



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré**  
**pour le cadrage préalable de l'évaluation environnementale**  
**du projet de plateforme logistique multimodale « Green**  
**Dock » à Gennevilliers (92)**

N°MRAe ACPIF-2023-013  
du 26/07/2023

# Synthèse de l'avis

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a été saisie par le préfet des Hauts-de-Seine d'une demande de cadrage préalable de l'étude d'impact du projet de plateforme logistique multimodale « Green Dock » à Gennevilliers (92).

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale comprend une description du projet, la liste des études envisagées (périmètres d'études, méthodologie), la hiérarchie des enjeux et des impacts (y compris effets cumulés) ainsi que des études en annexe (diagnostic écologique et étude de trafic routier et fluvial).

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale sont :

- le paysage et les milieux naturels (Natura 2000, trame verte, bleue et noire) ;
- le trafic routier et les nuisances associées ;
- l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ses effets ;
- le risque inondation ;
- le risque technologique ;
- la pollution des sols et des milieux.

L'Autorité environnementale rappelle la nécessité de traiter, de façon proportionnée, chacun des enjeux mentionnés au III de l'article L. 122-1 et à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Cette analyse doit en effet couvrir l'ensemble des composantes du projet : à ce stade, la présente note n'approfondit pas l'analyse sur certains enjeux, notamment ceux liés aux déplacements et au climat (manque de données sur les destinations des marchandises pouvant influencer le bilan carbone global du projet, sur les modes de déplacements des futurs employés du site) alors que le projet est présenté comme répondant à des objectifs de décarbonation. À ce titre, l'étude d'impact devra présenter la stratégie de décarbonation du projet, conformément à l'objectif national de neutralité carbone d'ici 2050. Concernant la biodiversité et les milieux naturels, l'Autorité environnementale recommande d'élargir le périmètre d'étude étant donné le milieu vulnérable dans lequel le projet s'insère (berges de Seine situées face à l'île Saint-Denis, site Natura 2000) et la présence du corridor écologique constitué par la Seine.

De plus, l'Autorité environnementale alerte sur la nécessité de présenter la démarche de conception du projet permettant un moindre impact du projet sur l'environnement et la santé. À cet égard, l'étude d'impact devra présenter les solutions alternatives étudiées. Eu égard aux dimensions imposantes du projet (longueur et hauteur importantes) et à la biodiversité en présence, une présentation de variantes permettant de préserver les berges de Seine sera attendue.

Concernant les enjeux sanitaires, l'Autorité environnementale rappelle que les mesures qui relèvent d'obligations réglementaires ne peuvent être considérées comme inscrites dans la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC). Elle invite le maître d'ouvrage à se référer aux lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour analyser les impacts du projet dus à l'activité future du site sur la santé des riverains, notamment en termes de bruit et de pollution atmosphérique, particulièrement vis-à-vis des habitants des coteaux urbanisés d'Épinay-sur-Seine et d'Argenteuil.

Enfin, au-delà du respect des zonages réglementaires liés au risque d'inondation et au risque technologique, l'Autorité environnementale attend que l'étude d'impact présente la démarche de conception du projet visant à assurer sa résilience.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	6
<b>1. Cadrage préalable.....</b>	<b>6</b>
1.1. Contexte et historique.....	6
1.2. Présentation du projet.....	6
1.3. Environnement du site.....	9
1.4. Procédures et calendrier.....	9
1.5. Documents présentés par le demandeur.....	10
1.6. Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale.....	10
<b>2. Les questions posées par le maître d'ouvrage.....</b>	<b>10</b>
2.1. Justification du projet.....	10
2.2. Phasage et calendrier.....	11
2.3. Description du projet.....	11
2.4. Travaux de déconstruction et biodiversité.....	12
2.5. Besoins en eau d'extinction.....	14
2.6. Classement ICPE – Iota.....	14
2.7. Procédures administratives.....	14
2.8. Liste des études environnementales réalisées et à venir dans le cadre du projet.....	15
2.9. Définition des aires d'études.....	16
2.10. Identification des enjeux environnementaux.....	16
2.11. Description du scénario d'évolution probable du terrain en l'absence de mise en œuvre du projet...18	
2.12. Description des incidences prévisionnelles et présentation des mesures envisagées par le porteur de projet.....	18
2.13. Prise en compte de l'enjeu paysage et monuments historiques.....	18
2.14. Prise en compte de l'enjeu inondation et plan de prévention des risques inondations.....	20
2.15. Prise en compte de l'enjeu plan de prévention des risques technologiques.....	21
2.16. Analyse des effets cumulés avec d'autres projets.....	22
2.17. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et les plans, schémas et programmes opposables23	
2.18. Évaluation des risques accidentels/Étude de dangers.....	24
2.19. Méthodologie.....	24

# Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement<sup>1</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

\* \* \*

Conformément à l'article R.122-19 du code de l'environnement et sans préjudice de sa responsabilité quant à la qualité de l'évaluation environnementale, la personne publique chargée de l'élaboration ou de la modification d'un plan, schéma, programme ou document de planification peut consulter l'autorité environnementale sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans le rapport environnemental.

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie pour avis par le préfet des Hauts-de-Seine d'une demande de cadrage préalable sur le projet de plate-forme logistique multimodale « Green Dock » à Gennevilliers (92), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 25 mai 2023.

La MRAe s'est réunie le 26 juillet 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis de cadrage préalable sur le projet de plate-forme logistique multimodale « Green Dock » à Gennevilliers (92).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Éric ALONZO, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme mais sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans l'évaluation environnementale qui devra être menée par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'élaboration de son plan. Il vise à améliorer la conception du plan et à informer le public des enjeux relatifs à son élaboration. Le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de cadrage de l'autorité environnementale pour élaborer son plan.**

---

<sup>1</sup> L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

## LISTE DES SIGLES

- CPAPE :** Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales
- DDAE :** Dossier de demande d'autorisation environnementale
- Driat :** Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement, et des transports d'Île-de-France
- ERC :** Évitement, réduction, compensation
- ICPE :** Installation classée pour la protection de l'environnement
- Iota :** Installations, ouvrages, travaux et activités (législation sur l'eau)
- OMS :** Organisation mondiale de la santé
- PCAEM :** Plan climat air énergie métropolitain
- PCAET :** Plan climat air énergie territorial
- PDUIF :** Plan de déplacement urbain d'Île-de-France
- PGRI :** Plan de gestion des risques d'inondation
- PLU :** Plan local d'urbanisme
- PNPD :** Plan national de prévention des déchets
- PPA :** Plan de protection de l'atmosphère
- PPRi :** Plan de prévention des risques et inondations
- PPRt :** Plan de prévention des risques technologiques
- PRPGD :** Plan régional de prévention et de gestion des déchets de la région Île-de-France
- Scot :** Schéma régionale de cohérence territoriale
- Sdage :** Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie (2022-2027)
- SODD :** Schéma d'orientation et de développement durable
- SRC :** Schéma régional des carrières
- SRCAE :** Schéma régionale du climat, de l'air et de l'énergie
- SRCE :** Schéma régional de cohérence écologique
- UDEAT :** Unité départementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports
- VUL :** Véhicules utilitaires légers (inférieurs à 3,5 tonnes)

# Avis détaillé

## 1. Cadrage préalable

Le cadrage préalable est défini par l'article L122-1-2 du code de l'environnement. Il permet à un maître d'ouvrage de solliciter un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact.

Il est rappelé ici que le maître d'ouvrage doit se conformer aux règles de l'évaluation environnementale mentionnées aux articles R122-4 et suivants du code de l'environnement. Une attention particulière devra être portée à la description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement en phase chantier comme en phase d'exploitation ; cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement, et à défaut, les compenser.

### 1.1. Contexte et historique

La présente demande de cadrage préalable émane de la société Goodman France et a été déposée auprès du préfet des Hauts-de-Seine le 24 avril 2023. Le projet Green Dock dont elle est maître d'ouvrage a, selon le dossier, été lauréat de l'appel à projets lancé par Haropa Port lancé en octobre 2020 suite à l'expiration de la convention entre Logimmo et Haropa Port.

À titre informatif, la société Goodman France précise que son projet relève du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n° 1510-2b de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), et des rubriques n°1, 27 et 39 du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'environnement et qu'il n'est donc pas soumis à évaluation environnementale obligatoire (examen au cas par cas normalement prévu). Elle a cependant souhaité le soumettre à une procédure d'autorisation environnementale afin de « répondre à l'ensemble des exigences induites par une telle procédure, notamment fournir une étude d'impact adaptée et soumettre le projet à enquête publique » (p. 69), conformément à l'article R.512-46-9 troisième alinéa du code de l'environnement, avec le dépôt d'un Dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE), qui prévoit la possibilité de basculer en procédure d'autorisation lorsque la sensibilité du milieu et les caractéristiques spécifiques du projet le justifient.

