

STOP GREENDOCK

DOSSIER PRESSE



Sommaire

Communiqué de presse	2
Argumentaire Stop Greendock	2
1. Greendock n'est pas "green" du tout	3
2. Greendock ne respecte pas les engagements écologiques	3
3. Greendock va impacter gravement la biodiversité.....	4
4. Des emplois pénibles pour la banlieue ?	5
5. Des inégalités environnementales et sociales criantes	6
6. Une "concertation" largement inachevée	6
7. Une expansion continue de la logistique en IDF.....	7
8. La logistique en France : une dynamique immobilière inquiétante	7
9. Des initiatives citoyennes sonnent l'alerte	8
10. Approvisionnement durable et relocalisation	9

Contact mail : sdt-idf@protonmail.com

Communiqué de presse

Stop Greendock 24-25-26 mai

Mobilisation contre un entrepôt logistique géant en bords de Seine

"Greendock" est un projet d'entrepôt routier XXL qui met en péril une des rares zones Natura 2000 de la banlieue nord, le long des berges de Seine, et qui menacerait gravement la santé des habitant-es dans un territoire déjà sur-pollué. Pendant trois jours, du 24 au 26 mai, les Soulèvements de la Terre et une grande coalition de riverains, syndicats, associations et organisations politiques se mobilisent contre ce projet et plus largement contre l'expansion sans fin des zones logistiques en France et leurs conséquences climatiques, écologiques et sociales néfastes.



Programme (détails à venir)

Vendredi 24 mai soir : accueil et débats sur les enjeux écologie-travail

Samedi 25 mai : Manif-action et grand forum des luttes contre les implantations logistiques

Dimanche 26 mai : Spectacles sur les berges de Seine et débats sur les inégalités environnementales

Éléments clefs

Greendock est un projet entrepôt routier XXL, grand comme deux Stade-de-France (600m de long, 35m de haut)

Une destruction des berges de Seine à Gennevilliers, une menace pour la zone Natura 2000 de l'Île-Saint-Denis et pour les promenades d'Épinay-sur-Seine situées juste en face. Plus de 1200 rotations de camions/jour dans une zone déjà sur-polluée, des pollutions lumineuses et sonores 24h/24h, un paysage défiguré.

Une large mobilisation pour l'écologie en métropole, rassemblant des dizaines d'associations, collectifs, syndicats, organisations, inscrite au calendrier national des Soulèvements de la terre. Dans la continuité des mobilisations A69, une remise en question des infrastructures logistiques et de leurs conséquences climatiques, écologiques et sociales.

Comité Local Soulèvements de la Terre <https://linktr.ee/seinetempete>

Soulèvements : <https://lessoulevementsdelaterre.org/blog/24-26-mai--stop-greendock--logistique-en-panique>

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



Argumentaire Stop Greendock

Moins de logistique, plus d'approvisionnement durable

1. Greendock n'est pas "green" du tout

Le projet *Greendock* vise à construire un entrepôt logistique géant, de 600 mètres de long et 35 mètres de haut, soit la dimension de deux Stade-de-France côte-à-côté, aux extrémités Est du Port de Gennevilliers (officiellement nommé Port de Paris).

Alors qu'il était présenté initialement comme un « entrepôt fluvial »¹, les premières rencontres entre les promoteurs et le collectif de riverains Stop Greendock ont révélé qu'il s'agit en fait d'un entrepôt routier. Seul 15 % de trafic fluvial est annoncé, sans garanties de maintien de ce pourcentage².



Le trafic routier est lui estimé à plus de 1200 rotations de véhicules par jour. Cette estimation a été réalisée à partir du tonnage global, en partant de l'hypothèse (rarement réalisée) que tous les camions circuleront à plein.

Nous dénonçons donc une opération de *greenwashing* qui vise à dissimuler l'impact carbone du transport routier et de ses infrastructures de stockage. L'appellation « Port de Gennevilliers » pose elle-même question puisque la grande majorité du trafic est réalisée *via* la route, ce qui justifie davantage l'appellation « zone logistique » comme utilisée ailleurs.

