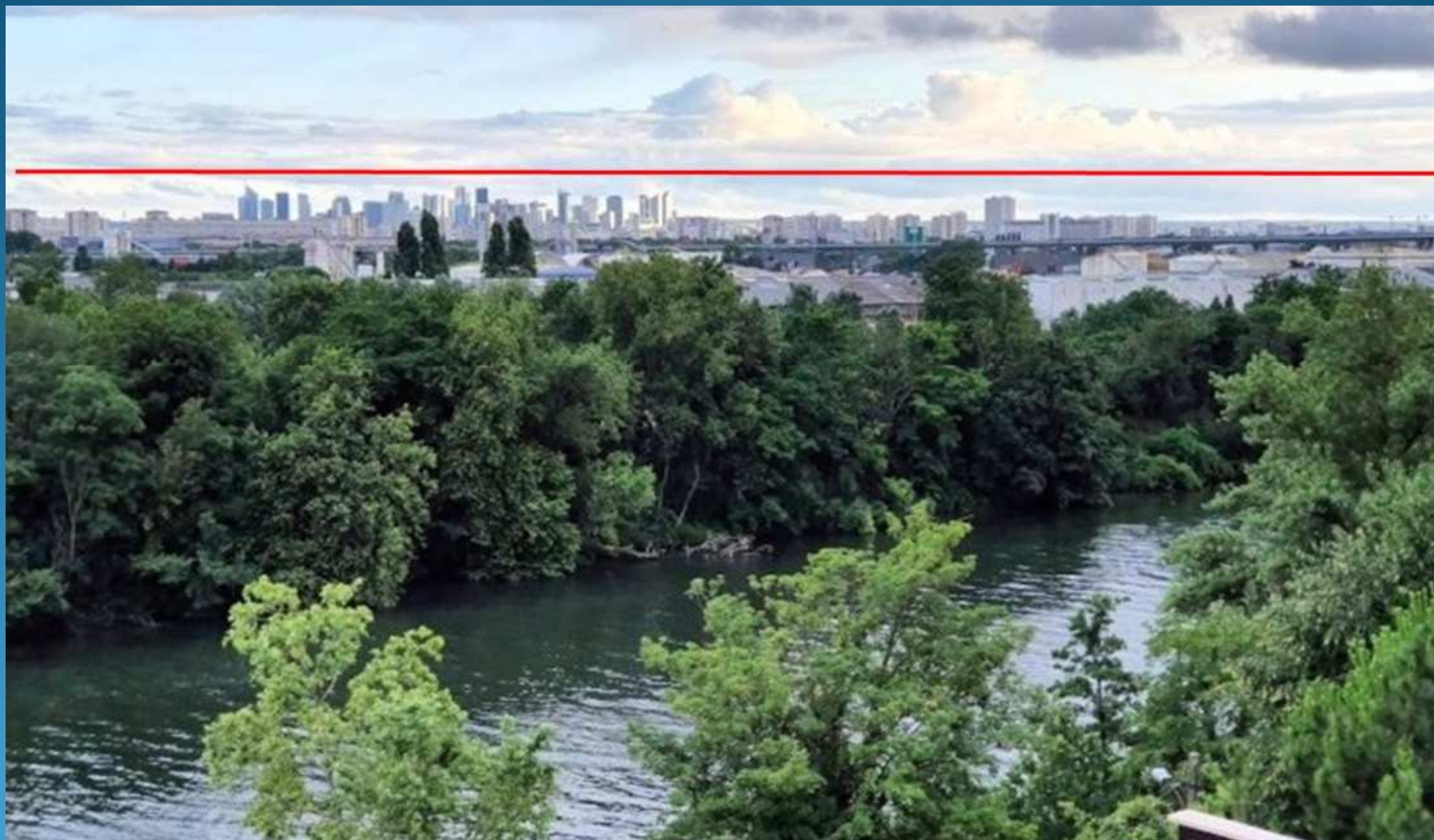
EPT – Plaine Commune



Perspective Rue des Larris



Perspective Rue des Larris



Perspective Chemin de Halage





Saturation du paysage

(Saturation visuelle)



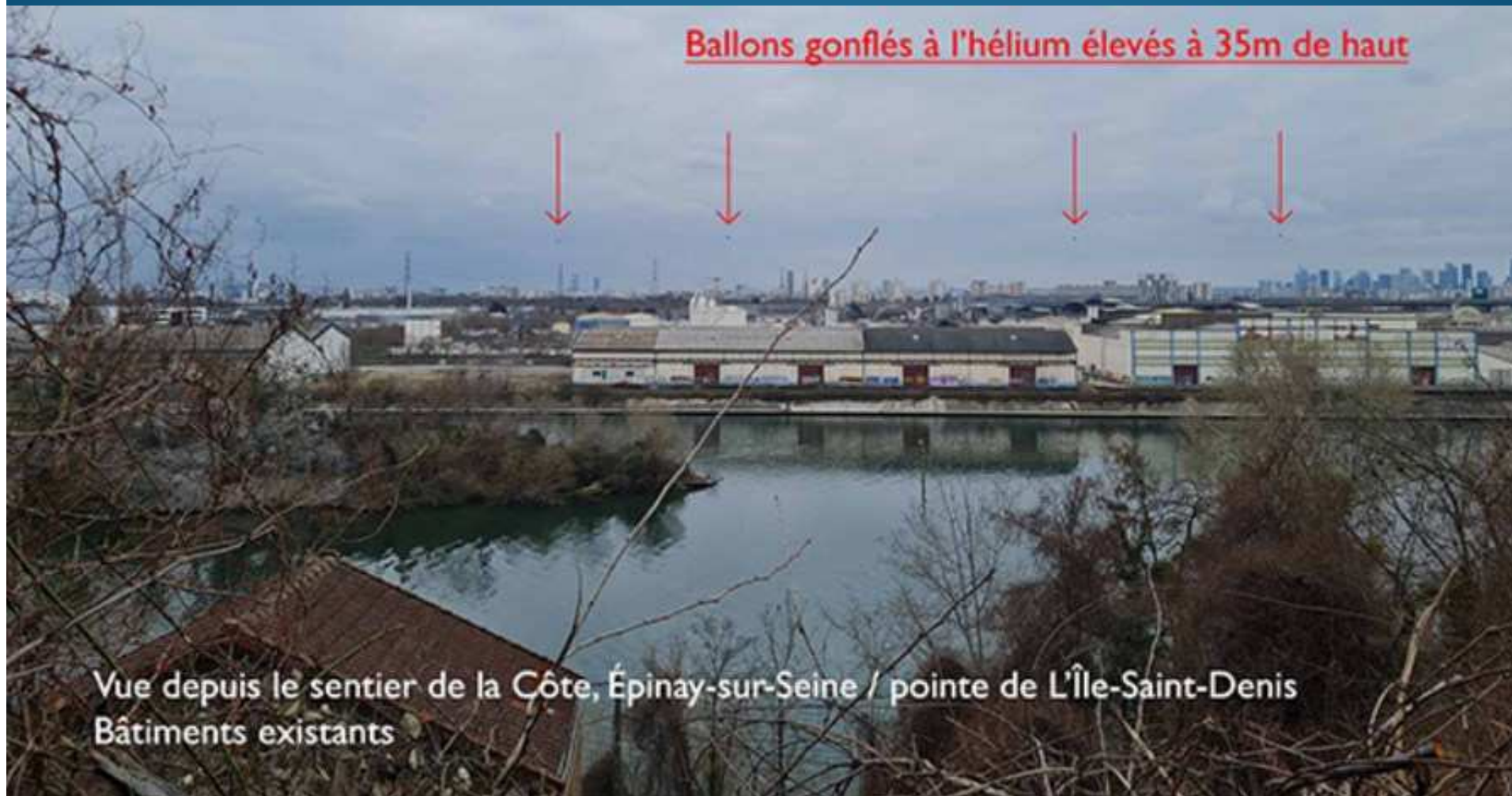
Article L-511-1 du code de l'environnement

*le phénomène de saturation visuelle
qu'est susceptible de générer un projet
peut être pris en compte pour apprécier
ses inconvénients pour la commodité du
voisinage au sens de l'article L511-1 du
code de l'environnement*

Saturation du paysage



Ballons gonflés à l'hélium élevés à 35m de haut



Vue depuis le sentier de la Côte, Épinay-sur-Seine / pointe de L'Île-Saint-Denis
Bâtiments existants

Saturation du paysage



Impact visuel du futur entrepôt Greendock (35m de haut par 600m de long)