### 1.2. Présentation du projet

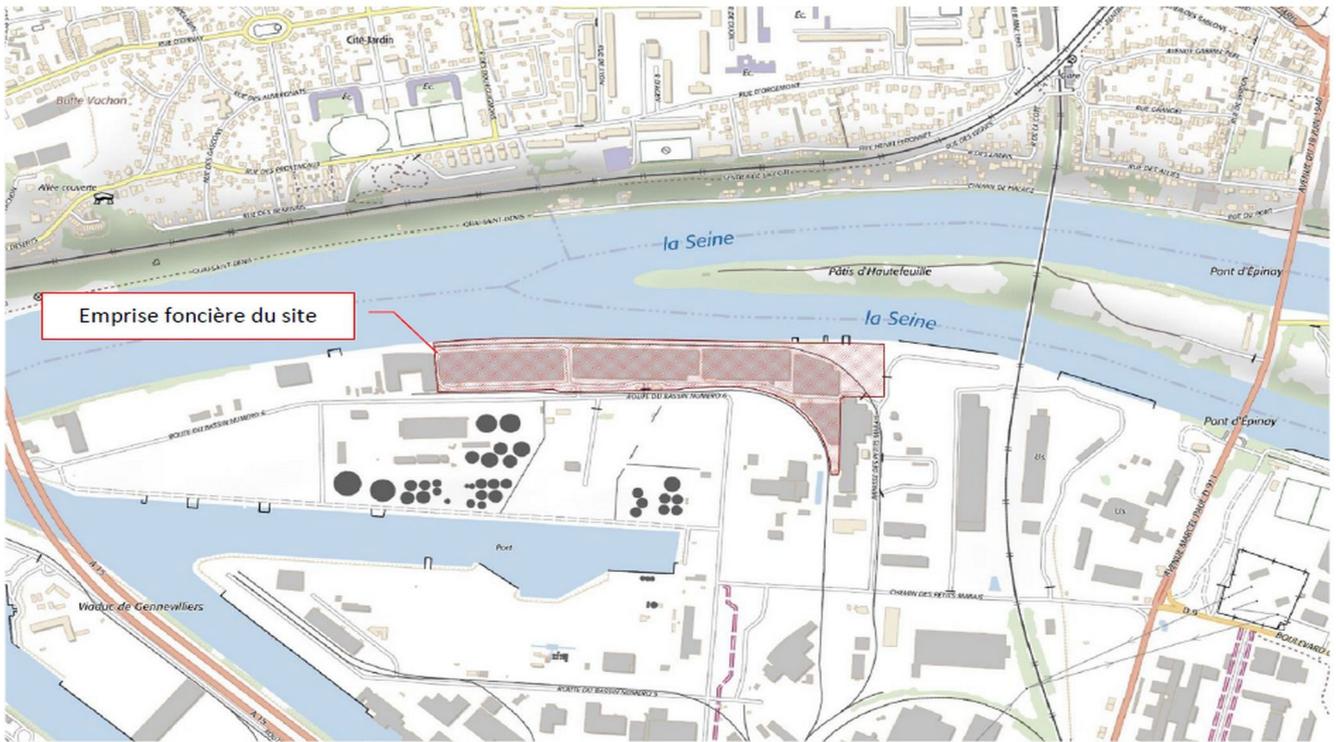
Le site se trouve en bordure de Seine, sur une superficie de 6,3 ha, à proximité immédiate des dépôts pétroliers Sogep (site Seveso seuil haut<sup>2</sup>) et Trapil (Site Seveso seuil bas), et du site Suez Chemicals (Seveso seuil bas). À son extrémité ouest se trouve notamment un site Natura 2000 : l'île Saint-Denis.

Le projet s'implante en bord de Seine, au sein du port industriel et logistique de Gennevilliers (92) appartenant à Haropa Port, établissement public de l'État regroupant les ports fluvio-maritimes de l'Axe Seine (Paris, Rouen et Le Havre).

Actuellement occupé par des activités logistiques (commerce de gros, stockage et fabrication de peintures, vernis, stockage de produits chimiques, logistique et petite activité) dont l'exploitant est la société MGF, le site faisait l'objet d'une convention avec Haropa arrivant à échéance en fin d'année 2021. Le projet prévoit la démolition des bâtiments utilisés aujourd'hui.

---

<sup>2</sup> Seveso est le nom générique d'une série de directives européennes relatives à l'identification des sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs suite à celui qui a touché la ville italienne de Seveso. Les établissements industriels concernés sont classés en « Seveso seuil haut » ou en « Seveso seuil bas » selon leur aléa technologique, dépendant des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent.

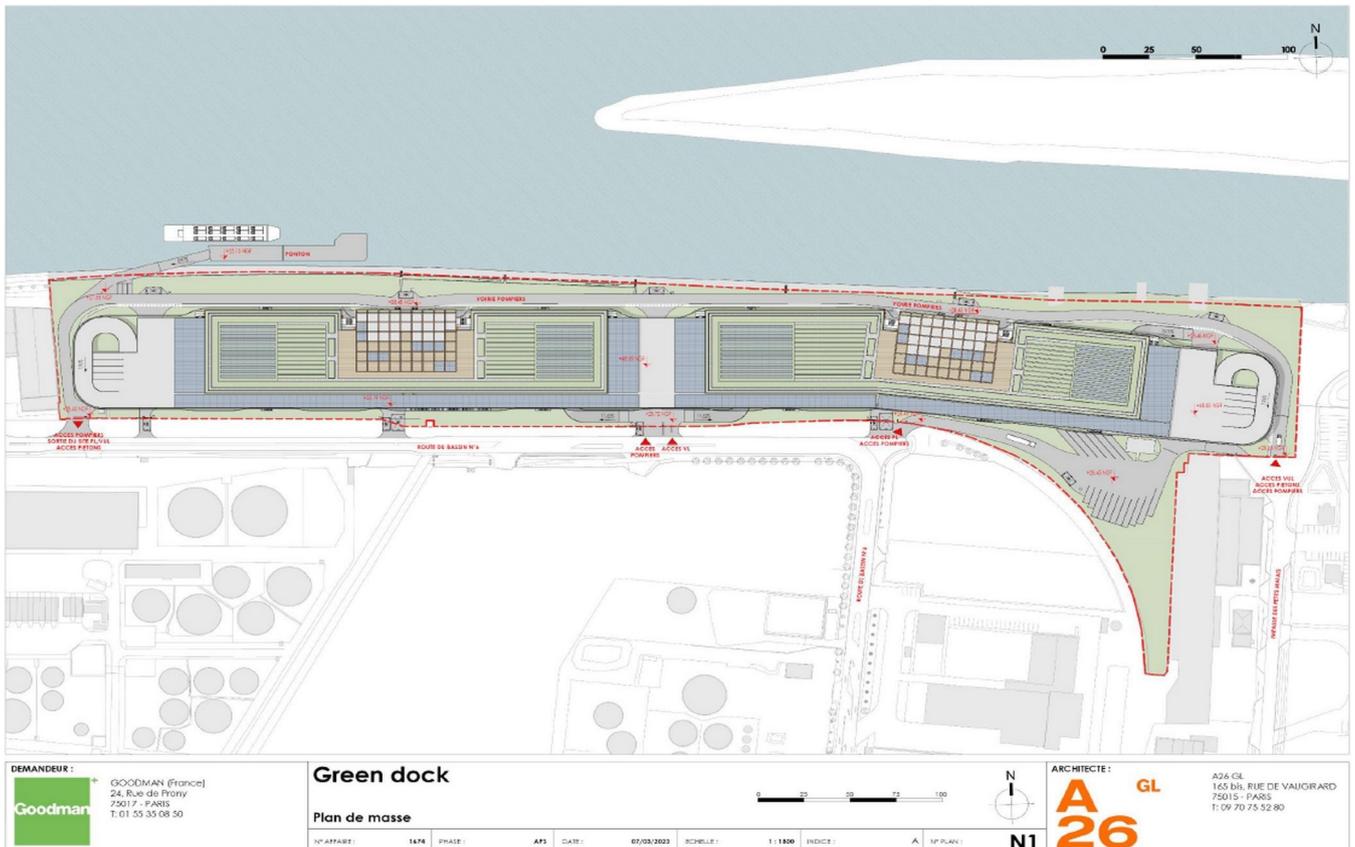


0 100 200 m



Plan de localisation du projet sur un extrait de plan IGN au 1/5000

Illustration 1: Plan localisation du projet (source: note de cadrage, p. 12)



DEMANDEUR :  
**Goodman**  
 GOODMAN (France)  
 24, Rue de Frény  
 75017 - PARIS  
 T: 01 55 35 08 50

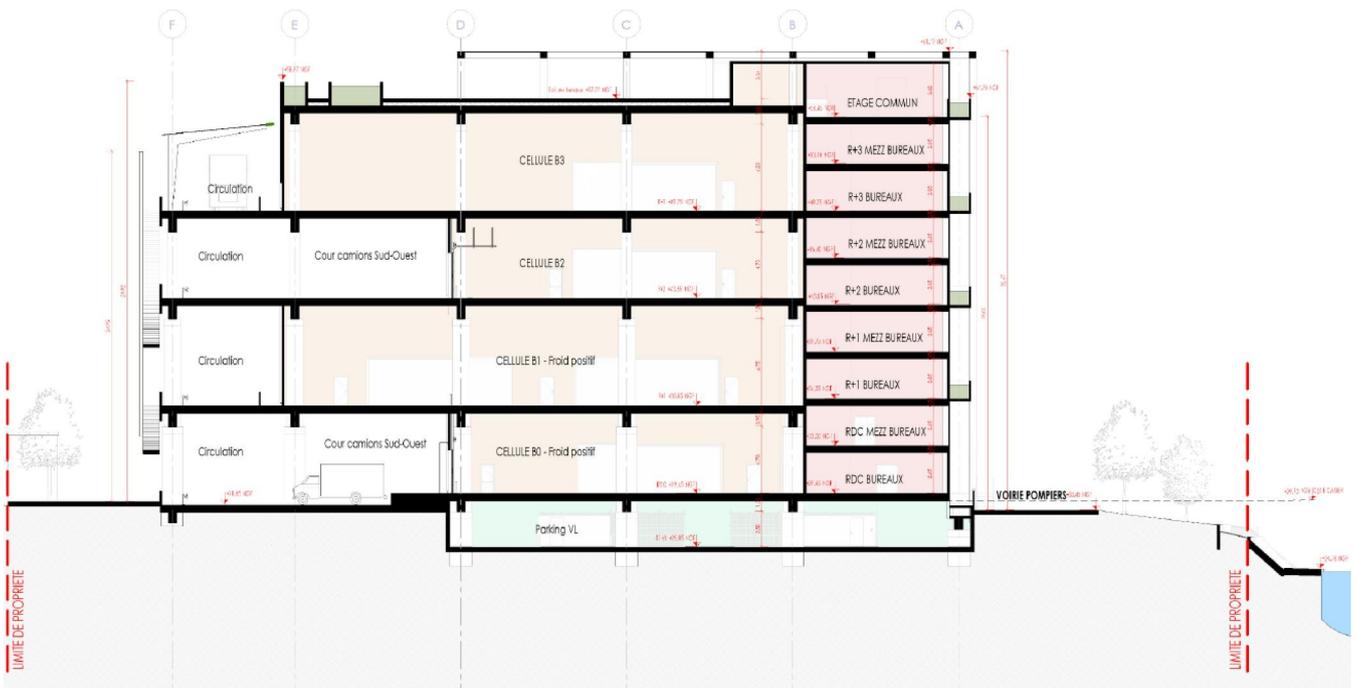
**Green dock**

Plan de masse

N° AFFAIRE: 1476 PHASE: AFS DATE: 02/03/2023 ECHELLE: 1:1500 INDICE: A N° PLAN: N1

ARCHITECTE:  
**A26 GL**  
 A26 GL  
 165 bis, RUE DE VALOIRARD  
 75015 - PARIS  
 T: 06 70 25 32 80

Illustration 2: Plan masse du projet (source : Annexe 1 de la note de cadrage)



**Illustration 3: coupe du projet au droit des bureaux (source : note de cadrage, p. 27).**

Le projet Green Dock prévoit de développer la construction d'un bâtiment sur une emprise au sol totale de 35 000 m<sup>2</sup> pour une hauteur de près de 33 m (contre 13,60 m actuellement)<sup>3</sup>.