Il est d'ailleurs frappant que le projet *Greendock*, présenté comme fluvial, n'ait pas été prévu sur les espaces du « port » prévu à cet effet et qui sont actuellement sous-utilisées. Il existe en effet 6 darses de grand volume, situées au cœur de la zone logistique, dont l'utilité est justement de permettre le transport fluvial sans impacter les berges de Seine.

2. Greendock ne respecte pas les engagements écologiques



Sur toute sa longueur, le projet *Greendock* longe les berges de Seine, à seulement quelques mètres du rivage. Il s'agit d'une zone dite de « trame bleue », reconnue sensible pour toute la biodiversité qu'elle habite et qui est comprise dans les espaces du lit majeur de la Seine. Il s'agit également d'une zone inondable, qui devrait pouvoir recueillir les eaux de crues débordantes.

La projection d'un gigantesque entrepôt routier sur ces espaces entre en contradiction avec les engagements pris par Port de Paris, le gestionnaire de la zone logistique. Dans son Schéma d'Orientation et de Développement Durable, l'institution

¹ <https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/green-dock-mise-sur-la-logistique-fluviale-a-genevilliers-e46d088c-924c-4dec-9eb1-8cd537daf10e>

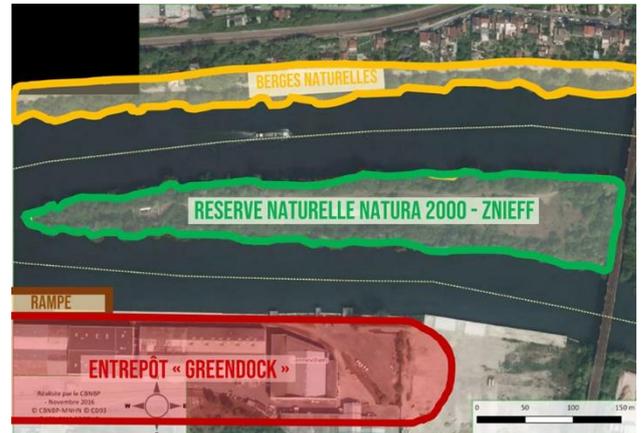
² <https://www.ville-genevilliers.fr/fileadmin/www.ville-genevilliers.fr/MEDIA/actualites/urbanisme/green-dock/evolution-des-flux.pdf>

« s’engage à confirmer la vocation écologique et paysagère des berges naturelles de la Seine » et vante « un aménagement écologique des berges de Seine »³.

Le Schéma directeur Ile de France 2040 indique, quant à lui, que les ports doivent veiller à « assurer une meilleure mixité des usages (intégration d’itinéraires de promenades, haltes fluviales pour le transport des passagers, etc.), une meilleure intégration de l’équipement dans son environnement et une prise en compte des continuités écologiques » ; et précise que sur la Seine « lorsque des continuités aquatiques ou humides ont été interrompues, leur restauration doit être recherchée par l’aménagement d’espaces ouverts et la végétalisation au bord de l’eau »⁴. Construire un entrepôt routier XXL sur les berges de Seine semble tout à fait contraire à ces engagements.

3. Greendock va impacter gravement la biodiversité

Le projet *Greendock* a aussi la particularité d’être situé immédiatement en face d’un des rares sites classés Zone Natura 2000 en zone urbaine dense, le seul existant en petite couronne parisienne⁵. La pointe aval de l’Île-Saint-Denis, qui fait face aux berges du Port de Gennevilliers, au niveau du projet *Greendock*, est en effet une ZNIEFF (Zone Naturelle d’Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique). Cet espace est identifié comme un refuge pour les oiseaux et constitue un des plus importants dortoirs de cormorans de la région IDF. Parmi d’autres espèces rares et protégées, des martins-pêcheurs, des faucons crécerelles et des pigeons colombins sont régulièrement observés. La végétation du site est composée de plantes typiques des berges de fleuves parmi



lesquelles 7 espèces méritent une attention particulière en raison de leur rareté (*Nepeta cataria*, *Dittrichia graveolens*, *Reseda alba*, *Artemisia annua*, *Fallopia dumetorum*, *Datura stramonium* et *Erysimum cheiranthoides*)⁶.