Saturation du paysage



Ballons gonflés à l'hélium élevés à 35m de haut



Vue depuis la Seine
Bâtiments existants

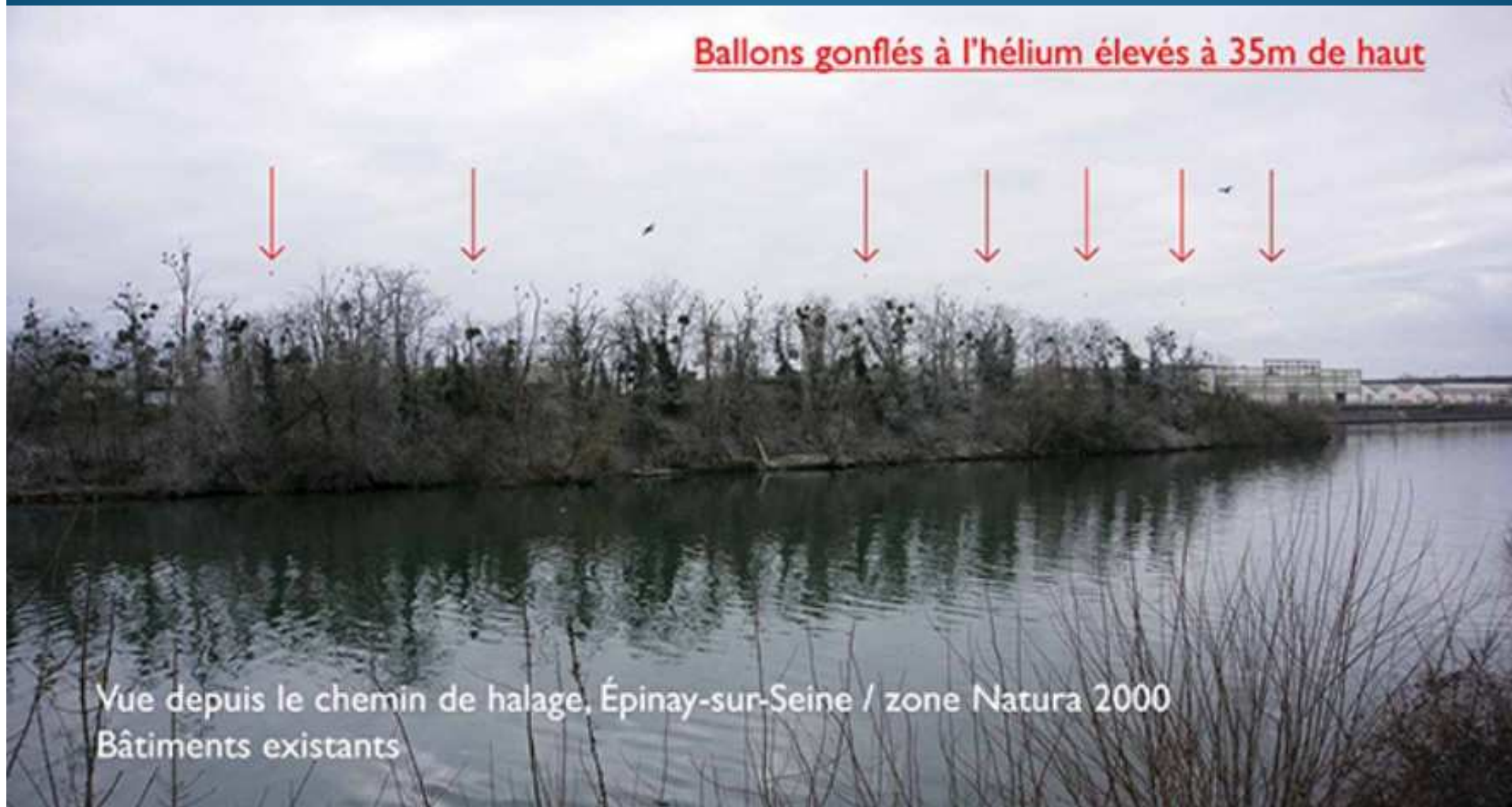
Saturation du paysage



Saturation du paysage



Ballons gonflés à l'hélium élevés à 35m de haut



Vue depuis le chemin de halage, Épinay-sur-Seine / zone Natura 2000
Bâtiments existants

Saturation du paysage



Impact visuel du futur entrepôt Greendock (35m de haut par 600m de long)

PAYSAGE



Documents Goodman :

Partie 3 – Etude d'impact Environnemental

Pièce 3.2. - PJ4 – Pages 174 à 182

Pages 339 à 377

Partie 6 - Permis de construire

Pièce 6.2 Eléments graphiques :

PC6 - Insertions

PC7 - Photographies Environnement Proche

PC8 – Photographies Ent Lointain



Biodiversité

Ecosystème de la pointe de l'Ile-Saint-Denis



Berges de Seine – Epinay-sur-Seine



Berges de Seine – Epinay-sur-Seine



La plus grande réserve de biodiversité du territoire communal

Les 2 hectares de berges, complétés des 8 hectares de Parcs des bords de Seine, constituent un réservoir écologique et participent à la trame verte et bleue de la Région Île-de-France. Ils abritent de nombreuses espèces de plantes, d'oiseaux, d'insectes, de chauve souris dont certaines sont remarquables et/ou protégées (ex : pic épeichette, martin-pêcheur, petit mars changeant, etc.).

Natura 2000 - ZNIEFF



Martin-pêcheur d'Europe © François Granja



Sterne pierregarin © LPO Normandie

Natura 2000 - ZNIEFF



Grand cormoran © Robert Ruidl



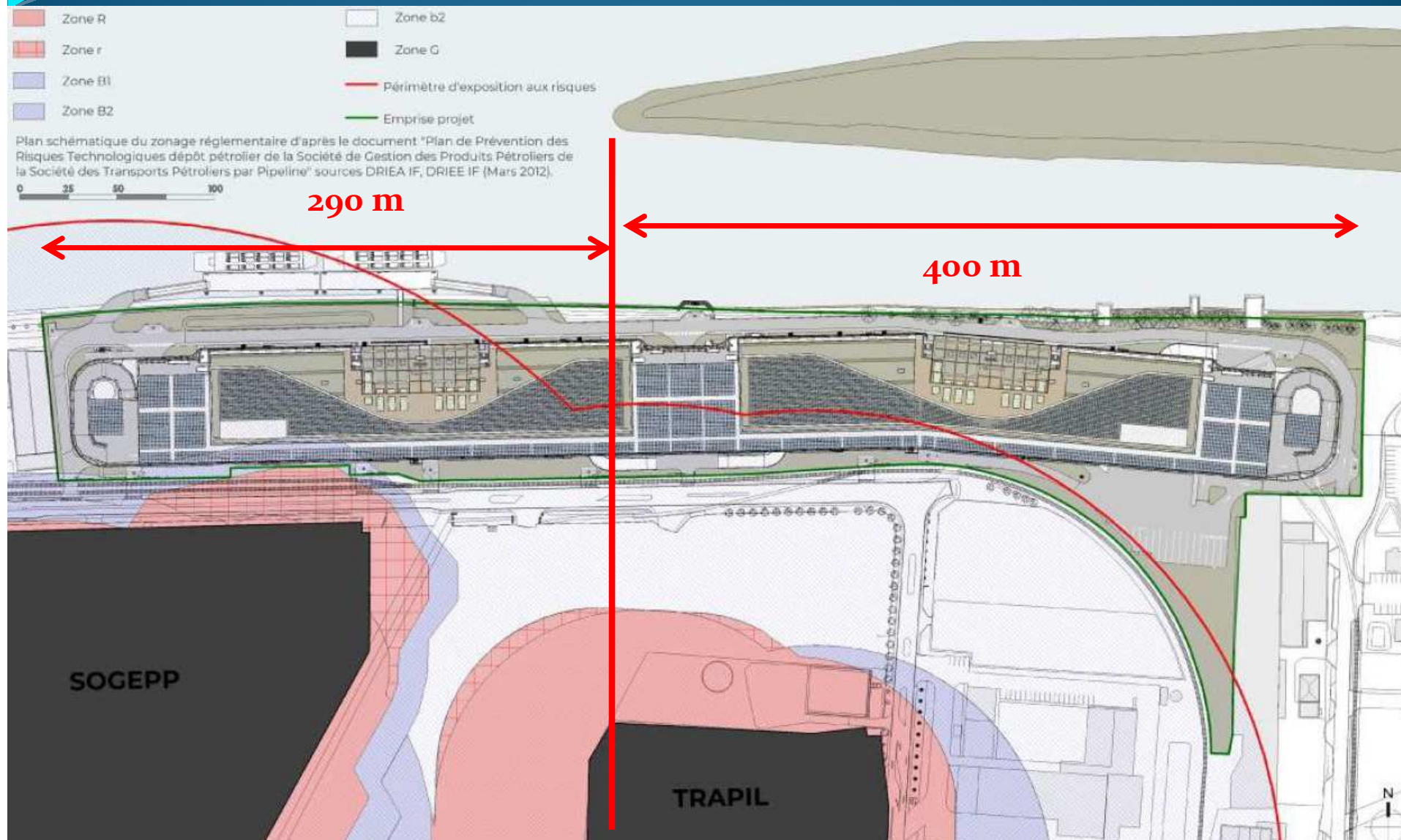
Héron cendré © Alain Bloquet



Denis FOURCAUD



Natura 2000 - ZNIEFF



Trame Noire - Seine



Quelques phénomènes de pollution lumineuse :

- Attraction, répulsion, éblouissement, ...
- Grand type de problème

Recouvrement
des enjeux
astronomie et
biodiversité

Lumière diffuse dans l'atmosphère (halo)
⇒ Étoiles masquées pour les animaux se
repérant avec le ciel étoilé

Lumière directe et précise
⇒ Éblouissement pour les espèces
photosensibles + Piège écologique pour
les espèces à phototactisme positif

Lumière ambiante ou projetée
⇒ Habitat nocturne dégradé, environnement trop
risqué (prédation), perturbation de la biolumines-
cence, évitement par les espèces lucifuges, etc.