Il est constitué de deux double-blocs d'entrepôts, d'une longueur respective de 220 m et de 250 m pour une largeur maximale de cinquante mètres, reliés à chaque étage par une « cour » accueillant les poids lourds. Ils comporteront 85 000 m<sup>2</sup> dédiés au stockage répartis sur quatre niveaux dotés de grands hauteurs sous plafond (rez-de-chaussée + trois étages pouvant aller jusqu'à 6,75 m de haut) et accessibles aux poids lourds via des rampes situées aux extrémités (« cour est » et « cour ouest »).

Le sous-sol est dédié au stationnement de 800 véhicules légers, 140 deux roues motorisés, 268 vélos et 150 véhicules utilitaires logistiques légers (VUL) (p. 29).

Dans chacun de ces deux double-blocs incluent un volume de huit étages (hauteur sous plafond courante de 2,85 m), développant un total de 11 000 m<sup>2</sup> de bureaux.

Il est prévu d'utiliser la voie d'eau pour transporter une partie des marchandises, un ponton flottant étant aménagé à cet effet sur la Seine.

Le projet de ferme urbaine initialement prévue sur le toit de l'entrepôt a été abandonné (p. 54) au profit de panneaux photovoltaïques d'une surface de 17 000 m<sup>2</sup> pour 1,5 MWC<sup>4</sup> de puissance (en cours de définition) et d'espaces végétalisés.

Le projet Green Dock devrait accueillir 700 employés, répartis entre les surfaces administratives de bureaux (environ 200) et les surfaces logistiques (environ 500). Selon la note de cadrage, le site fonctionnera tout au long de la semaine avec un roulement en un, deux ou trois huit selon la spécificité des postes (p. 41).

Selon le dossier, le site sera susceptible d'accueillir au total environ 50 000 palettes représentant environ 40 000 tonnes de marchandises combustibles (les données fournies pouvant varier). Les produits stockés seront des matières et produits de consommation courante, ne présentant pas d'autres risques que leur combustibilité.

<sup>3</sup> Selon les plans fournis p.27-28 de la note.

<sup>4</sup> Mégawatt-crête : puissance électrique maximale pouvant être produite par les cellules photovoltaïques dans des conditions standard (irradiance, position et température des panneaux, etc.)

Selon le dossier, deux schémas logistiques d'approvisionnement seront utilisés :

- un par voie routière pour le transport des marchandises depuis un site de production ou un autre entrepôt, selon le client utilisateur concerné ;
- l'autre par voie fluviale pour le transport de marchandises conditionnées en containers 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 deux kilomètres par la route).

La distribution des marchandises dite « du dernier kilomètre » passant par le bâtiment sera également réalisée selon un schéma routier (transport des marchandises depuis la plateforme vers les points de livraison) et un schéma fluvial (avec transport des marchandises, chargées dans des VUL, vélo-cargos ou caisses mobiles, au moyen de barges opérant depuis l'infrastructure de ponton du projet, vers les points de livraison situés le long de la Seine, entre Gennevilliers et Paris).

### 1.3. Environnement du site

Proche du viaduc de l'autoroute A15 (200 000 véhicules/jour au niveau d'Argenteuil), le site fait face aux coteaux des zones urbanisées d'Épinay-sur-Seine et d'Argenteuil, situées sur la rive droite de la Seine à environ deux cents mètres du site.

Il est couvert par le zonage du plan de prévention des risques d'inondation de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine approuvé le 9 janvier 2004 et modifié le 11 juillet 2022. La partie ouest du site est concernée par un périmètre du plan de prévention des risques technologiques (PPRt) d'un dépôt pétrolier de la société Total, approuvé le 11 avril 2013. Le dépôt pétrolier est voisin d'autres sites industriels (dont plusieurs Seveso). Son sous-sol est traversé par des canalisations d'hydrocarbures de la société Trapil.

Il se trouve à proximité du site Natura 2000 de l'île Saint-Denis et de corridors écologiques de la trame verte et bleue du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) approuvé le 26 septembre 2016.

Il est enfin en partie couvert par un périmètre de protection de monument historique (« l'allée couverte des déserts ») situé à Argenteuil, à environ trois cents mètres du site.

### 1.4. Procédures et calendrier

Le projet de plateforme logistique multimodale de la société Goodman France relève du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Certaines cellules exploitées (entrepôt couvert comportant plus de cinq cents tonnes de matières combustibles) sont soumises à enregistrement (rubrique 1510-2) ; les ateliers de charges d'accumulateurs pour les installations de recharge pour véhicules électriques sont soumis à déclaration (rubrique 2925).

Le projet devra par ailleurs faire l'objet d'une autorisation au titre de la législation sur l'eau (nomenclature installations, ouvrages, travaux et activités - Iota) (rubriques 1.2.2.0, 3.1.1.0 et 3.2.2.0.) et d'une procédure relevant également du code minier (rubrique à confirmer) pour la rubrique 5.1.1.0<sup>5</sup> (réinjection dans une même nappe des eaux prélevées pour la géothermie) concernant le recours du projet à la géothermie.

Le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale obligatoire. Toutefois, en application de l'article R.512-46-9 (3<sup>e</sup> alinéa) du code de l'environnement, sur demande anticipée du porteur de projet et au regard de ses caractéristiques, de son implantation et de son environnement, le basculement en procédure d'autorisation environnementale a été sollicité par le maître d'ouvrage et emporte l'obligation de réaliser l'évaluation environnementale du projet, au sein d'un dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE).

---

<sup>5</sup> Ainsi que d'un régime de déclaration pour d'autres rubriques de la nomenclature Iota : 1.1.1.0, 2.1.1.0, 2.1.5.0, 2.2.3.0, 3.1.2.0, 3.1.3.0, 3.1.4.0

## 1.5. Documents présentés par le demandeur

La note jointe à l'appui de la demande comporte une analyse des différentes composantes du projet et des procédures applicables. Elle étudie ensuite, de façon plus ou moins détaillée selon le cas, les enjeux environnementaux et les incidences potentielles du projet pour le paysage, la biodiversité, les déplacements, le climat, la qualité de l'air, le bruit, la pollution des sols, et les risques technologiques et d'inondation.

Elle est accompagnée d'un diagnostic écologique et d'une étude de circulation et d'accessibilité « fluviale » et « routière ».

## 1.6. Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale sont :

- le paysage et les milieux naturels (Natura 2000, trame verte, bleue et noire) ;
- le trafic routier et les nuisances associées ;
- l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ses effets ;
- le risque inondation ;
- le risque technologique ;
- la pollution des sols et des milieux.

# 2. Les questions posées par le maître d'ouvrage

## 2.1. Justification du projet

### Questions posées par le maître d'ouvrage :

*Les modalités d'analyse de la justification du projet présentée sont-elles cohérentes au regard des attentes pour ce type de projet ?*

### Éléments présents dans le dossier :

La note de cadrage présente d'abord l'origine du projet : la réponse à l'appel à projets lancé par Haropa Port dans le cadre de la cessation d'activités de la société financière Logimmo et Développement afin de répondre « aux objectifs de densification et de restructuration des activités économiques de la zone comme prévu dans les documents d'urbanisme et notamment le schéma d'orientation et de développement durable (SODD) du Port de Gennevilliers ».

Elle justifie ensuite le choix géographique par plusieurs critères : la localisation en bord de voie d'eau pour favoriser le développement du trafic fluvial et en zone dense et multimodale — boulevard intercommunal (D 19) et réseau autoroutier francilien (A15 et A86) — pour atteindre un objectif de décarbonation du transport de marchandises (logistique de transport urbain zéro émissions pour la livraison du dernier kilomètre), ainsi que dans une zone industrialo-portuaire existante afin de ne pas artificialiser les sols. Par ailleurs, la note justifie la démolition complète des bâtiments existants par l'impossibilité de les restructurer tant « d'un point de vue économique qu'environnemental ».

L'Autorité environnementale relève que la note n'évoque pas dans le paragraphe dédié l'étude de solutions de substitution mais qu'elle indique seulement que « Goodman France présentera dans l'étude d'impact la justification du besoin de stockage (démonstration que la construction de nouvelles surfaces d'entrepôts logistiques répond à un besoin précisément identifié et quantifié) et démontrera que le choix du projet est celui du moindre impact environnemental » (p. 17).

### Réponse de l'Autorité environnementale :

L'Autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact doit comporter, comme l'indique le 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ». Elle aura donc à restituer les termes de l'analyse multicritères effectuée pour justifier les choix retenus dans le cadre du projet au regard de leurs impacts sur l'environnement et la santé humaine.

L'examen de solutions alternatives peut porter sur différents éléments constitutifs du projet, souvent interdépendants : les objectifs, l'implantation, la programmation, les solutions techniques retenues, les performances (d'exploitation, environnementales), le calendrier, etc.

Selon l'Autorité environnementale, les principes exposés dans la note de cadrage, notamment l'impossibilité de restructuration des bâtiments existants et la part modale retenue pour le transport fluvial par rapport au transport routier, ne sont pas à ce stade suffisamment objectivés. Ils devront l'être notamment au regard d'un bilan carbone global du projet (selon une approche cycle de vie). L'étude d'impact doit apporter des éléments suffisamment factuels et argumentés pour permettre d'apprécier l'analyse réalisée (sites alternatifs envisagés ou envisageables, comparaison qualitative des sites au regard des impacts potentiels sur l'environnement, étude de variantes du projet et comparaison multi-critères, etc.).