Le petit bras de Seine qui sépare la zone ZNIEFF du projet *Greendock* est un espace étroit. La proximité est telle que le bâtiment de 35 mètres maintiendrait sous l’ombre la zone Natura 2000 pendant une partie de l’année⁷. Il faut ajouter à cela des nuisances sonores considérables, liées aux convoyeurs utilisés dans les entrepôts ainsi qu’à la circulation des poids-lourds. Une pollution lumineuse importante serait aussi générée, pour un site qui fonctionnerait 24h/24h.

Dans le cahier des charges de la consultation, la proximité de la zone ZNIEFF n’a pas été mentionnée, comme l’ont souligné les associations locales qui ont pris part à cette instance⁸. Plus largement, aucune étude d’impact sur la ZNIEFF n’a été envisagée pour le moment. Le promoteur Goodman, repris par le Maire de Gennevilliers, se contente de présenter l’entrepôt géant comme un « écran phonique » qui protégerait le petit bras de Seine⁹, ce qui est difficile à croire puisque des rampes d’accès de 25 mètres de haut sont prévues de chaque côté du bâtiment pour l’entrée des poids-lourds. Le Maire de Gennevilliers a tout de même garanti aux opposants qu’il conditionnait la validation du permis de construire aux conclusions favorables de l’enquête publique et de l’enquête environnementale (mais encore faut-il que celle-ci prenne en compte la zone Natura 2000).

L’enquête de Suivi Temporel des Oiseaux Communs (STOC), met en évidence un effondrement des populations entre 2001 et 2021, notamment pour des espèces présentes sur la pointe de l’Île-Saint-Denis (sur la période, 65 % des

³https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/haropa_port_schema_orientation_gnnvllrs.pdf

⁴https://www.iledefrance.fr/espace-media/sdrif/Sdrife2023_arrete_OR.pdf

⁵https://ressources.seinesaintdenis.fr/IMG/3_64_tvb_0.pdf

⁶<https://inpn.mnhn.fr/docs/ZNIEFF/zniefpdf/110030009.pdf>

⁷<https://www.la-seine-iles->

[rives.fr/GreenDock/?ResSources/download&file=Critique du projet par un collectif dassociations de df ense de lenvironnement 1.pdf](https://www.la-seine-iles-rives.fr/GreenDock/?ResSources/download&file=Critique%20du%20projet%20par%20un%20collectif%20d'associations%20de%20df%20ense%20de%20l'environnement%201.pdf)

⁸<https://www.la-seine-iles-rives.fr/GreenDock/?LettreOuvverteHaropaPort#note2>

⁹<https://www.patrice-leclerc.org/2024/02/09/a-propos-du-projet-greendock/>

faucons crécerelles ont disparu par exemple)¹⁰. Il est primordial de sauvegarder les espaces où ces espèces nichent et se reproduisent si l'on veut encore espérer les apercevoir dans les années à venir.

4. Des emplois pénibles pour la banlieue ?

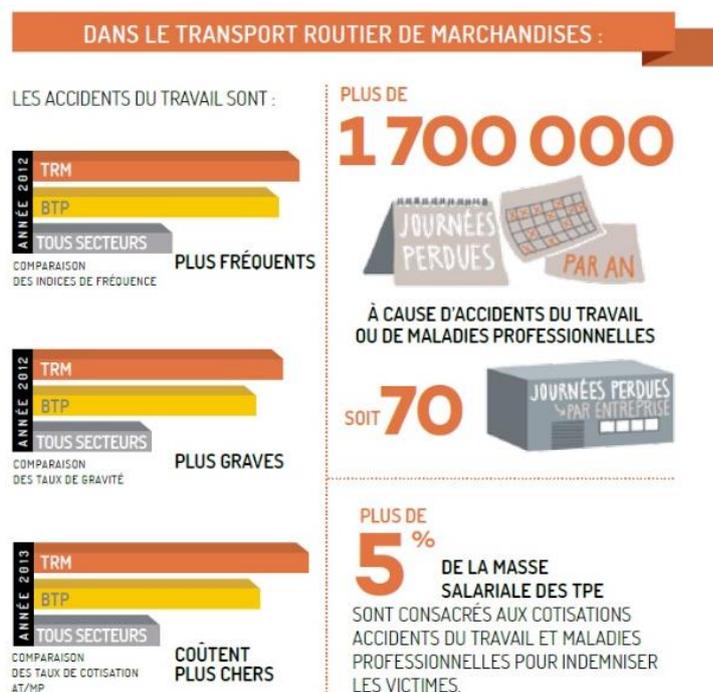
Les emplois logistiques se présentent aujourd'hui sous une forme très dégradées, ce qui questionne leur concentration sur des territoires types. La logistique est actuellement le secteur qui a le plus recours à l'intérim, avec un quart de la main d'œuvre concerné¹¹. C'est aussi un secteur qui concentre très majoritairement des formes d'emplois ouvriers (80 % des postes concernés contre seulement 40 % dans l'industrie automobile), ce qui limite considérablement les possibilités d'évolution professionnelle¹².