Source : Sordello-2017

Trame Noire - Seine



Légende

Périmètres d'étude

□ Zone d'étude

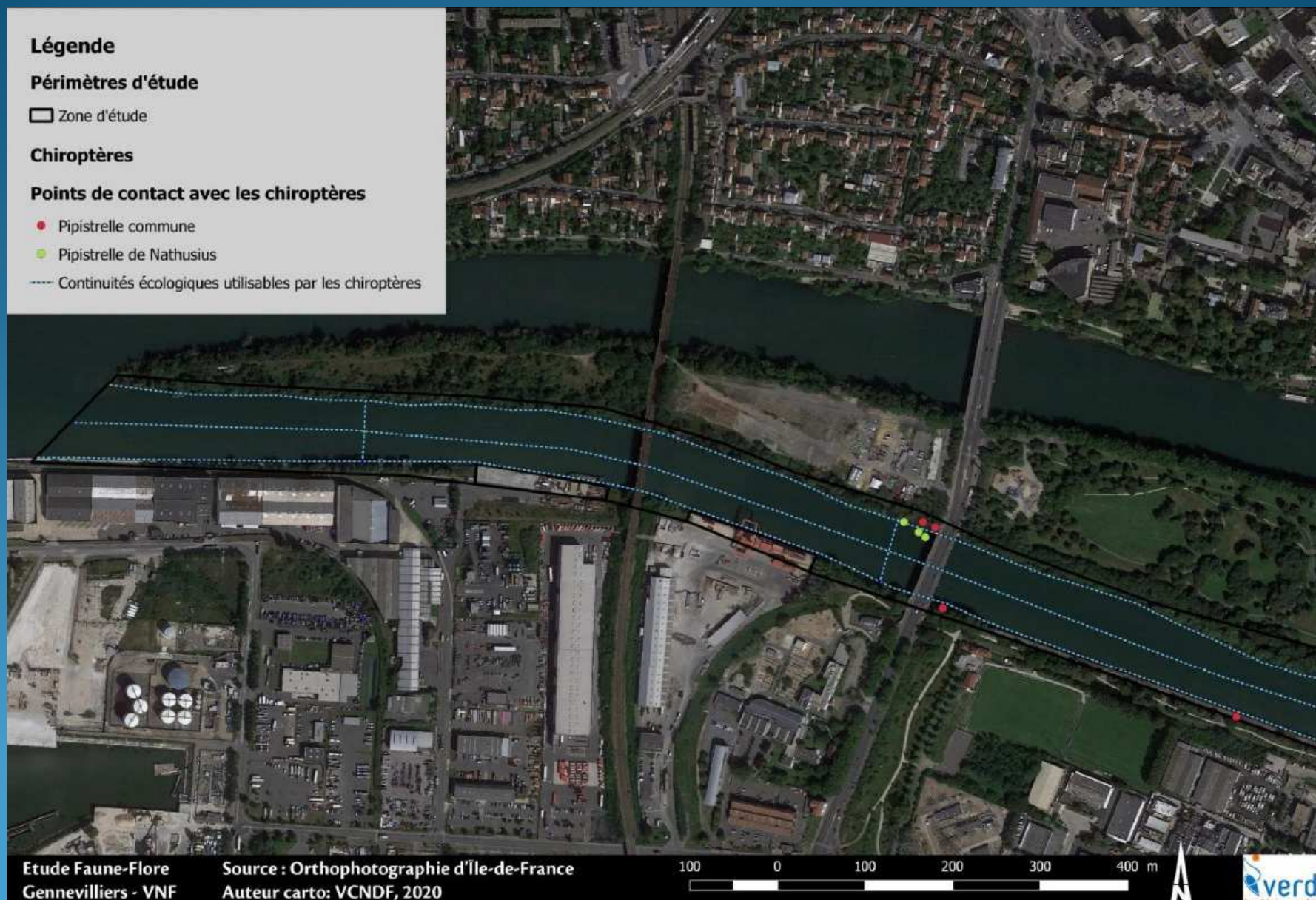
Chiroptères

Points de contact avec les chiroptères

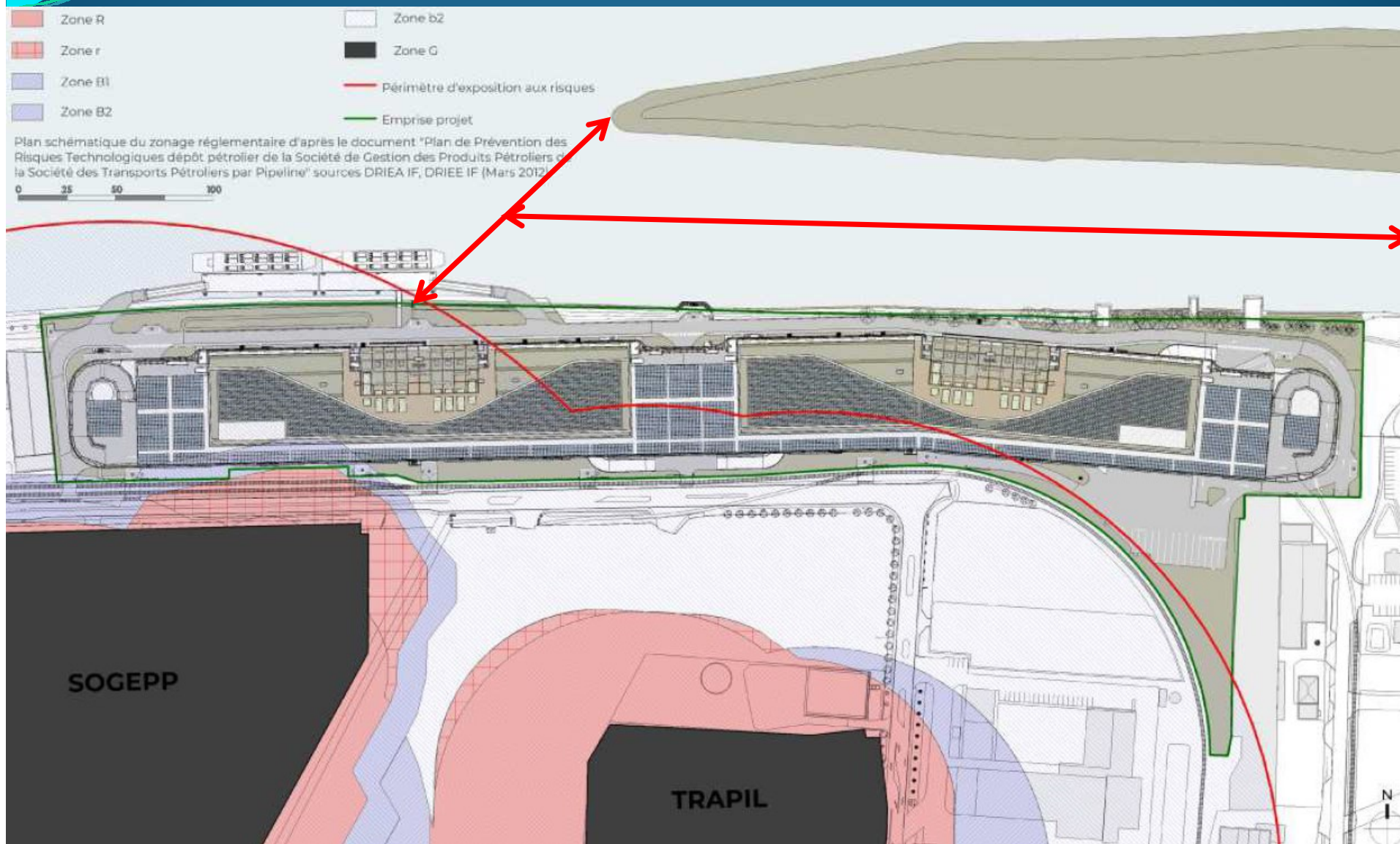
● Pipistrelle commune

● Pipistrelle de Nathusius

--- Continuités écologiques utilisables par les chiroptères



Trame Noire - Seine



Trame Noire - Seine



Documents Goodman :

Partie 3 – Etude d'impact Environnemental

Pièce 3.2. - PJ4 - Pages 327 et suivantes

Pièce 3.3. - Annexe 12 & 13 – El Lumière et Gestion Eaux Pluviales

Berges de Seine – Haropa Port



Berges de Seine – Haropa Port



Une étude des conditions lumineuses associées au projet Green Dock a été réalisée par Ingélux, société spécialisée dans la conception d'éclairage naturel et artificiel.

D'après cette étude, le projet a bien un impact sur les conditions lumineuses des herbiers