La justification du projet doit également être développée au regard des orientations des documents de planification type (cf. partie 2.18) et des objectifs nationaux, notamment en matière de lutte contre le changement climatique et d'adaptation à ses effets.

## 2.2. Phasage et calendrier

### Questions posées par le maître d'ouvrage :

*La description du calendrier projeté est-elle suffisamment détaillée au regard des attentes pour ce type de projet ?*

### Éléments présents dans le dossier :

La note de cadrage présente un planning succinct des travaux envisagés : début des travaux au quatrième trimestre de 2024 et livraison du projet au quatrième trimestre de 2026.

### Réponse de l'Autorité environnementale :

Le dossier devra préciser le calendrier du chantier par phase en évaluant pour chacune d'entre elles les impacts chantier susceptibles de pollutions ou de nuisances pour les riverains (risques de pollutions dans les milieux, nuisances acoustiques, dégagements de poussières, gestion des déchets, impacts lumineux, etc.), notamment au niveau de la rive droite de la Seine à Épinay-sur-Seine et à Argenteuil. Il devra également proposer des mesures précises pour les éviter et les réduire assorties de leurs conditions de mise en œuvre et de suivi.

## 2.3. Description du projet

### Questions posées par le maître d'ouvrage :

*La description du projet dans son ensemble présentée au §2.4 est-elle suffisamment détaillée au regard des attentes pour ce type de projet ?*

### Éléments présents dans le dossier :

Une description du site et du projet est fournie pages 19 à 49 de la note, accompagnée de certains plans (localisation, vues aériennes), coupes, et schémas.

## Réponse de l'Autorité environnementale :

Au sein de l'étude d'impact, la description du projet concernant notamment les dimensions des entrepôts (emprises, hauteurs maximales comprenant notamment les équipements en toiture, linéaire mobilisé en longueur côté berge...) devra être plus précise et apparaître distinctement pour l'analyse du dossier par l'Autorité environnementale et pour le public. Elle s'appuiera autant que faire se peut sur des plans masses, schémas, perspectives et coupes (à plusieurs échelles) permettant de comprendre les différentes composantes du projet (bâti, espaces de circulation, espaces verts, centrale photovoltaïque, emprise par rapport aux berges de Seine, etc.) et sa localisation dans l'environnement proche et lointain (zone du port et zone élargie aux communes frontalières notamment).

Elle devra aussi détailler les activités de logistique et de bureaux (flux de véhicules attendu, par voie routière et fluviale pour les marchandises et les employés) et les durées de fonctionnement qui n'apparaissent pas clairement (fonctionnement de jour et de nuit *a priori*, 24 h sur 24, sept jours sur sept). Ces informations devront également apparaître clairement dans le résumé non technique dans un souci de transparence et de bonne information du public. La future étude d'impact devra apporter des précisions quant à la destination et l'usage de ces surfaces logistiques et donc sur l'impact carbone global du projet (émissions de gaz à effet de serre du « scope 3<sup>6</sup> » notamment lié au transport des marchandises).

Concernant le trafic et les nuisances associées susceptibles d'être générées par le projet, le pétitionnaire devra présenter sa démarche d'optimisation des flux pour atteindre le bilan carbone le plus réduit possible compte tenu de la stratégie marquée de décarbonation clairement affichée par le projet.

Il devra quantifier précisément les émissions de gaz à effet de serre générées ou évitées par la mise en place des solutions exposées (matériaux à faible empreinte carbone et/ou recyclés, recours aux énergies renouvelables photovoltaïque et géothermique, bornes de recharge électrique, flotte zéro émissions etc., cf. p. 47-48).

Concernant le recours, pour le fonctionnement du site, à la production d'énergie à partir de ressources renouvelables, provenant notamment de la géothermie sur nappe comme envisagé (p. 70) et de la centrale photovoltaïque (p. 23), il devra préciser la part des énergies renouvelables dans le bilan énergétique du projet (en phase exploitation mais aussi en phase travaux). Les choix retenus sont à préciser et à justifier. Selon l'Autorité environnementale, le développement de ce potentiel est, avec celui de la sobriété et de la performance énergétique, un des critères à privilégier pour opter entre plusieurs solutions ou variantes du projet.

## 2.4. Travaux de déconstruction et biodiversité

### Question posée par le maître d'ouvrage :

*La MRAe est-elle d'accord sur le principe que l'état initial du DDAE sera un état post démolition (bien que celle-ci n'ait pas encore été réalisée à la date du dépôt de ce DDAE) ?*

*La MRAe est-elle d'accord sur le principe que la phase de démolition portée par HAROPA Port sera traitée de façon synthétique dans un chapitre spécifique de l'étude d'impact ou part-elle du principe que cette opération est indépendante du projet Green Dock et qu'un simple rappel est suffisant ?*

*La MRAe est-elle d'accord sur le principe que les mesures proposées par HAROPA PORT dans le cadre de son document complémentaire relatif aux espèces protégées seront présentées dans l'étude d'impact au sein d'un chapitre spécifique, indépendant de celles proposées par HAROPA, permettant ainsi de distinguer les différentes responsabilités de chacun ?*

<sup>6</sup> « Scope » 1 : émissions directes (résultant de la combustion d'énergie, des procédés industriels, de l'élevage, etc. - ) ; « scope 2 » : émissions indirectes liées à l'importation sur le territoire d'électricité, de chaleur et de froid ; et « scope 3 » : autres émissions indirectes liées à la production d'énergie - extraction, raffinage, transport, et émissions tout au long du cycle de vie des produits consommés sur le territoire - fabrication, traitement des déchets, etc.

La MRAe peut-elle valider le mécanisme de continuité écologique entre le projet de démolition et le projet de construction au regard de la thématique « dérogation espèces protégées » du permis de démolir porté par HAROPA Port ?

### Éléments présents dans le dossier :

La note de cadrage indique que les travaux de démolition assurés par Haropa Port devraient être réalisés au deuxième trimestre 2023 suite au permis de démolir obtenu en avril 2023 (deux cellules de l'actuel entrepôt ont déjà été détruites en février-avril 2022 par Logimmo).

La note indique également qu'un document complémentaire relatif à l'étude des incidences Natura 2000 a été transmis par Haropa Port aux services de l'État chargés de la thématique biodiversité en avril 2023 afin de porter à leur connaissance les mesures proposées relatives aux deux espèces protégées identifiées sur la zone.

La dernière question concernant le « mécanisme de continuité écologique entre le projet de démolition et le projet de construction au regard de la thématique "dérogation espèces protégées" » se réfère à un sujet qui n'est pas abordé dans le dossier de demande préalable, il n'est mentionnée que dans la synthèse et renvoie vers un paragraphe où il n'est pas traité. En l'état, elle n'est pas compréhensible.

### Réponse de l'Autorité environnementale :

La détermination d'un périmètre d'étude d'impact s'effectue en partant de celui du projet et en évaluant son aire d'influence en fonction de ses incidences estimées directes et indirectes, à court, moyen et long terme, en phase de travaux comme d'exploitation. En l'espèce, les éléments relatifs à la démolition sont pleinement constitutifs du projet lui-même puisqu'ils le conditionnent et lui sont fonctionnellement liés<sup>7</sup>.

Ils devront en particulier être intégrés au bilan carbone du projet, en présentant les mesures visant à éviter, réduire voire compenser les émissions de gaz à effet de serre liées aux travaux de démolition, en indiquant les filières de traitement, de stockage, de réemploi et de recyclage des déchets qui seront mobilisées. Cette démarche doit être reproduite pour l'analyse des incidences du projet sur la biodiversité. Étant donné les enjeux importants identifiés dans le diagnostic écologique joint au dossier, les incidences de la démolition et de la construction sur la biodiversité doivent être analysées conjointement sur la base de l'état initial réalisé avant les travaux de démolitions.

L'Autorité environnementale relève que, bien que dans un contexte urbain dense, l'état d'abandon actuel du site permet des dynamiques favorables à la biodiversité, à la fois par le développement d'espaces de végétation favorables à certaines espèces d'oiseaux, de chiroptères, de reptiles et d'insectes, mais également par la présence de bâtiments abandonnées permettant la nidification d'un cortège d'espèces remarquables. De fait, les choix d'aménagement d'un tel secteur doivent tenir compte de ces dynamiques de biodiversité et évaluer les conséquences qu'ils emportent.

À cet effet, l'Autorité environnementale rappelle que lorsqu'un projet est susceptible de dégrader, voire détruire des habitats d'espèces protégées, l'incidence occasionnée ne peut vraisemblablement pas être suffisamment évitée et réduite par des seules mesures de réduction techniques. Il est probable que des mesures compensatoires soient nécessaires.

Enfin, si une autorisation de dérogation à la protection des espèces est accordée à Haropa dans le cadre des travaux de démolition, cette dérogation ne se poursuit pas de droit pour les travaux de construction.

<sup>7</sup> Cf. article du code de l'environnement L122-1 : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

## 2.5. Besoins en eau d'extinction

### Question posée par le maître d'ouvrage :

*Les services concernés consultés dans le cadre de cette note de demande de cadrage préalable valident-ils les hypothèses retenues dans le calcul de la D9 ?*

**Éléments présents dans le dossier :** Néant.

**Réponse de l'Autorité environnementale :** Cette question s'adresse aux services de l'État, en l'occurrence aux services départementaux d'intervention et de secours du ministère de l'intérieur (SDIS), et ne relève pas de la compétence de l'Autorité environnementale.