Le travail en entrepôt interroge aussi en matière de pénibilité. Depuis le début des années 2000, le secteur est en tête des classements en termes de maladies professionnelles et d'accidents du travail, avec des taux de sinistralité deux fois supérieurs aux moyennes nationales¹³. Cumulée à l'absence d'évolution professionnelle, cette sinistralité enferme les salariés dans une impasse¹⁴.

Les promoteurs du projet *Greendock* annoncent la création de 700 emplois en indiquant qu'ils seront composés à 60% d'emplois exécutifs et 40% d'emplois administratifs, ce qui diffère fortement des équilibres en vigueur dans le secteur. Le promoteur n'a pourtant aucune visibilité sur la teneur des emplois concernés puisque l'entrepôt géant sera découpé en plusieurs espaces dédiés à la location pour des sous-traitants. Parmi les loueurs pressentis, on constate par ailleurs que certains sont déjà implantés sur le Port de Gennevilliers (DB Schenker par exemple) ce qui laisse entrevoir de simples déplacements d'emplois.

Le Port de Gennevilliers concentre actuellement près de 8000 emplois. La plupart de ces salariés ne vivent pas sur la commune de Gennevilliers, ce qui résulte du phénomène dit de *spatial mismatch*, qui désigne une déconnexion importante entre le lieu de travail et le lieu d'habitat, laquelle est particulièrement forte dans le secteur logistique¹⁵. On peut donc penser que l'intérêt premier de ces projets réside dans l'apport de taxe foncière (CET) pour les mairies concernées, en dépit des conséquences environnementales et sociales.

On peut enfin se demander si le secteur logistique ne crée pas des emplois ici pour en détruire ailleurs. Ces dernières années, la question s'est posée à propos des nouvelles implantations d'Amazon. En novembre 2020, le cabinet Kavala Capital révélait dans une étude très détaillée que 82 000 emplois ont été détruits par le e-commerce en France entre 2009 et 2018 (6 emplois détruits dans le commerce de proximité pour 1 créé dans le e-commerce) et anticipait 87 000



¹⁰https://www.liberation.fr/environnement/biodiversite/en-ile-de-france-90-des-hirondelles-ont-disparu-depuis-vingt-ans-20231118_T05JRDC7ZGJNH65QEOLWDSVFU/

¹¹ Tranchant, Lucas. « L'intérim de masse comme vecteur de disqualification professionnelle. Le cas des emplois ouvriers de la logistique », *Travail et emploi*, vol. 155-156, no. 3-4, 2018, pp. 115-140.

¹² Raimbault, Nicolas. « Nouveaux emplois ouvriers, nouveaux territoires ouvriers ? Géographies professionnelles et résidentielles des ouvriers de l'industrie et des ouvriers de la logistique en IDF », *Travail et emploi*, vol. 162, no. 3, 2020, pp. 71-102.

¹³<https://www.inrs.fr/dms/inrs/CataloguePapier/HST/TI-DO-37/do37.pdf>

¹⁴ Fayner, Elsa. « L'entrepôt ne permet pas de vieillir au travail », *Santé et Travail*, Octobre 2019.

¹⁵ Raimbault, 2020 (déjà cité).

nouvelles destructions d'emplois dans les 10 années à suivre si aucune mesure n'est prise pour encadrer la vente en ligne¹⁶.