Berges de Seine – Haropa Port



Ensoleillement - 21 janvier / 13 h 01



Berges de Seine – Haropa Port



Ensoleillement - 21 février / 13 h 04



Berges de Seine – Haropa Port



Ensoleillement - 21 mars / 12 h 57



Berges de Seine – Haropa Port

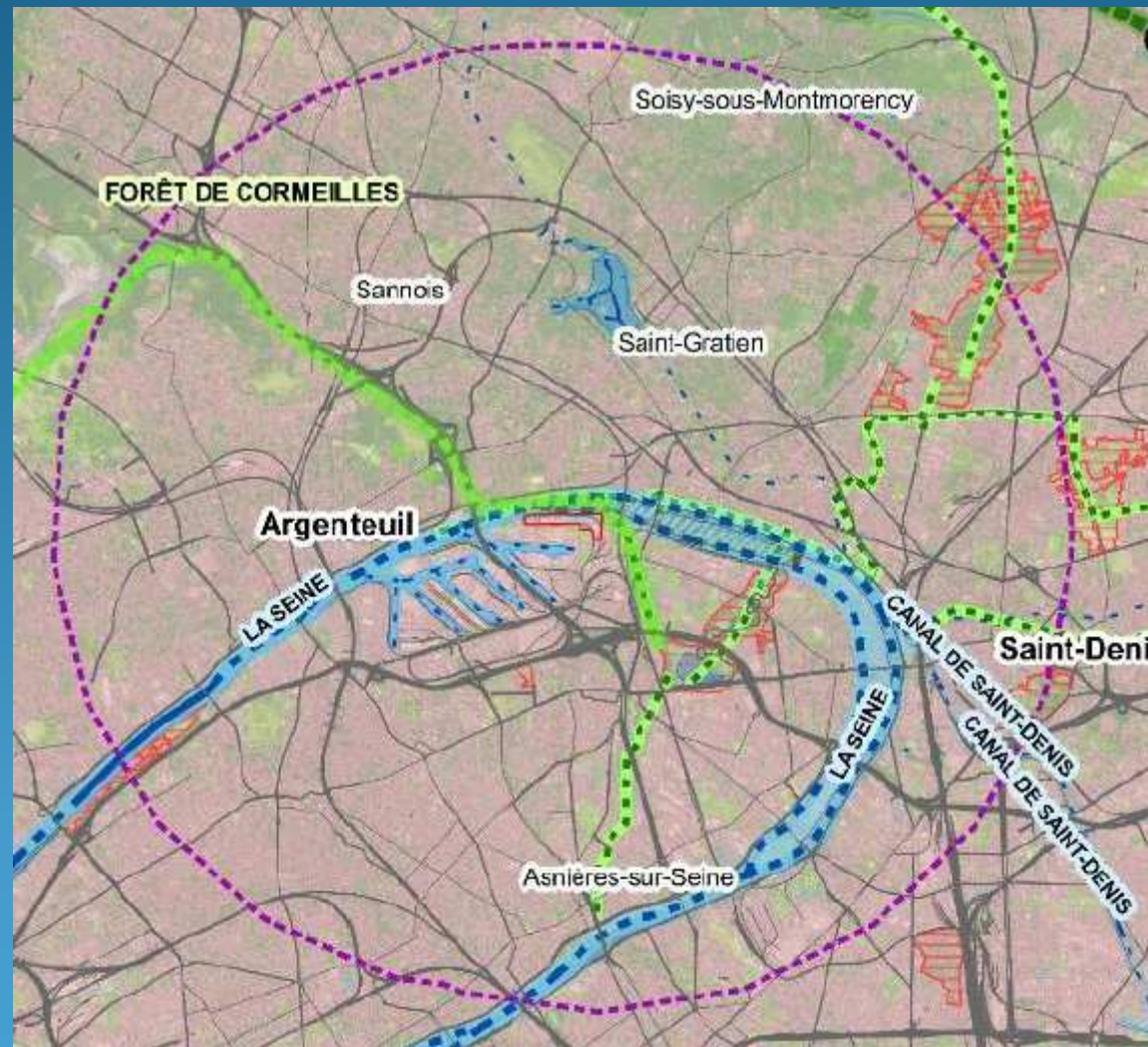


Ensoleillement - 21 sept. / 13 h 43



Berges de Seine – Haropa Port

SRCE et continuités écologiques

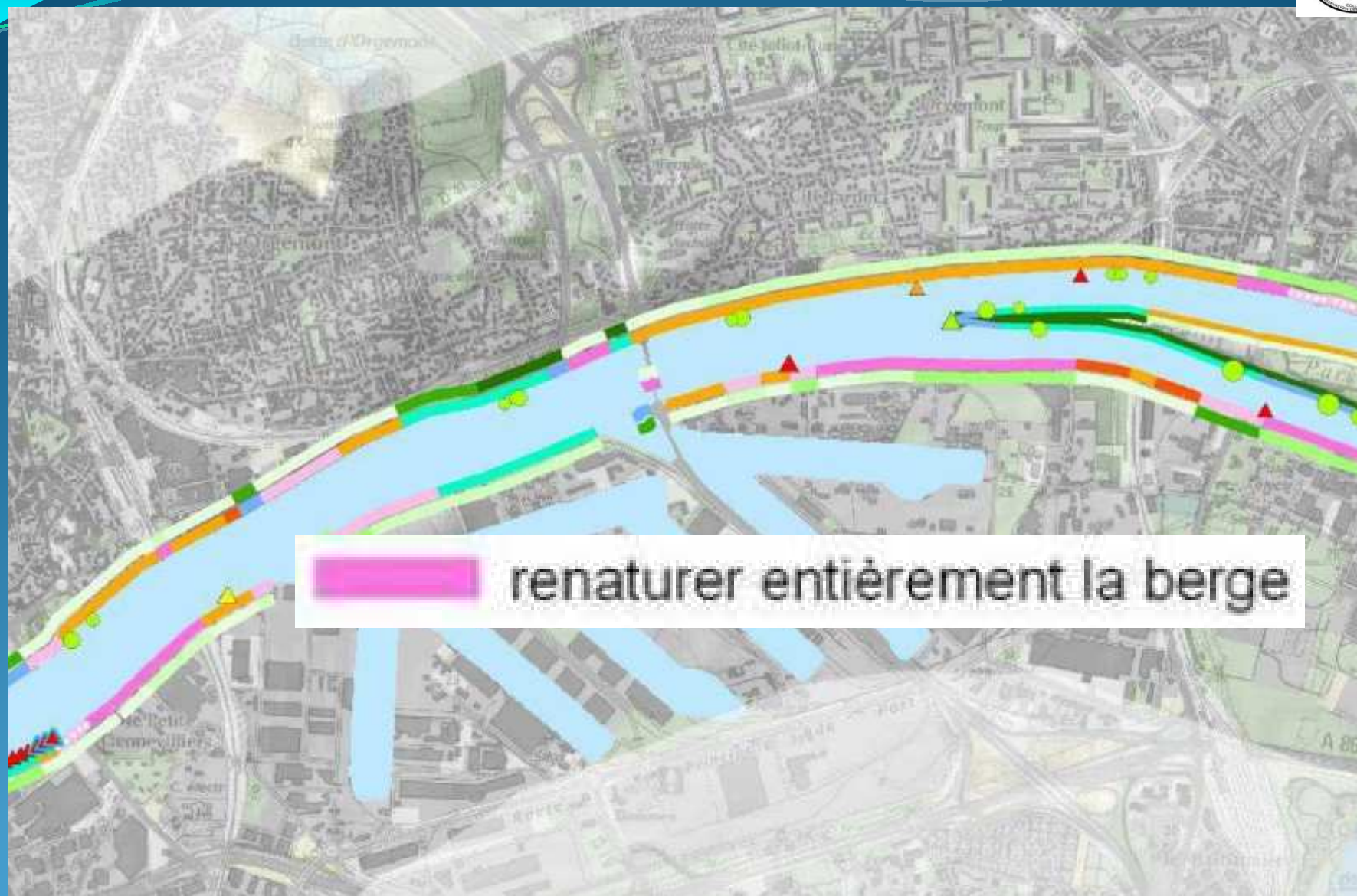


Berges de Seine – Haropa Port

SRCE et continuités écologiques



Berges de Seine – Haropa Port



Site Green Dock



Impact des démolitions : Appel à projet

Le candidat est invité à préciser dans cette partie s'il souhaite ou non garder les ouvrages existants sur le site et comment il les intègre dans son projet d'implantation le cas échéant. Il est précisé que si le futur titulaire reprend les constructions existantes, il fera directement son affaire de leur remise aux normes ou de leur adaptation dans le cadre de son activité.

Site Green Dock



Impact des démolitions : MRAe

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

Site Green Dock

Impact des démolitions



Site Green Dock



Impact des démolitions

Ce sont aussi des habitats refuges et des corridors de déplacement d'un milieu à l'autre pour l'avifaune, les micromammifères, les hérissons et petits mustélidés. Par conséquent ils peuvent devenir des foyers de ressource alimentaire pour les prédateurs et des territoires de chasse notamment pour les rapaces

Source : Etude Faune-Flore VERDI pour VNF / 2021

Site Green Dock

Impact des démolitions



Site Green Dock



Impact des démolitions

Sur le même site que celui étudié par VNF, Goodman écrit :

« la photo du site montrant son caractère anthropisé et l'absence de perspective de développement de la végétation sans projet (Mars 2022) »

Source : Mémoire en réponse à la MRAe page 27

Biodiversité

Documents Goodman :

Partie 3 – Etude d'impact Environnemental

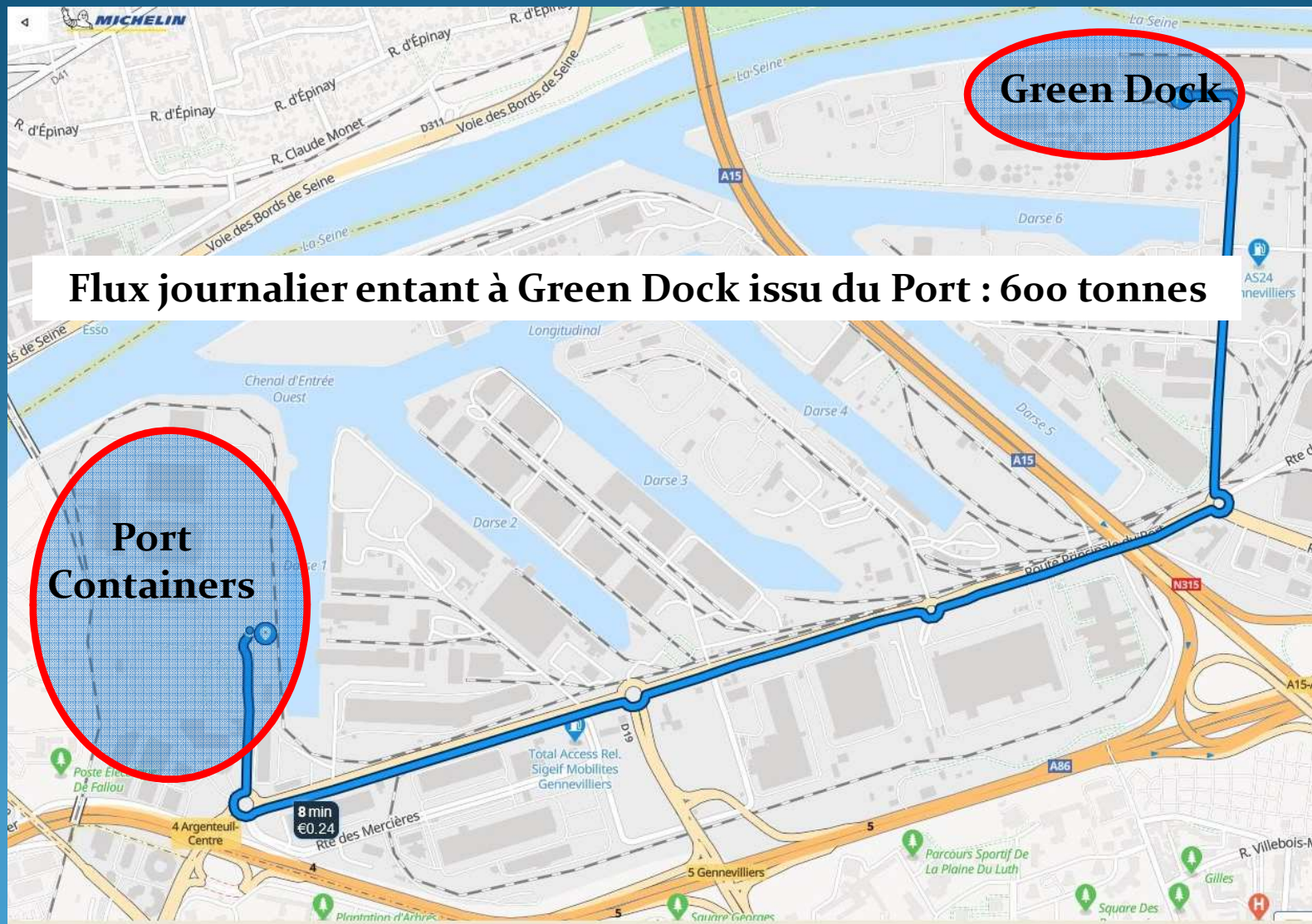
Pièce 3.2. - PJ4 – Pages 413 à 415

Pièce 3.3. - Annexe 5 – Volet Faune Flore Annexe 5B – Etude faisabilité compensation