## 2.6. Classement ICPE – Iota

### Question posée par le maître d'ouvrage :

*La MRAe identifie-t-elle d'autres rubriques ICPE et/ou IOTA que celles citées aux §4.4.2 et §4.4.1 ?*

*La MRAe identifie-t-elle des contraintes particulières et des dispositions spécifiques à prendre en considération pour l'activité de recharge de batteries de véhicules électriques classées au titre de la rubrique 2925-2 (à noter qu'à ce jour, ces activités projetées sur site ne sont pas encadrées par un texte réglementaire) ?*

*La reprise du perré béton étant concernée par les rubriques IOTA 3.1.2.0 et 3.1.4.0, les deux rubriques sont-elles à viser ou seulement l'une des deux ?*

*Le projet est concerné en première approche par la rubrique IOTA 5.1.1.0. (GMI). La MRAe confirme-t-elle que le dossier au titre du code minier prend le pas sur le dossier au titre du code de l'environnement pour ce qui est de la procédure au titre de cette rubrique ?*

**Éléments présents dans le dossier :** Néant.

### Réponse de l'Autorité environnementale :

Ces questions relèvent de la compétence des services de l'État chargés de l'instruction du dossier d'autorisation environnementale ICPE.

Néanmoins, l'Autorité environnementale attend que le dossier, notamment l'étude de dangers, décrive précisément la prise en compte de l'ensemble des risques d'incendie, mais également de pollution, avec une analyse approfondie en particulier des effets cumulés potentiels, ou des effets dominos, entre différentes composantes du projet ainsi qu'avec d'autres installations existantes ou en projet dans le voisinage (notamment projet de méthaniseur Syctom, la présence des dépôts pétroliers Seveso Sogep<sup>8</sup> et Trapil<sup>9</sup>). La question de l'auto-contrôle des matières entreposées et de leur dangerosité doit également être un point de vigilance. Par ailleurs, l'interaction éventuelle entre le risque industriel et le risque naturel d'inondation est un autre point de vigilance sur lequel une analyse sera attendue.

Enfin sur la question particulière de l'activité de recharge de batteries de véhicules électriques, le risque d'incendie lié aux stations de recharge et aux batteries de véhicules électriques doit être étudié dans le cadre de l'étude de dangers.

## 2.7. Procédures administratives

### Question posée par le maître d'ouvrage :

*La MRAe valide t-elle la démarche administrative envisagée présentée au §4.4 ?*

*Dans le cas où vous accepteriez notre démarche, nous prévoyons d'utiliser l'outil de Téléprocédure pour le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation environnementale dématérialisé sur service-public.fr. Néanmoins,*

<sup>8</sup> Site Seveso seuil haut

<sup>9</sup> Site Seveso seuil bas

*pourriez-vous nous indiquer si des exemplaires papiers seront demandés, et dans l'affirmative, le nombre d'exemplaires et ainsi que le moment de leur transmission ?*

*La MRAe confirme-t-elle l'intégration de l'autorisation au titre du code minier dans le dossier d'évaluation environnementale à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2023 dans le cas où le projet dépasse les seuils de la GMI ?*

*La MRAe identifie-t-elle d'autres procédures que celles citées au §4 ?*

**Éléments présents dans le dossier :** Néant.

**Réponse de l'Autorité environnementale :**

Ces questions relèvent des services de l'État notamment chargés de l'instruction du dossier d'installation classée pour la protection de l'environnement (services risques et installations classées de l'UDEAT des Hauts-de-Seine de la Driat), des dossiers au titre de la législation sur l'eau (service police et politiques de l'eau de la Driat) et des dossiers de géothermie (service énergie bâtiment de la Driat).

## 2.8. Liste des études environnementales réalisées et à venir dans le cadre du projet

**Question posée par le maître d'ouvrage :**

*La MRAe identifie-t-elle d'autres études que celles réalisées ou prévues dans le cadre de l'étude d'impact (diagnostic de pollution du sous-sol, étude géotechnique, étude GES, état initial acoustique, PPRi...) ?*

**Éléments présents dans le dossier :** Selon la note de cadrage (p. 73), plusieurs études sont prévues dont certaines déjà engagées (éventuellement mises à jour pour certaines) telles que :

- étude de bruit (mesures et modélisations) ;
- étude de luminosité et d'ensoleillement (impacts sur les riverains et sur la zone Natura 2000) ;
- étude de trafic routier et fluvial ;
- étude air et santé ;
- évaluation des risques climatiques ;
- étude biodiversité ;
- diagnostic de pollution des sols ;
- études hydrogéologiques (agressivité des bétons, évaluation des niveaux de plus hautes eaux souterraines, évaluation du débit d'exhaure) ;
- étude sur la faisabilité géothermique ;
- étude géotechnique de conception (mission G2 au niveau de l'avant-projet) ;
- simulation thermique et énergétique dynamique du bâtiment ;
- diagnostic de repérage amiante dans les enrobés.

D'autres thématiques feront selon le dossier l'objet d'études à venir : évaluation des émissions de gaz à effet de serre, analyse en cycle de vie, étude d'ingénierie sécurité incendie, étude de vulnérabilité du bâtiment face aux risques technologiques, paysage.

**Réponse de l'Autorité environnementale :**

L'Autorité environnementale rappelle la nécessité de traiter, de façon proportionnée, chacun des enjeux mentionnés au III de l'article L. 122-1 et dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement. De plus, cette analyse doit couvrir l'ensemble des composantes du projet : à ce stade, la note n'approfondit pas l'analyse sur certains enjeux notamment liés aux déplacements et à l'étude de dangers.

Sur la thématique « infrastructures et déplacements » (p. 161), l'Autorité environnementale constate que la note indique que « le projet Green Dock pourra être alimenté par le terminal de fret ferroviaire du port de Gennevilliers, situé à 3 kilomètres du site projet » sans pour autant prévoir cette analyse. Elle recommande donc de compléter la liste des études par une analyse des possibilités d'interconnexion avec le potentiel de report modal vers le fret ferré, notamment pour une plateforme qui ambitionne d'être « multimodale ».

De plus, l'état initial relatif aux mobilités actives pour les employés, alors que le projet prévoit environ 268 places de stationnement vélos au sein du projet, est insuffisant : une analyse des itinéraires d'accès, soit exclusivement à vélo, soit dans une logique intermodale (notamment avec les transports en commun du quartier), doit figurer dans l'étude d'impact et intégrer l'analyse du maillage cyclable (cf. 2.10).

## 2.9. Définition des aires d'études

### Question posée par le maître d'ouvrage :

*Les périmètres d'études retenus et décrits dans au §6 semblent-ils cohérents/ pertinents au regard du contexte et du projet ?*

### Éléments présents dans le dossier :

Les périmètres d'études retenus sont décrits et cartographiés pour l'ensemble des thématiques pages 77 à 84 de la note de cadrage.

### Réponse de l'Autorité environnementale :

Chacune des aires d'étude est définie de manière spécifique à chaque thématique environnementale (biodiversité, paysage, bruit, qualité de l'air, climat, etc.). Les aires d'étude relatives aux trafics devraient reposer sur une analyse préalable indispensable non seulement de la fréquentation générée par le projet dans ses différents secteurs et sur l'ensemble des secteurs potentiellement concernés, mais également des origines/destinations des flux, de manière à en tirer des conclusions en termes de stratégie globale de mobilités favorisant les modes alternatifs aux transports routiers. En particulier, concernant la thématique biodiversité, l'Autorité environnementale alerte sur la nécessité de bien définir le périmètre choisi pour le diagnostic (pour l'instant restreint à l'emprise du projet) et de prendre en compte l'ensemble enjeux en présence : proximité forte de l'île Saint-Denis, zone Natura 2000 notamment sa pointe nord qui fait face au site du projet, et de la présence de corridors écologiques identifiés au SRCE.

## 2.10. Identification des enjeux environnementaux

### Question posée par le maître d'ouvrage :

*La MRAe identifie-t-elle des thèmes complémentaires auxquels nous devons porter une attention particulière et à développer dans le cadre de l'étude d'impact ?*

*La MRAe identifie-t-elle d'autres éléments de bibliographie complémentaires qu'elle aurait à disposition ou à recommander ?*

*La MRAe est-elle globalement en accord avec la hiérarchie des enjeux proposée ?*

### Éléments présents dans le dossier :

D'après la note de cadrage, les principaux enjeux environnementaux identifiés par Goodman France pour ce projet concernent :

- la pollution des sols et des eaux souterraines ;
- les eaux superficielles compte-tenu de la proximité de la Seine ;
- la gestion du risque d'inondation par débordement de la Seine et par remontée de nappe ;
- le paysage, en termes de prise en compte des perceptions du site de projet ;

- les milieux naturels et la biodiversité (habitats d'espèces, faune et flore) au regard de la présence d'espèces protégées dans les bâtiments voués à être démolis ;
- les déplacements (routiers et fluviaux, dont la circulation sur les bras de Seine) ;
- le bruit ;
- la qualité de l'air en lien avec le trafic de poids lourds supplémentaire généré par le projet, par rapport au trafic déjà existant au sein de la zone portuaire ;
- le changement climatique et la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre ;
- l'approvisionnement en énergies renouvelables ;
- la ressource en eau compte tenu de la gestion envisagée des eaux usées et pluviales du site ;
- les effets cumulés avec les autres projets du secteur ;
- les risques sanitaires liés aux pollutions (pollution des sols, pollution de l'air et pollution sonore) ;
- les risques technologiques qui seront développés dans l'étude de dangers.

La note présente ensuite une liste bibliographique p.86-89 ainsi qu'un tableau hiérarchisant les différents enjeux au moyen d'un code couleur (négligeable, faible, modéré, fort).

### Réponse de l'Autorité environnementale :

L'Autorité environnementale rappelle la nécessité de traiter, de façon proportionnée, chacun des enjeux mentionnés au III de l'article L. 122-1 et dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement pour l'ensemble des composantes du projet. À ce stade, la note n'aborde pas suffisamment l'enjeu relatif aux mobilités et au report modal ou aux solutions de co-mobilité (covoiturage) notamment pour le déplacement des employés (dans le cadre du plan mobilité évoqué page 97 par exemple).