Pour ce qui concerne directement l'entrepôt Greendock, trois entreprises sont actuellement envisagées à la location, pour quatre espaces disponibles au total. Il s'agit de DB Schenker, STEF et Ceva Logistics, soit trois spécialistes de la sous-traitance logistique. Il est tout à fait envisageable que le dernier espace concerné, sur lequel aucune communication n'est faite depuis le début du projet, concerne un acteur majeur du e-commerce, type Amazon. Il faut par ailleurs souligner que la désignation valorisante de « logistique urbaine », employée par les défenseurs du projet, ne correspond pas à l'activité des acteurs logistiques pourtant annoncés sur site.

5. Des inégalités environnementales et sociales criantes

Alors que la Maire de Paris annonce à l'horizon 2025 des zones de baignades en plein cœur touristique de la métropole, en banlieue nord les berges de Seine sont abandonnées à des plateformes logistiques géantes.

Depuis des années, la banlieue nord est considérée comme un territoire « servant », c'est-à-dire un espace périphérique dédié à alimenter le cœur de la métropole, quitte à en subir les inconvénients. Dans les courriers qu'il nous a adressés, le maire de Gennevilliers reprend lui-même la formule¹⁷, consacrant ce moteur d'inégalités territoriales. Est-il normal de concentrer les activités polluantes et les emplois pénibles en banlieue nord ? Nous revendiquons une action profonde sur ces inégalités territoriales.

En IDF, la pollution de l'air est responsable de près de 1 décès sur 10, le transport routier de marchandises produit à lui seul 20% à 25% des émissions de gaz à effet de serre et les modes de transport moins polluants représentent une part insignifiante du trafic¹⁸. Des études récentes, commanditées par le Ministère de la Transition Écologique, ont aussi démontré que « le département de la Seine-Saint-Denis cumule de faibles revenus et de faibles accès à la nature, ainsi qu'un faible accès à différents services écosystémiques comme la régulation du climat local et la protection contre les inondations »¹⁹. Alors que ces espaces métropolitains seront directement impactés par la multiplication des épisodes caniculaires, il semble irresponsable de prévoir des activités industrielles de cette ampleur sur les berges de Seine.

A contrario complet de ces projets climaticides et écocidaires, les communes d'Épinay-sur-Seine et de l'Île-Saint-Denis envisagent d'aménager le petit bras de Seine concerné, ainsi que les berges de Seine à proximité, pour en faire des zones de loisirs, de fraîcheur et de biodiversité. Ces projets ont d'ailleurs été lauréats de l'appel à projets « Nature 2050 – Métropole du Grand Paris »²⁰. Comment imaginer qu'ils puissent se réaliser à immédiate proximité d'un entrepôt routier géant ? Quel devient le sens d'une berge renaturée, si elle se trouve juste en face d'une activité polluante et bruyante ? Sans parler du paysage, qui sera défiguré par un mur de 35 mètres de hauteur, sur 600 mètres de long.

6. Une "concertation" largement inachevée

Les premières réunions de concertation ont laissé un goût amer à leurs participants, comme en atteste le compte-rendu officiel²¹. D'abord, ce sont les citoyen-nes des communes avoisinantes qui ont appris par hasard le projet et qui ont dû insister auprès de Port de Paris et de Goodman pour obtenir la mise en place d'une concertation.

Les intervenants ont ensuite souligné le manque d'informations et des biais importants :

- études de trafic réalisées comme si chaque camion partait à plein ;
- études d'ensoleillement réalisées avec une inclinaison du soleil douteuse ;
- études de luminosité n'incluant pas les phares des camions ;
- études de biodiversité incomplète (n'incluant pas la zone ZNIEFF).

¹⁶http://www.kavalacapital.com/content/20201201-Rapport_ecommerce.pdf

¹⁷<https://www.patrice-leclerc.org/2024/02/09/a-propos-du-projet-greendock/>

¹⁸https://librairie.ademe.fr/ged/6944/feuilleton_logistique_derniers_kms_transitions2050_ademe.pdf

¹⁹https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Efese_M%C3%A9thodologie_retour_exp%C3%A9rience_projet_IDEFESE.pdf

²⁰<https://www.cdc-biodiversite.fr/realisations/59-berges-depinay-sur-seine/>

²¹https://www.ville-gennevilliers.fr/fileadmin/www.ville-gennevilliers.fr/MEDIA/actualites/urbanisme/greendock/projet_green_dock_a_gennevilliers_cr_reunion_restitution.pdf

Pire, les associations locales ont remarqué que le bâtiment fictif illustré dans les documents de concertation ne correspondait absolument pas à la hauteur réelle du projet. Sur ces images, on voit en effet un bâtiment avoisinant les 14 mètres alors que le bâtiment réel serait en réalité deux à trois fois plus haut.