Fluvial

Fluvial



Fluvial



Flux Journalier / Tonnes				
	Flux Entrant	Part Fluvial	Flux Sortant	Part Fluvial
Routier	1 968		2 148	
Fluvial	600	23%	420	16%
	2 568		2 568	

Source : Mémoire en réponse à la MRAe



Fluvial Incohérences

Rotations fluviales quotidiennes	Tonnage distribution quotidien	Tonnage fluvial		Solution RoRo+ponton #rotations	Solution Cont.+Barge LU # rotations
SCHENKER	56t			1.8	1.9
STEF	650t		56.0t	2	2.3
			65.0t	4.1	4.5
CEVA	123t			6.1	6.8
Autres	62t			0.8	0.9
			130.0t	0.2	0.2
Total	891t			4-9	5-10
Hypothèses de pr			195.0t	eaux éligibles	
			24.6t		
			6.2t		
			152-282t		
				6% à 11% de fluvial	

Source : Pièce 3.4 /Annexe 8 & 9

Fluvial Pontons



Fluvial Pontons

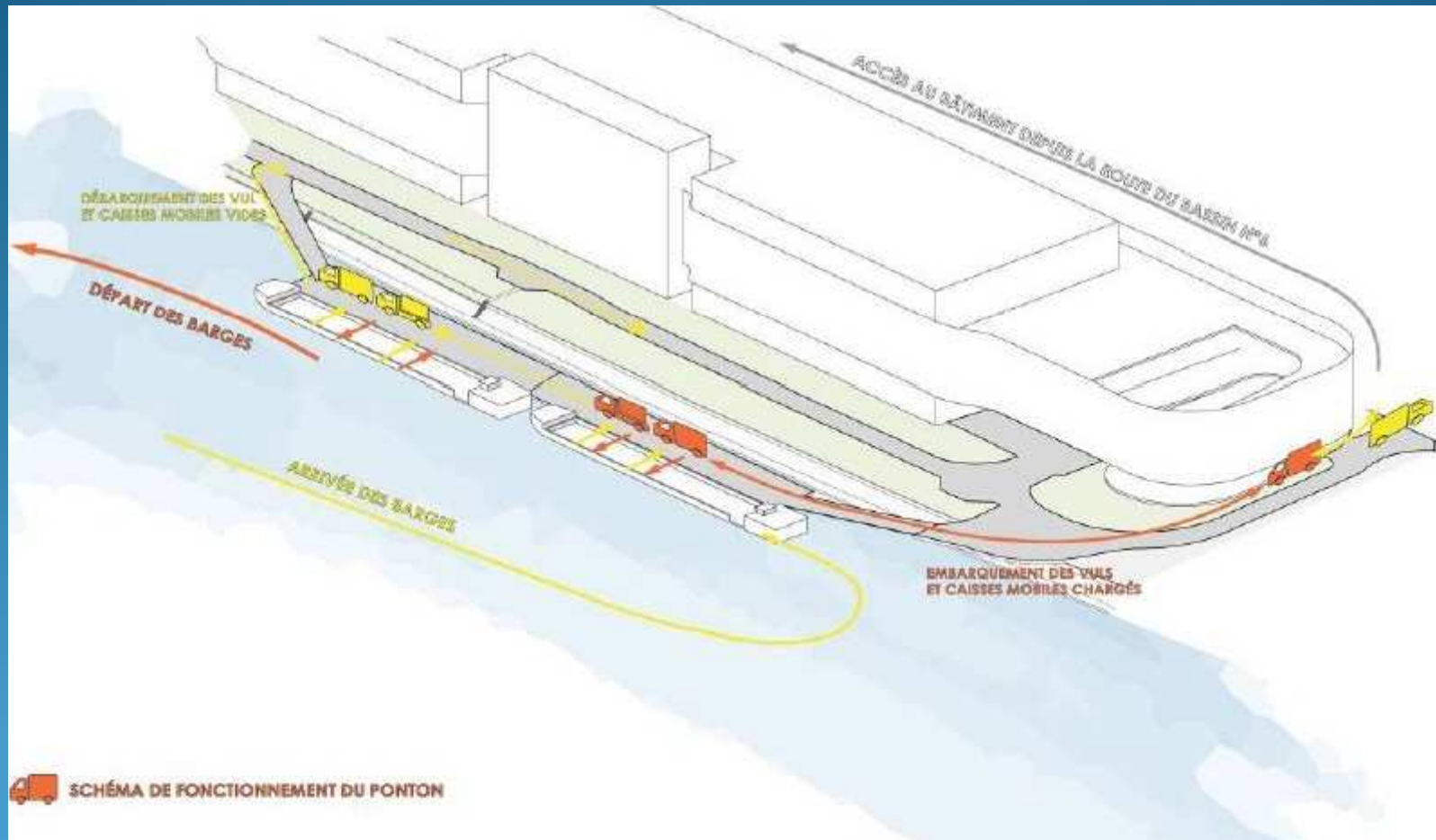
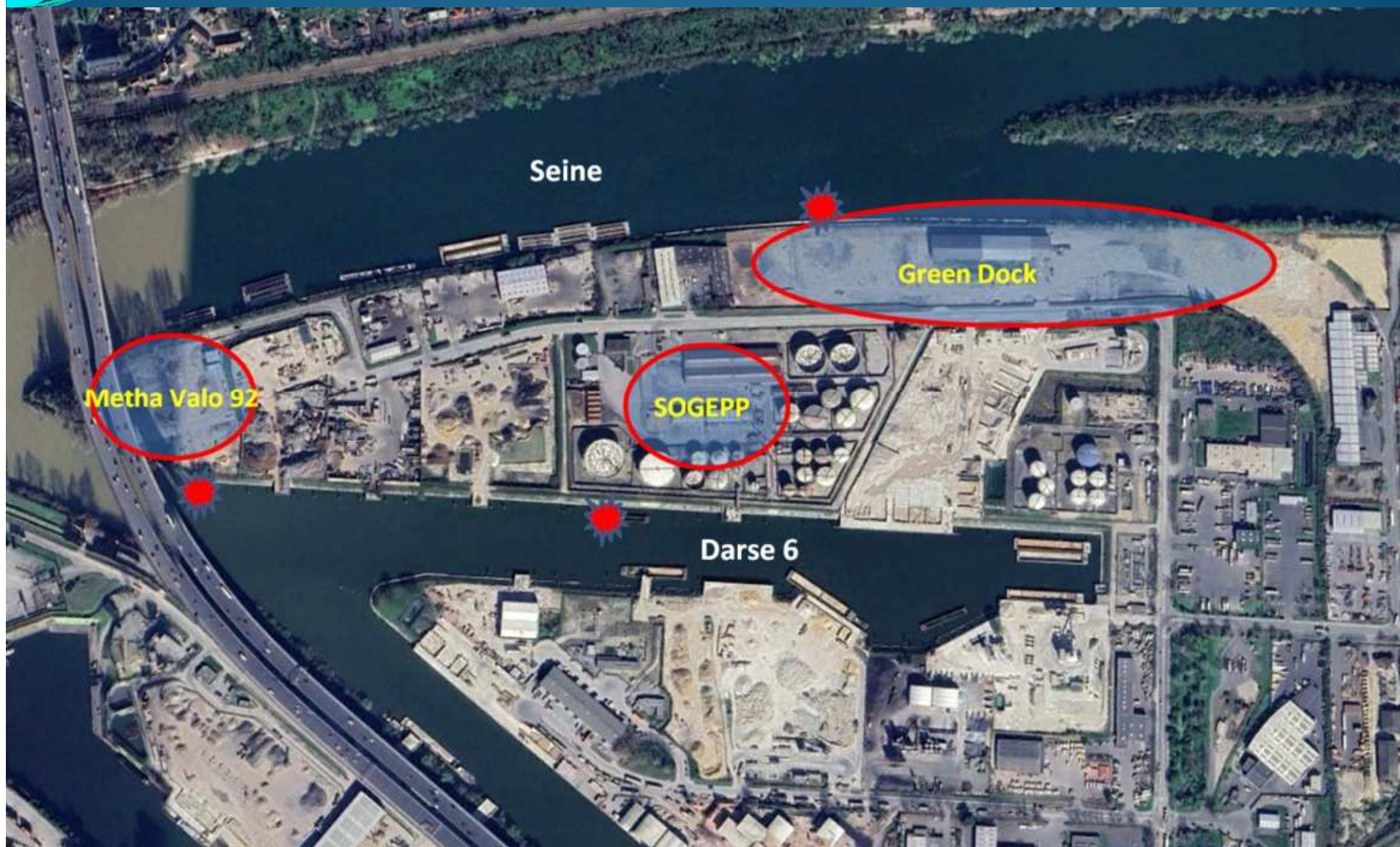