De plus, concernant la biodiversité, la note évoque « *les milieux naturels et la biodiversité (habitats d'espèces, faune et flore) au regard de la présence d'espèces protégées dans les bâtiments voués à être démolis* ». L'analyse de l'enjeu semble être réduite aux espèces protégées inventoriées sur l'emprise du site alors que comme rappelé précédemment, l'enjeu relatif aux milieux naturels et à la biodiversité doit bien être appréhendé à une échelle plus large compte-tenu des corridors écologiques en présence (Seine, berge, etc.) et la proximité immédiate du site Natura 2000 de l'île Saint-Denis. Il faudra notamment vérifier dans l'étude l'impact quelles seront les incidences du projet sur le site Natura 2000, en particulier celles liées à l'accroissement de la circulation fluviale et des manœuvres des péniches aux abords de l'île. L'étude d'impact devra expliquer la démarche de conception du projet permettant le moindre impact sur les milieux naturels, notamment au regard de solutions alternatives.

Les éléments bibliographiques semblent complets pour l'ensemble des thématiques exceptés pour les mobilités actives où aucune source n'est mentionnée. L'Autorité environnementale suggère de consulter l'outil développé par Île-de-France Mobilités<sup>10</sup> ou par des associations tels que le Collectif Vélo Île-de-France<sup>11</sup>, et souligne qu'il s'agit d'un enjeu important pour l'étude des déplacements des employés qui fréquenteront le site.

Concernant la hiérarchie des enjeux établie dans la note, l'Autorité environnementale constate que l'évaluation du niveau d'enjeu est à revoir pour certaines thématiques qui semblent sous-estimées, par exemple : les incidences (bruit, air) sur le voisinage ou l'enjeu lié aux continuités écologiques qualifiées de modérées, alors que dans le premier cas, les niveaux acoustiques relevés dépassent déjà, pour certaines zones d'habitation, les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et que, dans le second cas, le diagnostic écologique indique que « *la Seine et les berges constituent un axe majeur de déplacement à l'échelle locale pour la faune aquatique, les oiseaux et les chiroptères. Le niveau d'enjeu des trames locales est rehaussé par la présence de l'île Saint Denis, réservoir de biodiversité, à proximité* » (p. 108).

<sup>10</sup><https://carto-velo.iledefrance-mobilites.fr/fr/%C3%AEile-de-france/facilities?b=49.781264,4.960327,47.561701,0.02197>

<sup>11</sup>[https://carte.velo-iledefrance.fr/#map=12/49.1331/2.3521/OSM\\_Piano-Pistes\\_cyclables-Principaux\\_axes\\_cyclables-Pistes\\_cyclables\\_temporaires\\_en\\_projet-Pistes\\_cyclables\\_temporaires](https://carte.velo-iledefrance.fr/#map=12/49.1331/2.3521/OSM_Piano-Pistes_cyclables-Principaux_axes_cyclables-Pistes_cyclables_temporaires_en_projet-Pistes_cyclables_temporaires)

Concernant les enjeux sanitaires en particulier, l'Autorité environnementale rappelle que les mesures qui relèvent d'obligations réglementaires ne peuvent être considérées comme inscrites dans une séquence éviter-réduire-compenser (ERC).

## 2.11. Description du scénario d'évolution probable du terrain en l'absence de mise en œuvre du projet

### Question posée par le maître d'ouvrage :

*La MRAe valide-t-elle le scénario d'évolution probable du terrain en absence de mise en œuvre du projet (évolution au fil de l'eau) retenu ?*

### Éléments présents dans le dossier :

D'après la note de cadrage, un scénario au fil de l'eau sans projet étant considéré comme totalement improbable (p. 92), il a été choisi de retenir un scénario par défaut d'un site d'une plateforme de messagerie comprenant deux bâtiments de 10 000m<sup>2</sup> sur une longueur de 450 m, permettant la massification et l'éclatement des flux de marchandises à proximité de la métropole, sans stockage, avec au minimum 300 employés, 80 quais poids lourds et 80 portes pour VUL (160 PL/jour et 400 VUL/jour).

### Réponse de l'Autorité environnementale :

Le scénario « sans projet » est à définir. Il doit rendre compte de l'évolution de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, toutes opérations constitutives du projet considérées, compte tenu de ce qui a été retenu pour définir son périmètre. C'est la référence à utiliser pour l'évaluation des incidences du projet (en phase de travaux comme d'exploitation) et la définition des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaires de compensation. L'ensemble de cette démarche doit être restitué dans l'étude d'impact. En l'état, tel que présenté dans la note de cadrage, le scénario ne correspond pas au scénario d'évolution au fil de l'eau.

## 2.12. Description des incidences prévisionnelles et présentation des mesures envisagées par le porteur de projet

### Question posée par le maître d'ouvrage :

*La MRAe identifie-t-elle d'autres études que celles dans le cadre de l'étude d'impact (diagnostic de pollution du sous-sol, étude géotechnique, étude GES, état initial acoustique, PPRI...) ?*

Éléments présents dans le dossier : sans objet.

Réponse de l'Autorité environnementale : voir réponse 2.8

## 2.13. Prise en compte de l'enjeu paysage et monuments historiques

### Question posée par le maître d'ouvrage :

*La MRAe identifie-t-elle d'autres points de vue représentatifs que ceux présentés ?*

### Éléments présents dans le dossier :

La note de cadrage indique que les enjeux paysagers sont liés au risque de covisibilité directe avec les coteaux d'Épinay-sur-Seine et d'Argenteuil (au nord du projet sur l'autre rive de la Seine), à la perte d'ensoleillement pour la berge nord due au volume bâti du projet, à la continuité paysagère avec les alignements arborés des berges de Seine situées face à l'île Saint-Denis, à la présence de bords de berge au nord essentiellement minéralisés. Il est mentionné que le projet prendra notamment en compte les exigences du Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE) du port d'Haropa et les exigences du schéma d'orientation et de développement durable (SODD) du port de Gennevilliers.

À ce stade, la note présente une première perspective du projet en vue aérienne depuis l'angle sud-est (p. 154, illustration 3) ainsi que des propositions de vues (p. 156-159) et grands principes d'aménagements paysagers.



**Illustration 4: Perspective à vol d'oiseau du projet depuis l'angle sud-est (source : note de cadrage, p. 154)**

En termes d'ensoleillement et de nuisances lumineuses, l'Autorité environnementale note qu'une pré-étude a été menée en 2022 (p. 165), avec des mesures sur site lors d'un diagnostic lumière réalisé de jour et de nuit, ainsi qu'un modèle de simulation.

#### **Réponse de l'Autorité environnementale :**

Au regard des dimensions relativement imposantes du projet et du paysage de la Seine marqué par un relief plat, les enjeux paysagers sont forts. De plus, le grand paysage est identifié au sein de l'atlas du paysage des Hauts-de-Seine dans l'unité paysagère de la Boucle de Seine.

Une analyse des incidences paysagères est donc attendue. Des photomontages seront utilement présentés afin de présenter une vision complète des modifications du paysage (photomontages avant/après à partir des principaux lieux d'où le site sera visible notamment les coteaux d'Épinay-sur-Seine et d'Argenteuil). L'étude paysagère devra détailler les enjeux de perception depuis les espaces de co-visibilité (notamment les sites d'intérêt paysager reconnus, identifiés au titre des codes de l'environnement et du patrimoine, comme celui de l'île Saint-Denis situé à proximité, ou du monument historique « allée couverte des déserts » situé à Argenteuil) ainsi que depuis l'espace public proche et lointain. Il est ainsi attendu des vues à hauteur d'homme depuis notamment : la route du bassin n° 6, les berges de la Seine — côté Gennevilliers et côté Argenteuil/Épinay-sur-Seine —, ainsi que depuis le viaduc de l'A15.

L'évaluation environnementale doit offrir l'opportunité de travailler l'insertion du projet dans ce secteur sensible d'un point de vue paysager, caractérisé par la présence de la Seine et ses berges. L'Autorité environnementale doit pouvoir apprécier la qualité du raisonnement qui a conduit au choix de la forme retenue — volume, matérialité, etc. — et de son implantation (notamment au regard de solutions alternatives de moindre impact et permettant une préservation des berges), ainsi que la manière dont le projet va transformer le paysage.

Elle recommande par ailleurs de bien intégrer le diagnostic d'ensoleillement à l'étude d'impact en détaillant les hypothèses et résultats.

## 2.14. Prise en compte de l'enjeu inondation et plan de prévention des risques inondations

Question posée par le maître d'ouvrage :

La MRAe est-elle en accord avec la hiérarchisation des impacts par rapport aux écoulements des crues proposées pour le risque inondation ?

Éléments présents dans le dossier :

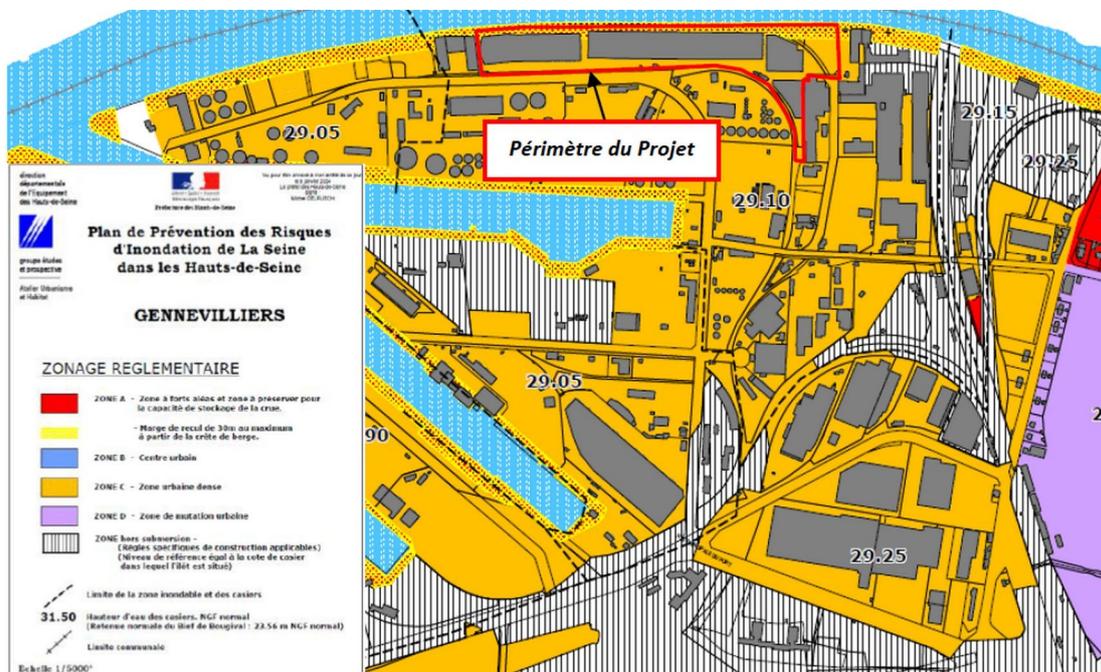


Illustration 5 : Zonage du PPRi en fonction du périmètre de projet (source : PPRi de la Seine dans les Hauts-de-Seine)

Le site d'implantation est majoritairement situé en zone C (orange) et A (rouge) du plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine approuvé le 9 janvier 2004 et modifié en juillet 2022

Selon la note, la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) retenue pour le secteur d'étude est de 29,1 m NGF<sup>12</sup>, correspondant à la cote de la crue de 1910. D'après la cartographie des aléas du PPRi, le site du projet est exposé à une submersion sous une hauteur d'eau allant de moins de cinquante centimètres à plus de deux mètres en bord de Seine.