Quant à la faible prise en compte des impacts environnementaux, sur la biodiversité comme sur les habitant-es du territoire, elle a été sévèrement soulignée par l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable dans son avis délibéré de juillet 2023²².



7. Une expansion continue de la logistique en IDF

Le projet *Greendock* n'est malheureusement pas le seul exemple francilien de continuité des politiques climaticides et écocides. Cinq projets lui font immédiatement échos, voire y sont directement connectés et génèrent eux-aussi des oppositions.

Dans les Yvelines, c'est le projet A104bis qui fâche, un projet de corridor logistique qui vise à relier l'A13 et l'A15, là encore au détriment des berges de Seine, des zones d'habitat et des écoles à proximité²³. Dans le Val d'Oise, c'est le BIP qui mobilise, un Boulevard Intercommunal du Parisien qui a les dimensions d'une autoroute et qui relierait l'A1 à l'A15, c'est-à-dire les zones logistiques de Roissy à celles de Gennevilliers, en détruisant une centaine d'hectares d'espaces naturels²⁴. A Romainville, le collectif No Goodman s'oppose à un projet d'entrepôt logistique en pleine ville, porté par le même promoteur immobilier que *Greendock*²⁵. Enfin dans le nord de l'Essonne, des habitant-es dénoncent 50 hectares d'artificialisation logistique, là aussi sur les berges de Seine²⁶.

Un peu plus au Nord, sur les territoires de l'Oise, le projet du Canal Seine Nord Europe se démarque par son envergure : plus de 3000 hectares de terres artificialisées, 180 espèces protégées menacées et 30 millions de mètres cubes d'eau pour son alimentation²⁷. Cette fois-ci, il s'agit bien de logistique fluviale, mais sous la forme d'un gigantisme dépassé et non d'une infrastructure utile aux territoires. D'autant plus qu'il existe déjà un canal, le canal de l'Oise, qui est sous-utilisé et dont la remise en état permettrait de concilier enjeux d'approvisionnement et enjeux écologiques.

L'énumération de ces projets logistiques de grande envergure produit une évidence difficile à accepter : les discours publics sur la « décarbonation » et le « zéro artificialisation » masquent la prolongation d'un modèle de transport et de stockage qui aggrave les crises climatique et environnementale.

8. La logistique en France : une dynamique immobilière inquiétante

Actuellement, 1,5 à 2 millions de m² de surface d'entrepôt voient le jour chaque année en France²⁸. Les courbes de progression sont exponentielles et les surfaces d'entrepôts occupent désormais plus de 90 millions de m² d'espace, contre seulement 30 millions au début des années 2000. Au total, en comptant aussi les abords des entrepôts, tels que les parkings, ce sont 230 millions de m² qui étaient couverts en 2016 par des entrepôts de plus de 5 000 m², selon le Commissariat Général au Développement Durable²⁹.

Une partie importante de cette expansion ne répond pas à des besoins en approvisionnement, ni même tout à fait à une demande du secteur logistique. En effet, ces dernières années, de grands groupes immobiliers internationaux ont

²² https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023-07-26_greendock_gennevilliers_avis_delibere.pdf

²³ <http://non-pont-acheres.org>

²⁴ <http://vivresansbip.canalblog.com/>

²⁵ <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/romainville-noisy-le-sec-face-a-la-contestation-la-future-plateforme-logistique-prete-a-faire-des-concessions-24-01-2023-5L54MT6LH5FM3ITLYUGNFYBINM.php>

²⁶ https://actu.fr/ile-de-france/athis-mons_91027/essonne-le-projet-de-pont-routier-entre-athis-mons-et-vigneux-remis-sur-la-table_60763600.html

²⁷ https://contrelecanal.noblogs.org/files/2023/12/StopCanal_Argumentaire_11_2023.pdf

²⁸ Samson, Claude. « L'entrepôt, un bâtiment à (au moins) deux étages », *Administration*, vol. 275, no. 3, 2022, pp. 28-29.