SCHÉMA DE FONCTIONNEMENT DU PONTON

Fluvial Pontons



Fluvial



Fluvial

Documents Goodman :

Partie 3 – Etude d'impact Environnemental

Pièce 3.4. - Annexe 8 & 9 Etude circulation Accessibilité



Emploi

Emploi



Promesse Goodman : 700 emplois (dont 200 bureaux)

- Mais aucune visibilité sur les futurs clients
- Risques de déplacement d'emplois sur le Port
- La qualité des emplois pose question
- La logistique détruit des emplois au global

« La nature des marchandises stockées sera déterminée en fonction des contrats de location passés entre la société Goodman France et ses futurs clients-exploitants »

(Pièce 2.1, Description technique du projet, p.89)



Trafic

Quelques notions

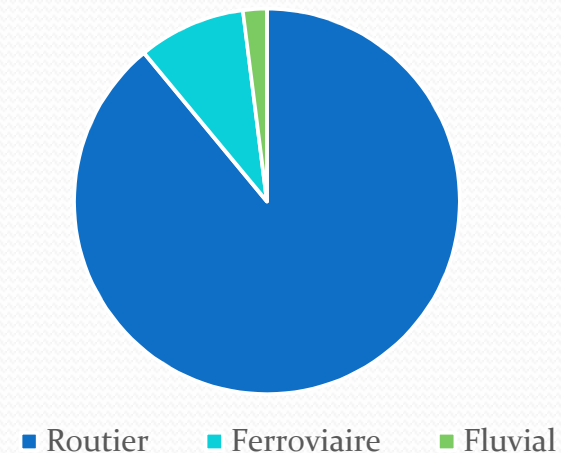


- En 2023, le transport de marchandises baisse de 4%
 - -2,4% dans le transport routier
 - -16,7% dans le transport ferroviaire
 - -10,2% dans le transport fluvial

- Définitions

- « Rupture de charge »
- « Mode massifié »

Transport intérieur de marchandises en France

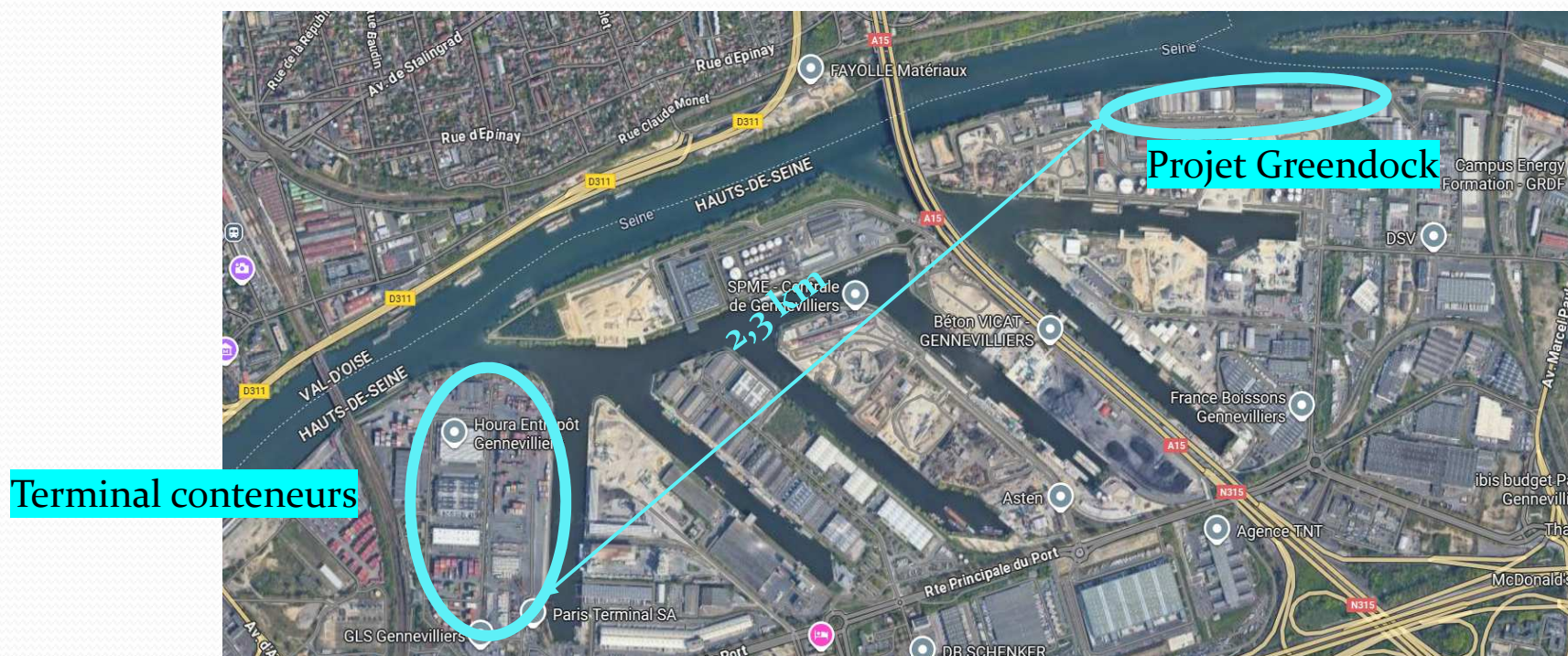


La promesse du fluvial



Fluvial

- 2 pontons qui ne permettent un **développement du mode fluvial**
- « Jusqu'à 15% du trafic » = 85% de camions
- **Approvisionnement** par le terminal à conteneurs : 2,3 km à vol d'oiseau ?
- **Distribution** par barge jusqu'à des quais de livraison dans Paris

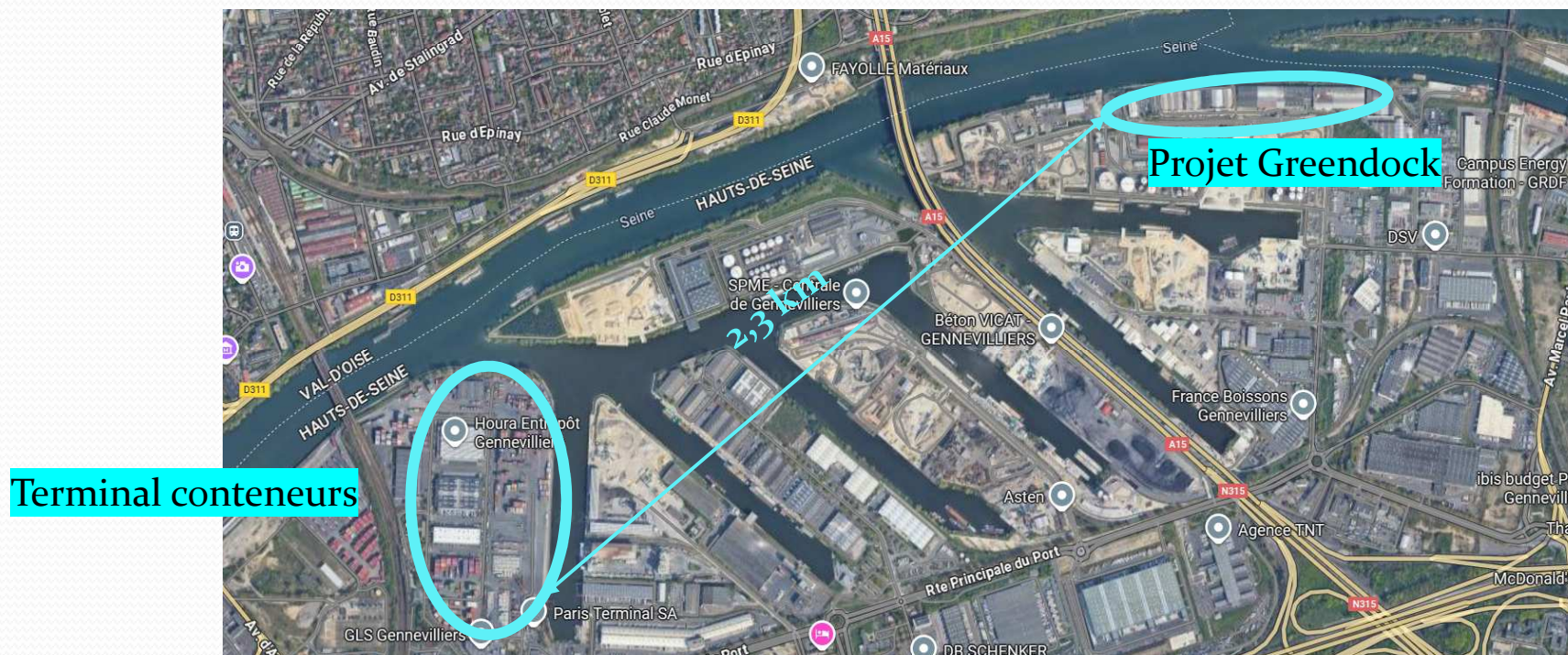


L'absence de ferroviaire



Ferroviaire

- o voie ferrée autour de Greendock
- Ni dans le schéma d'approvisionnement, ni de distribution
- L'échec de la gare de fret ferroviaire de La Chapelle
 - 80 M€
 - Promesse : libérer la route de 500 camions par jour
 - Le report modal n'est jamais acquis



Les documents Goodman



Extraits de la présentation non-technique. Pièce 1-1, p.48

4.5.3. Vers un nouveau modèle de transport décarboné

Le Projet Green Dock vise à contribuer à la dynamique transitionnelle du secteur des transports et de la logistique en France. Goodman France ambitionne ainsi de faire émerger une infrastructure territoriale qui permet de rapprocher les marchandises de leur zone de chalandise finale, en utilisant des modes de transport multimodaux et bas-carbone, en adéquation avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

Le projet repose sur la densification des activités logistiques au sein de la Métropole du Grand Paris, en construisant un bâtiment vertical qui optimise l'usage du foncier et réduit la consommation d'espaces naturels ou agricoles, en lien avec les objectifs poursuivis dans le cadre de la ZAN. Implanté au sein d'un territoire unique, le projet est pensé au service du développement du trafic multimodal, en s'appuyant sur les infrastructures fluviales, ferroviaires et routières du port de Gennevilliers.