Une étude hydraulique spécifique est ainsi prévue afin de :

- caractériser l'état hydraulique de l'environnement initial ;
- évaluer les impacts hydrauliques du projet au regard des contraintes du PPRi ;
- proposer éventuellement des mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts hydrauliques en respectant les dispositions du PPRi.

En particulier, elle permettra d'évaluer les impacts sur les écoulements de la Seine en période de crue afin de ne pas aggraver le risque lié aux inondations. Le modèle utilisé intégrera des crues de « calage » conformément à la doctrine Driat « Aménagements impactant le libre écoulement des eaux » (dont la référence et le lien utile ne sont pas indiqués) pour évaluer les niveaux d'eau et vitesses d'écoulement avant/après aménagement (crues

<sup>12</sup> Nivellement général de la France : réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire français métropolitain continental et la Corse, géré par l'IGN

de référence centennale du PPRi de 1910 et crue moyenne d'occurrence trente ans de 1955 faiblement débordante).

### Réponse de l'Autorité environnementale :

Les hypothèses prises pour la modélisation (crues caractéristiques des cas les plus défavorables) semblent adéquates, sous réserve de la prise en compte des facteurs aggravants prévisibles liés aux effets du changement climatique.

L'Autorité environnementale attend également que la résilience du projet face au risque inondation soit correctement décrite, notamment au travers d'une analyse de la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie (cf. 2.17), qui n'est pour l'instant pas envisagée selon la note. La transparence hydraulique du projet devra être démontrée afin de ne pas aggraver le risque pour le voisinage (à la crue, comme à la décrue) ni augmenter les enjeux en cas d'inondation. Une analyse particulière devra porter sur la prévention de la dispersion des biens stockés en cas d'événement très impactant.

## 2.15. Prise en compte de l'enjeu plan de prévention des risques technologiques

### Question posée par le maître d'ouvrage :

Les services instructeurs sont-ils en accord avec la méthode qualitative retenue afin de justifier la compatibilité du projet avec le PPRt ?

### Éléments présents dans le dossier :

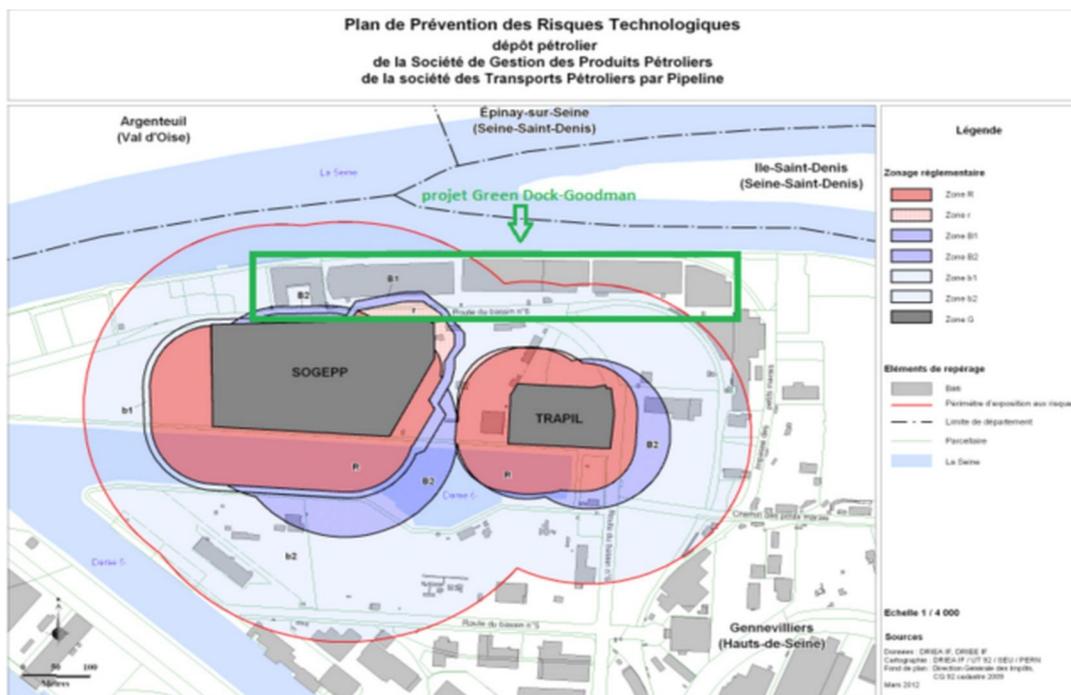


Illustration 6 : Zonage du PPRt en fonction du périmètre de projet (source : PPRt)

Les futurs bâtiments du projet Green Dock étant situés à proximité de deux sites industriels (Sogeppe et Trapil) soumis à autorisation avec servitude sur le port de Gennevilliers, une analyse de la compatibilité du projet avec le PPRt (plan de prévention des risques technologiques) est prévue (cf. zones B1 et B2 de la cartographie). Selon la note de cadrage, cette étude comprendra :

- l'analyse du zonage des aléas (synthèse et zonage brut) qui permet de préciser les différents éléments de bâtis concernés et les prescriptions réglementaires ;

- l'analyse des phénomènes dangereux générant les zones d'aléa et les gammes d'intensité qui définissent l'exigence en termes de résistance à la ruine et en termes de protection des personnes (thermique) ;
- la justification qualitative non calculatoire de la compatibilité du projet au PPRt en détaillant les mesures projet adoptées pour adapter le bâtiment à son contexte.

**Réponse de l'Autorité environnementale :** cf. 2.6 et 2.18

L'Autorité environnementale rappelle l'importance de traiter le risque spécifique lié aux différents produits ou substances susceptibles de présenter un risque, tant ceux présents dans les installations voisines que ceux concernés par le projet. Il sera nécessaire de préciser leur lieu de stockage et d'évaluer particulièrement les effets dominos sur le site du projet lui-même et à partir des sites voisins. Un focus sur les conditions d'intervention des services de secours en cas de sinistre de haute intensité sera nécessaire pour la bonne information du public notamment compte tenu des risques que cela peut générer pour la circulation et pour les milieux concernés (Seine et ses rives).

## 2.16. Analyse des effets cumulés avec d'autres projets

### Question posée par le maître d'ouvrage :

*La MRAe valide-t-elle les projets retenus pour l'analyse des effets cumulés ?*

*La MRAe identifie-t-elle d'autres projets à prendre en compte pour l'analyse des effets cumulés (hors volet écologique) que ceux identifiés et dont elle aurait à disposition ou à recommander ?*

*La MRAe identifie-t-elle d'autres projets à prendre en compte pour l'analyse des effets cumulés pour le volet écologique que ceux identifiés ci-avant et dont elle aurait à disposition ou à recommander ?*

### Éléments présents dans le dossier :

Selon la note de cadrage, les projets à analyser au titre des effets cumulés ont été sélectionnés sur le critère du périmètre géographique (aire d'étude éloignée d'un kilomètre km autour du site de projet) et du critère temporel (projets existants et approuvés au moment du dépôt de l'étude d'impact sur la période 2020-2022), notamment au regard de la définition de l'article R.122-5 du code de l'environnement. L'analyse exclut de fait certains projets ne répondant pas selon le dossier aux critères du code : projet de sanctuarisation du bras de la Seine, projet de classement en réserve naturelle de la pointe de l'île Saint-Denis, candidature de la commune d'Épinay-sur-Seine à l'appel à projets Nature 2050 de la Métropole du Grand Paris, travaux d'aménagement du bras secondaire de Gennevilliers sur la Seine aval pour les Jeux Olympiques.

### Réponse de l'Autorité environnementale :

Selon l'Autorité environnementale, hormis la candidature de la commune à l'appel à projets Nature 2050 qui est encore à un stade trop amont, la note ne justifie pas suffisamment pourquoi les autres projets ont été écartés, étant donné notamment leur proximité forte au projet (cf. supra). Selon l'article R 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit présenter une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus, « existants ou approuvés ». Ce même article définit les projets existants comme ceux qui, à la date du dépôt du dossier d'étude d'impact, ont été réalisés ainsi que les projets approuvés comme ceux qui ont fait l'objet, à la même date, d'une décision leur permettant d'être réalisés. L'Autorité environnementale recommande donc de prendre en compte ces notions de manière très large, en y incluant non seulement les projets ayant fait l'objet d'une étude d'impact et/ou d'une autorisation environnementale mais aussi les projets qui sont par exemple permis dans les PLU de la commune concernée et des communes situées à proximité, ainsi que les projets qui ont d'ores et déjà été livrés ou sont en cours de réalisation, dès lors qu'ils sont susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le présent projet tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation (une fois le projet réalisé).

Par ailleurs, sur le plan méthodologique, il faudra distinguer les projets déjà autorisés à intégrer au scénario de référence (scénario correspondant à l'évolution de l'environnement du secteur concerné en l'absence de réalisation du projet), des autres projets connus mais non encore approuvés, qui devront seulement être pris en compte pour l'analyse des incidences cumulées. Certains projets, aujourd'hui non autorisés, pourront l'être à

cette date. Le scénario de référence devra prendre en compte leurs effets et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui leur auront été prescrites.