²⁹ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-03/datalab-essentiel-169-entrepots-plateformes-logistiques-2016-mars2019.pdf>

investi dans la construction d'entrepôt pour convertir des espaces (souvent agricoles ou naturels) en actifs financiers destinés à être valorisés sur les marchés³⁰.

Selon l'association française des professionnels de l'immobilier logistique (AFILOG), c'est le groupe étasunien Prologis qui détient le plus gros portefeuille immobilier logistique en France, avec 146 bâtiments, représentant 3,25 millions de m² auquel il faut ajouter 69 hectares de réserve foncière. La société singapourienne *Global Logistic Properties* est un exemple d'ascension fulgurante de ces marchés : son portefeuille « d'actifs logistiques » en France est passé de 700 000 m² en 2020 à plus de 1,6 million de m² en 2023³¹. Le groupe immobilier Goodman, promoteur de l'entrepôt *Greendock*, est quant à lui un géant australien, majoritairement détenu par le groupe *Blackrock*, premier gestionnaire d'actifs financiers au monde.



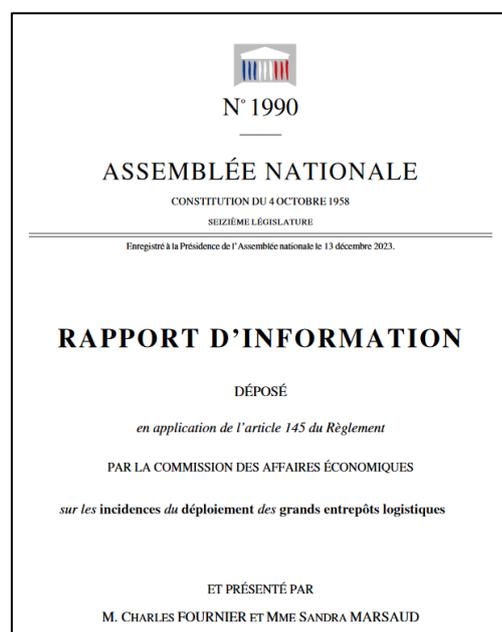
Cette dynamique de financiarisation de l'immobilier logistique repose principalement sur la « valorisation » des terres agricoles ou des espaces naturels situés en bordure des métropoles, sur le front de l'urbanisation. Ce faisant, elle renforce considérablement l'étalement urbain et l'artificialisation des sols, sans faire l'objet d'un réel contrôle et au contraire en mettant en concurrence les territoires³².

9. Des initiatives citoyennes sonnent l'alerte

Dans un rapport d'information parlementaire sur les incidences du déploiement des grands entrepôts logistiques, déposé en décembre 2023, les députés Charles Fournier et Sandra Marsaud alertent sur le fait que « le déploiement des entrepôts est peu régulé et marqué par l'essor d'infrastructures de grande taille, dites XXL, depuis une décennie ». Ils expliquent que « le secteur a établi, depuis 2015, plusieurs records : en 2017 par exemple, plus de 4 millions de mètres carrés de sites logistiques ont ainsi été commercialisés, dont 1,6 million de mètres carrés en Île-de-France »³³.

Ce rapport parlementaire préconise une série de mesures d'encadrement du secteur, qui concernent à la fois les aspects liés au travail et ceux liés à l'écologie. Par le biais de l'encadrement, de la planification ou bien *via* un moratoire sur les constructions d'entrepôts, nous appelons à limiter l'expansion des surfaces logistiques aux vues de leurs impacts écologiques, sociaux et économiques sur les territoires.

Ces demandes rejoignent celles qui sont exprimées depuis plusieurs mois par de nombreux collectifs opposés aux nouveaux projets routiers et autoroutiers en France. Au sein de la coalition la Déroute des Routes, plus de 50 collectifs et de nombreuses organisations citoyennes demandent la mise en place d'un moratoire sur les projets routiers³⁴, rejoignant des initiatives parlementaires et sénatoriales sur le même thème³⁵. Les mobilisations récentes contre l'A133-134 à Rouen ou contre l'A69 dans le Tarn sont les symptômes d'un modèle à bout de souffle, qui ne parvient plus à justifier son expansion en contexte de crise climatique et environnemental.