4.4.3. Incidences sur le trafic lié aux flux de déplacements

Le projet Green Dock s'appuiera sur les infrastructures fluviales, ferroviaires, et routières du port de Gennevilliers, tant en matière d'approvisionnement que de distribution. En effet, l'insertion du projet Green Dock au sein du port de Gennevilliers permet de s'appuyer sur des infrastructures lourdes mutualisées (terminaux à containers maritimes et ferroviaires notamment).

Deux schémas logistiques d'approvisionnement de la plateforme logistique seront possibles :

- Un schéma routier, avec un transport des marchandises depuis un site de production ou un autre entrepôt, selon le client utilisateur concerné ;
- Un schéma fluvial, avec un transport de marchandises containerisées, depuis le Port du Havre vers le terminal à containers du Port de Gennevilliers, et une fin de parcours vers le bâtiment depuis le terminal à containers (distance d'environ 2 kilomètres) par la route par PL électriques.

Un troisième schéma logistique ferroviaire et routier pourra être mis en œuvre par les exploitants logistiques du projet Green Dock. En effet, terminal ferroviaire du port de Gennevilliers est situé à environ 3 kilomètres du site projet et permettrait de permettre l'approvisionnement de la plateforme

Le trafic routier = les camions



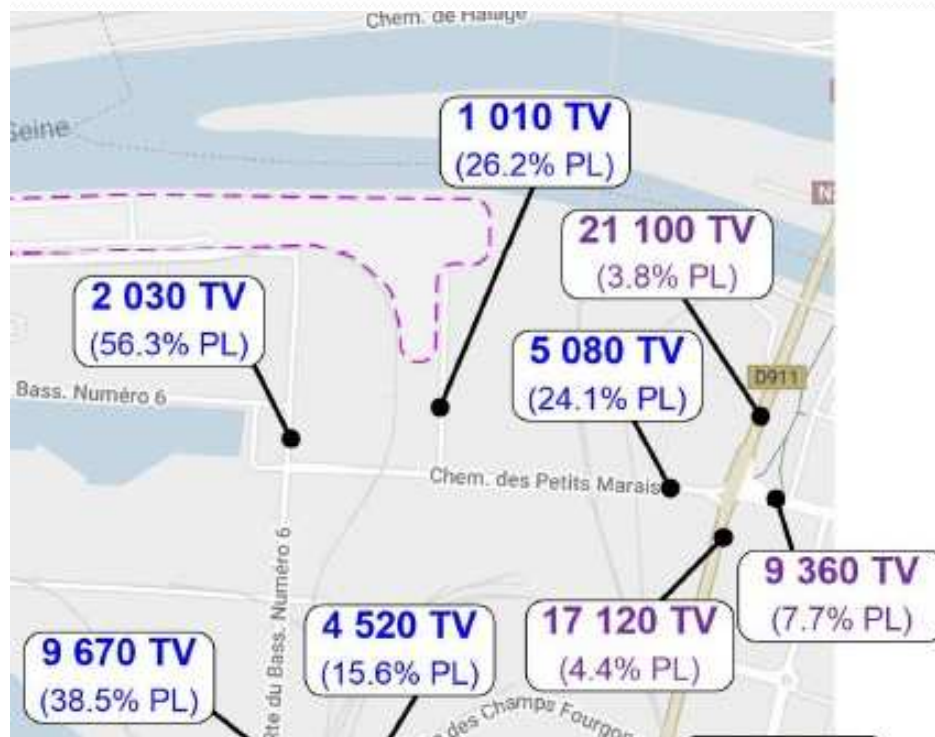
Phase travaux (24 à 28 mois)

Type	Trafic
Poids-lourds	50 à 60 PL par jour
Engins	30 engins par jour
Véhicules légers (utilitaires ou autre)	100 véhicules par jour
Total	~200 véhicules par jour

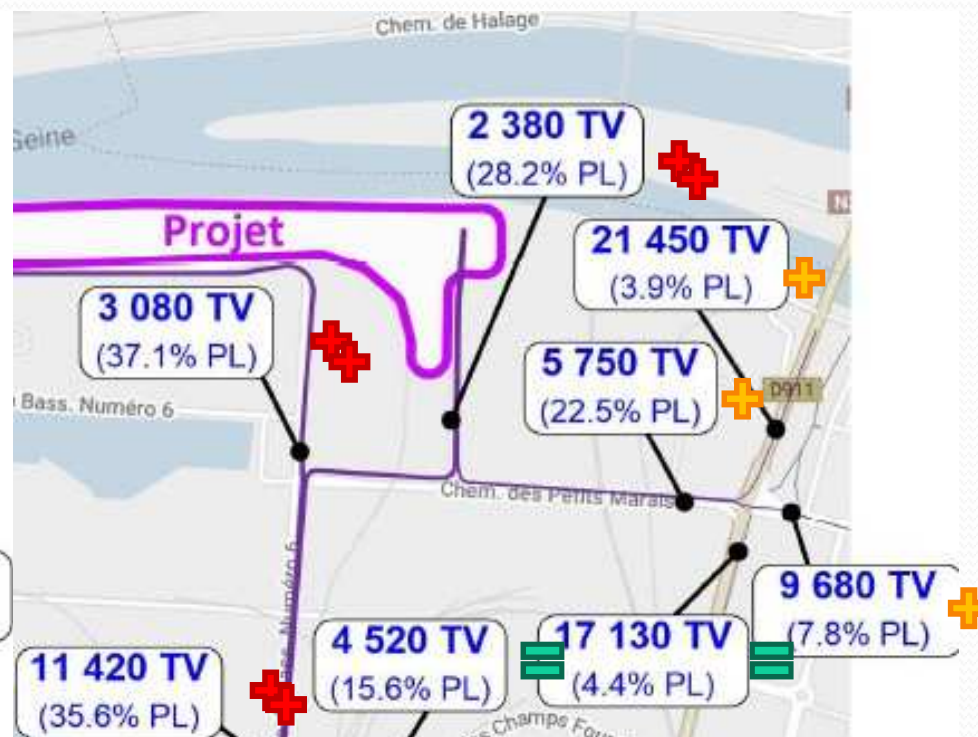
=> 1 véhicule (poids-lourds, engin, toupie, ...) entre ou sort toutes les 3 minutes pendant les journées de travaux

Le fluvial est envisagé comme « mesure de réduction des nuisances » pour le transport des matériaux, sans engagement.

Le trafic routier = les camions



Mars 2022



Avec Green Dock

Le trafic routier = les camions



Phase exploitation (entrepôt en service)

Type	Nb de rotations	Nb d'entrée ou sortie	
PL	204	408	entrées ou sorties
VUL	480	960	entrées ou sorties
VL	525	1050	entrées ou sorties
Total		2418	entrées ou sorties

=> 1 véhicule entre ou sort **toutes les minutes, tous les jours, 24h/24**

Heures de pointe : 6h-18h



Les documents Goodman

Extraits de l'étude d'impact. Pièce 3-2, p.315 et suiv.



Les résultats de cette étude montrent que :

- L'impact du projet sur les conditions de circulation prévisionnelles aux heures de pointe sera relativement faible en comparaison avec les problématiques actuelles, grâce notamment à un dimensionnement conséquent des giratoires et à d'assez faibles volumes de trafic sur les abords immédiats du site en situation de référence⁵²



Figure 173 : Synthèse de l'impact du projet et des conditions de circulations prévisionnelles du secteur en situation de projet (Source : CDVia)

- L'impact du projet sera marginal sur les dysfonctionnements actuels déjà relevés dans le diagnostic, à l'horizon de mise en service, et à l'horizon +20 ans après la mise en service, avec un fonctionnement prévisionnel des carrefours comparable aux heures de pointe à la situation actuelle.

La qualité de l'air

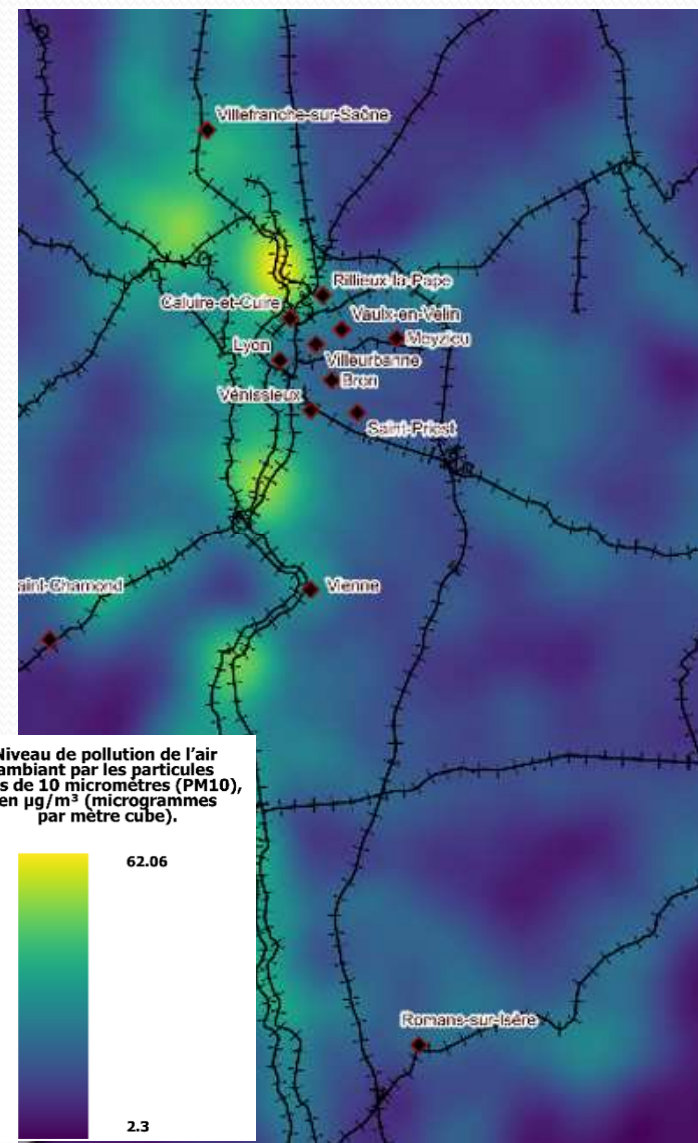
Pollution aux particules fines (PM₁₀, PM_{2,5}) et au dioxyde d'azote (NO₂) est directement lié à la présence d'axes de transport et de fort trafic.