L'Autorité environnementale souligne également l'importance d'analyser les effets cumulés entre les projets en phase exploitation et pas uniquement en phase chantier, comme c'est souvent observé. Elle rappelle que les effets sur l'urbanisation sont également à analyser.

## 2.17. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et les plans, schémas et programmes opposables

### Questions posées par le maître d'ouvrage :

*La MRAe identifie-t-elle d'autres documents complémentaires opposables à étudier au regard de la liste fournie ci-avant ?*

*La MRAe identifie-t-elle des documents complémentaires non opposables essentiels à étudier au regard de la liste fournie ci-avant ?*

### Éléments présents dans le dossier :

Selon la note de cadrage, une analyse de la compatibilité du projet avec les documents suivants sera réalisée :

- PLU de Gennevilliers approuvé le 23 mars 2005, révisé en avril 2022 ;
- schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris ;
- schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) du 27 décembre 2013 (éléments pertinents intégrés dans le PLU révisé), en cours de révision ;
- schéma régional de cohérence écologique (SRCE) approuvé le 26 septembre 2013 (volet régional de la trame verte et bleue), en cours de révision ;
- schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie 2022-2027 adopté le 23 mars 2022 ;
- schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) arrêté le 14 décembre 2012 ;
- plan de protection de l'atmosphère (PPA) francilien 2019-2025 ;
- plan climat air énergie métropolitain (PCAEM) de la Métropole du Grand Paris approuvé en novembre 2018 et plan climat air énergie territorial (PCAET) du territoire Boucle Nord de Seine approuvé en novembre 2022 ;
- plan régional de prévention et de gestion des déchets d'Île-de-France (PRPGD) approuvé le 21 novembre 2019 et plan national de prévention des déchets (PNPD) 2014-2020 ;
- plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) de la Seine dans les Hauts-de-Seine du 9 janvier 2004 modifié le 11 juillet 2022 ;
- plan de prévention des risques technologiques (PPRt) Sogep-Trapil approuvé le 21 décembre 2012.

### Réponse de l'Autorité environnementale :

L'Autorité environnementale recommande d'ajouter à cette liste le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), en cours de révision, et le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Seine-Normandie (PGRI) et de prendre en compte les orientations connues du schéma directeur de la région Île-de-France en cours de révision ainsi que l'état d'avancement du SRCE également en cours de révision.

L'articulation du projet avec l'ensemble de ces différents plans doit être analysée au-delà des seuls liens de compatibilité ou de cohérence prévus par la réglementation. Selon l'Autorité environnementale, la conception du projet doit s'y appuyer et s'en enrichir de façon à coordonner au mieux le traitement des enjeux environnementaux qu'ils portent. À titre d'illustration, l'articulation avec la stratégie régionale fret et logistique 2022-2027 et plus largement, la stratégie nationale bas carbone, et ses objectifs de neutralité carbone à 2050, est d'autant plus nécessaire que le projet entend mettre en œuvre une stratégie de décarbonation.

De plus, pour certains plans et programmes actuellement en cours de révision (PDUIF, Sdrif-E), l'Autorité environnementale invite le pétitionnaire à intégrer les bilans et orientations nouvelles liées aux autres documents de planification territoriale, dès lors que ceux-ci seront connus.

## 2.18. Évaluation des risques accidentels/Étude de dangers

### Question posée par le maître d'ouvrage :

*La MRAe valide-t-elle l'outil de calcul utilisé et les hypothèses retenues dans le cadre de l'évaluation des effets toxiques des fumées de l'incendie ?*

### Éléments présents dans le dossier :

Selon la note de cadrage, une étude de dangers sera réalisée selon une modélisation de la dispersion dans l'atmosphère des fumées d'incendie, et l'évaluation des distances d'effets avec le modèle « User-defined » du logiciel 2D PHAST (Process Hazard Analysis Software Tools), de DNV Technica, dans sa version 8.61. et comprendra :

- la modélisation de la dispersion des fumées toxiques émises par un incendie ;
- l'analyse de l'impact sanitaire en cas d'accident afin de vérifier la probabilité d'atteindre des tiers ;
- l'analyse des effets du projet en termes de risque de visibilité sur les axes routiers en cas de fumées opaques.

### Réponse de l'Autorité environnementale :

Dans l'étude d'impact, les risques d'accident industriels doivent être développés et ne pas renvoyer uniquement à l'étude de dangers. Pour l'Autorité environnementale, l'étude d'impact ne doit pas seulement présenter les principaux résultats de cette étude mais également la démarche mise en œuvre pour évaluer et maîtriser les risques, y compris dans le résumé non technique de manière « non technique » pour le grand public et en exploitant les retours d'expérience d'incidents et d'accidents intervenus sur des installations analogues.

L'étude menée et le modèle devra prendre en compte le risque d'effets dominos, en particulier avec les autres ICPE (notamment Seveso), situées à proximité et se fonder sur plusieurs scénarios différenciés (en fonction de leur probabilité d'occurrence) ainsi produire un résumé cartographique des zones d'effets et de leur criticité, permettant d'une meilleure visualisation pour le public.

L'Autorité environnementale alerte également sur le risque de pollution des milieux naturels par les eaux d'extinction d'incendie et par les retombées des fumées à la suite d'un incendie, notamment par un phénomène de lessivage par les eaux de pluie, qui sont susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement et la santé qui devront être étudiés.

Les effets sur les salariés devront également être précisés de même que les modalités de stockage et d'élimination des eaux d'extinction en cas d'incendie.

## 2.19. Méthodologie

### Questions posées par le maître d'ouvrage :

*La MRAe valide-t-elle les méthodologies et hypothèses retenues dans les études engagées (diagnostic de pollution du sous-sol, étude géotechnique, étude GES, état initial acoustique, ERS, etc.) ?*

Éléments présents dans le dossier : cf. p.111 à 177

### Réponse de l'Autorité environnementale :

En termes de risques sanitaires, l'Autorité environnementale estime que la prise en compte des pollutions générées par les flux de déplacements liés au projet exige d'abord une analyse de l'état initial, comprenant des mesures récentes de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore du secteur du projet établies selon une première documentation (indices Citeair, données Airparif et Bruitparif, etc.) et des méthodologies éprouvées.

À ce titre, en termes de méthodologie, l'Autorité environnementale note que les mesures acoustiques ont été réalisées sur un seul jour. Des mesures acoustiques sur une plus large période (semaine complète) et avec une temporalité différente (hors période juillet/août) seraient plus représentatives.

Pour le diagnostic de pollution des sols, sachant que des bâtiments sont encore présents sur site, celui-ci devrait être complété avec la réalisation de nouveaux sondages après démolition de ces bâtiments.

Pour l'évaluation des nuisances liées aux flux de déplacements liés à l'exploitation du site (notamment routier), l'étude d'impact doit comprendre des relevés sur site et une modélisation des évolutions avec et sans le projet. Les données doivent systématiquement être comparées aux valeurs limites de la réglementation française ainsi qu'aux valeurs cibles recommandées par l'OMS, ce qui ne semble pas être envisagé (p. 136 et 138). L'étude d'impact doit également intégrer les rejets atmosphériques du fait de l'activité logistique et des déplacements des employés et prestataires du site susceptibles d'affecter les zones d'habitation (notamment Épinay-sur-Seine et Argenteuil en rive droite de la Seine), et d'activité (zone industrielle du port de Gennevilliers) situées à proximité et définir des dispositifs pour limiter l'impact de la pollution de l'air dans le périmètre de cette zone. Pour le présent projet d'entrepôt qui relève de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement, le risque de rejets dans l'atmosphère en phase d'exploitation comme en situation d'incident ou d'accident doit être présenté ainsi que les mesures pour les prévenir et les gérer.

Concernant l'étude de trafic routier proprement dit, le périmètre d'étude est satisfaisant mais l'étude ne contient pas de scénario fil de l'eau (scénario d'évolution sans projet) qui est indispensable pour comparer les trafics générés avec et sans projet. De plus, concernant les projets urbains environnants, l'étude mentionne un seul programme de construction de logements à Colombes, à l'ouest du site du projet (rue des Entrepreneurs) dont la livraison est postérieure à la livraison du projet Green Dock et non les autres projets mentionnés dans la partie effets cumulés.

Pour plus de lisibilité et afin de mieux visualiser la répartition des trafics générés, l'étude devrait comparer les planches de trafic en situation actuelle avec celles en situation future de court terme (2027) et de long terme (à horizon 2047). Les carrefours sont partiellement étudiés, aussi bien en situation actuelle que future : les réserves de capacité sont présentées, mais le détail des calculs n'est pas fourni et les longueurs de files d'attente ainsi que les temps d'attente ne sont pas indiqués. Dans le modèle de trafic utilisé, les hypothèses et le calage du modèle doivent figurer. Les impacts du projet sur le réseau routier national n'ont pas non plus été analysés. Enfin, l'hypothèse de part modale de transports en commun est très inférieure à celle actuelle sur le secteur selon l'Insee<sup>13</sup>. L'étude d'impact devra se fonder sur les données les plus adaptées et justifier les choix effectués pour assurer un report modal efficace, autant pour le transport de marchandises que pour le déplacement des employés.

Concernant l'étude de trafic fluvial, l'Autorité environnementale constate que les données de comptage datent de 2019 et peuvent ne pas être représentatives de l'état actuel. L'étude d'impact devra s'appuyer sur les chiffres les plus récents disponibles.

Enfin, concernant le diagnostic écologique, l'Autorité environnementale note que les relevés de terrain peuvent ne pas être représentatifs car réalisés de manière limitée (p. 124 du diagnostic écologique), notamment durant la période hivernale (seulement une visite réalisée en décembre 2022) alors qu'un certain nombre d'espèces d'oiseaux hivernants sont susceptibles de fréquenter le site.

**Le maître d'ouvrage est invité à prendre en compte les observations qui précèdent dans son dossier d'évaluation environnementale.**

---

<sup>13</sup> Évaluée à 41 % (donnée 2016) selon l'étude trafic, p. 8.

Délibéré en séance le 26/07/2023

Siégeaient :

Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Noël JOUVEUR, Ruth MARQUES,  
Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.