³⁰ <https://reporterre.net/Les-entrepots-logistiques-le-Far-West-du-marche-de-l-immobilier>

³¹ <https://eu.glp.com/fr/glp-acquiert-une-plateforme-logistique-de-41-000-m%C2%B2-a-ploisy-02-aupres-de-ag-real-estate-france/>

³² Dablanc, Laetitia. « La logistique et la ville. Questions environnementales et territoriales de la logistique urbaine », *L'Information géographique*, vol. 86, no. 3, 2022, pp. 49-77.

³³ https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/rapports/cion-eco/l16b1990_rapport-information.pdf

³⁴ <https://agir.greenvoice.fr/petitions/un-moratoire-pour-dire-stop-aux-projets-routiers-destructeurs>

³⁵ <https://www.eelv.fr/pour-un-moratoire-immédiat-sur-l'ensemble-des-projets-routiers-et-autoroutiers-français/>

Notre mobilisation s'inscrit pleinement dans cette dynamique visant à une prise en compte réelle et rapide de la catastrophe climatique et écologique dans la mise en chantier des infrastructures logistiques.

10. Approvisionnement durable et relocalisation

Il serait illusoire de vouloir se passer de la logistique, pour nous qui habitons en métropole. A travers notre mobilisation, nous appelons à une transformation en profondeur de ce secteur, ce qui revient à penser l'approvisionnement de demain.

Le fret ferroviaire est unanimement reconnu comme le mode de transport le moins émetteur de CO₂. Il est pourtant sous-utilisé et le réseau français s'est dégradé par manque d'investissement³⁶. Alors que la part modale du fret ferroviaire était de 45% dans les années 1970, elle avait chuté à 29% en 1990 et elle est désormais de moins de 10%³⁷.



L'ouest francilien (comprenant Gennevilliers), génère près de 60 millions de tonnes de fret par an, dont 85% sont transportées par la route. Sur le Port de Paris, la part modale du transport ferroviaire des conteneurs traités n'est que de 6%, contre 30% pour le fluvial et 64% pour la route (source : Ports de Paris)³⁸. Le projet *Greendock* ne viendrait donc pas modifier ces équilibres, il viendrait même les aggraver en faveur du transport routier, ce qui contredit complètement les premières annonces faites à la presse qui vantaient un projet fluvial³⁹. Si des syndicats de cheminot-es ont rejoint la mobilisation Stop Greendock, c'est bien pour dénoncer cette logique du « tout camion », qui fait corps avec le démantèlement progressif du fret ferroviaire public.

Un approvisionnement durable, c'est aussi un approvisionnement qui respecte la santé des travailleurs de la logistique et qui leur offre de véritables perspectives de carrière. Les modes d'organisation du travail déployés par les sous-traitants envisagés sur le site *Greendock* sont actuellement loin de remplir ces conditions. C'est aussi le cas dans d'autres grands groupes de la logistique, ce qui explique le ralliement de syndicats ouvriers de la logistique à notre mobilisation.

Enfin, il faut souligner un dernier point essentiel que soulève la logistique en matière d'écologie. Aujourd'hui, en proposant la circulation à très bas coûts des biens et matière, la logistique exerce un frein à toutes les formes de relocalisation. Sans encadrement du secteur, il sera toujours plus simple de produire à distance, en profitant des avantages comparés de chaque région du monde et en renforçant les inégalités à l'échelle mondiale, sans prise en compte des enjeux écologiques et sociaux. Stopper l'expansion sans fin de l'empire logistique, c'est aussi préparer des modes de production plus respectueux du vivant sous toutes ses formes.

³⁶ <https://www.senat.fr/rap/r20-604/r20-6045.html>

³⁷ https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2735/2021-Fret_et_Logistique_Diagnostic_Rapport_final-2.pdf

³⁸ *Ibid.*

³⁹ <https://www.lesechos.fr/pme-regions/ile-de-france/hauts-de-seine-a-genevilliers-un-immense-entrepot-pour-encourager-le-transport-fluvial-1326557>

24/25/26
mai 2024

**BLOQUER
LA LOGISTIQUE
PROTÉGER
LA SEINE**



STOP GREENDOCK

vendredi soir : soirée de lancement

samedi - 13 h : manifestation

tout le week-end : actions, débats, festivités