=> Rien dans l'étude d'impact

*Extraits de l'étude d'impact. Pièce 3-2,
Table des matières*

4.4. Incidences sur le milieu humain et mesures associées

- 4.4.1. Incidences sur l'emploi et l'économie
- 4.4.2. Incidences sur le tourisme et les loisirs
- 4.4.3. Incidences sur le trafic lié aux flux de déplacements.....
- 4.4.4. Incidences sur l'environnement sonore et vibratoire.....
- 4.4.5. Incidences sur l'environnement lumineux.....



Source : données ATMO

Trafic



Phase travaux (Précisions)

	Camions / jour	Total
Déblais et apport des matériaux	60	12 000
Construction	25	14 000
Toupie Béton	50	4 300

Pas de fluvial !



Bruit

Bruit / Pollution sonore

De larges inconnues



Bruit / Pollution sonore



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

Bruit / Pollution sonore



Etat futur - 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 nuti (calculé) en dBA	Emergence calculée en dBA	Emergence admissible en dBA	Conformité (Oui/Non)
ZER A	41,0	32,6	41,5	0,5	4,0	OUI
ZER B	44,0	33,1	44,5	0,5	4,0	OUI
ZER C	46,0	33,5	46,0	0,0	3,0	OUI
ZER D	37,5	23,8	37,5	0,0	4,0	OUI
ZER E	38,0	29,9	38,5	0,5	4,0	OUI
ZER F	46,5	36,2	47,0	0,5	3,0	OUI
ZER G	43,0	32,7	43,5	0,5	4,0	OUI

Bruit / Pollution sonore



ZER - Période nocturne - Creux de nuit						
	Niveau de bruit résiduel (mesuré) en dBA		Niveau de bruit ambiant (calculé) en dBA		Conformité	
	2022	2025	2022	2025	2022	2025
ZER A	33,8	41,0	43,5	41,5	NON	OUI
ZER B	32,5	44,0	45,5	44,0	NON	OUI
ZER C	35,4	46,0	46,0	5,0	NON	OUI
ZER D	32,0	37,5	33,0	46,0	OUI	OUI
ZER E	32,6	38,0	40,0	38,5	NON	OUI
ZER F	45,4	46,5	49,0	47,0	NON	OUI
ZER G	46,0	43,0	48,5	43,5	OUI	OUI

Bruit / Pollution sonore



Limite de propriété - Creux de nuit						
	Niveau de bruit résiduel (mesuré) en dBA		Niveau de bruit ambiant (calculé) en dBA		Conformité	
	2022	2025	2022	2025	2022	2025
LP 1	50,0	50,0	55,5	54,0	OUI	OUI
LP 2	49,5	49,5	51,5	50,5	OUI	OUI
LP 3	50,5	50,5	59,5	52,5	OUI	OUI
LP 4	53,5	53,5	56,5	56,5	OUI	OUI
LP 5	54,0	54,0	57,5	55,0	OUI	OUI

Bruit / Pollution sonore



Documents Goodman :

Partie 3 – Etude d'impact Environnemental

Pièce 3.4. – Annexe 10 & 11 Etat sonore INI et étude acoustique

Bilan de la concertation :

https://www.green-dock.com/-/media/project/goodman/france/files/property-lease-site/green-dock/goodman_projet-green-dock_gennevilliers_bilan-general-de-la-concertation.pdf?rev=852e55012c6c48d9bc7fo75b95778c3c&hash=6106527CF134405DDEA43B392ABE855F



Alternatives

Alternatives



Cergy-Pontoise

Messagerie des distribution sur
le site « Green Dock »

Aérolians / Tremblay-en-France

Alternatives



Alternatives



À DÉVELOPPER

Rungis Logistics Centre
Av. Charles Lindbergh, Rungis, France
5500 m²



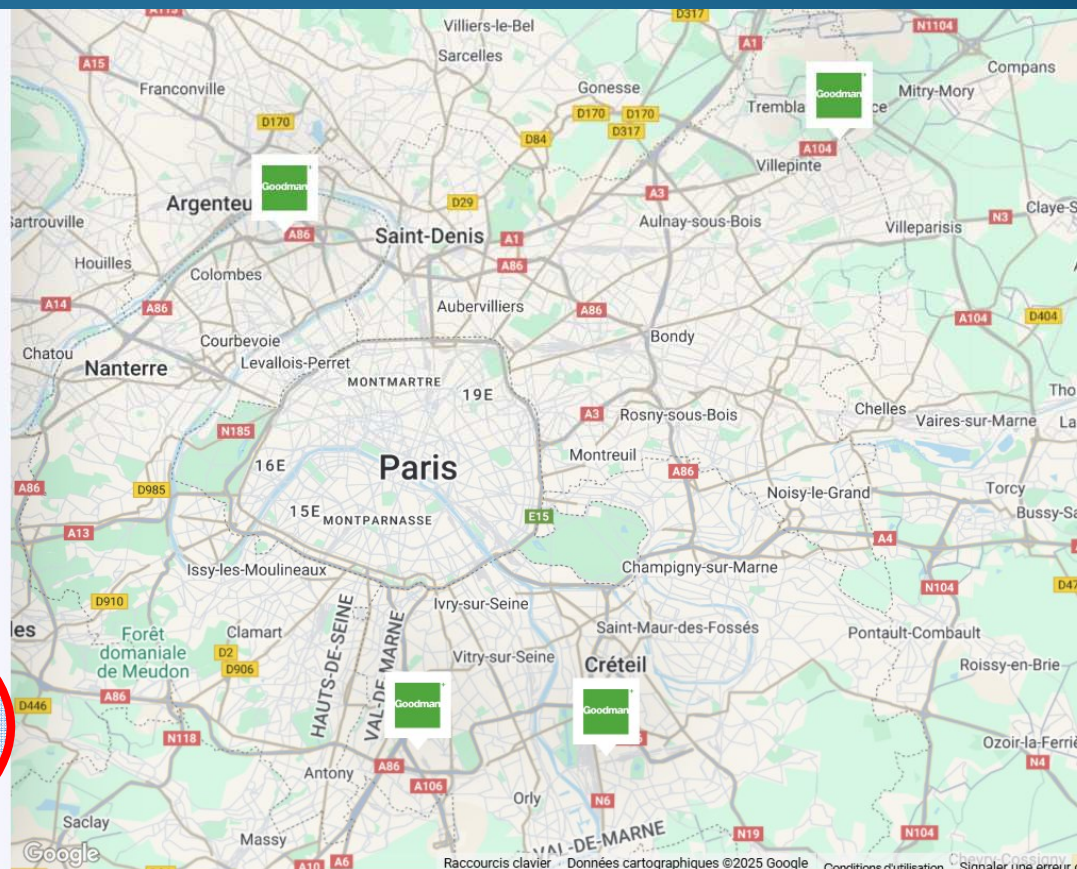
À DÉVELOPPER

Centre Logistique et Industriel Le Mesnil-Amelot
ZAC de la Chapelle de Guivry, Le Mesnil-Amelot, 77230, France
43000 - 190000 m²



À LOUER

Centre Logistique Gennevilliers
37 Route Principale du Port, Gennevilliers, 92230, France
20667 - 20667 m²



Alternatives



Documents Goodman :

Partie 3 – Etude d'impact Environnemental

Pièce 3.2. - PJ4 – Pages 189 à 191

Voir aussi :

<https://www.gsegroup.com/realisation/vailog-segro-paris-air2/>



Rappels pour l'enquête publique



<https://www.enquete-publique-greendock.fr/>

REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ
CONSULTATION & ENQUÊTE PUBLIQUE

Demande d'enregistrement au titre de la législation sur les ICPE et de la loi sur l'eau et demande de délivrance d'un PC pour réaliser et exploiter une plateforme de logistique urbaine à étages multimodale au 22-28 route du Bassin n°6 à GENNEVILLIERS

[Présentation](#) [Déroulement](#) [Documents de présentation](#) [Les contributions](#) [Déposer une contribution](#)

Présentation de l'enquête publique



Information du public

Utilisez le ou les boutons ci-dessous pour télécharger les documents

[Avis d'enquête publique](#)

[Arrêté d'enquête publique](#)

[Avis de prolongation d'enquête publique](#)

[Arrêté de prolongation d'enquête publique](#)

Demande d'enregistrement au titre de la législation sur les ICPE et de la loi sur l'eau et demande de délivrance d'un PC pour réaliser et exploiter une plateforme de logistique urbaine à étages multimodale au 22-28 route du Bassin n°6 à GENNEVILLIERS

Liens ressources



<https://www.la-seine-iles-rives.fr/GreenDock/?PagePrincipale>

<https://www.environnement93.fr/>