



# GREEN DOCK, UNE PLATEFORME LOGISTIQUE MULTIMODALE INTÉGRÉE AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

Enquête publique

+ 

---

**Document d'information du public** 

---



# SOMMAIRE

**03**

**Qu'est-ce que le projet Green Dock ?**

**04**

**Un projet de logistique innovant et durable**

**06**

**Un projet architectural et paysager intégré dans son environnement**

**12**

**La démarche environnementale du projet Green Dock et la prise en compte des interactions avec l'environnement direct**

**14**

**La mise en œuvre du projet**

**15**

**Un projet bâti en concertation avec le territoire**



# Qu'est-ce que le projet Green Dock ?

Le projet Green Dock, porté par Goodman France, vise à créer une plateforme logistique multimodale sur le port de Gennevilliers, aux portes de Paris. En regroupant les fonctions logistiques essentielles (approvisionnement, stockage, préparation, distribution) en étages et dans un même lieu, réduisant ainsi l'emprise foncière et optimisant les flux de marchandises, il ambitionne de développer une logistique plus durable et plus écologique au sein de la Métropole du Grand Paris.

Green Dock a été retenu en 2021 par HAROPA Port à la suite d'un appel à projet et se positionne comme un laboratoire pour la logistique de demain, en intégrant des innovations durables et en répondant aux enjeux environnementaux actuels.

## Les objectifs du projet

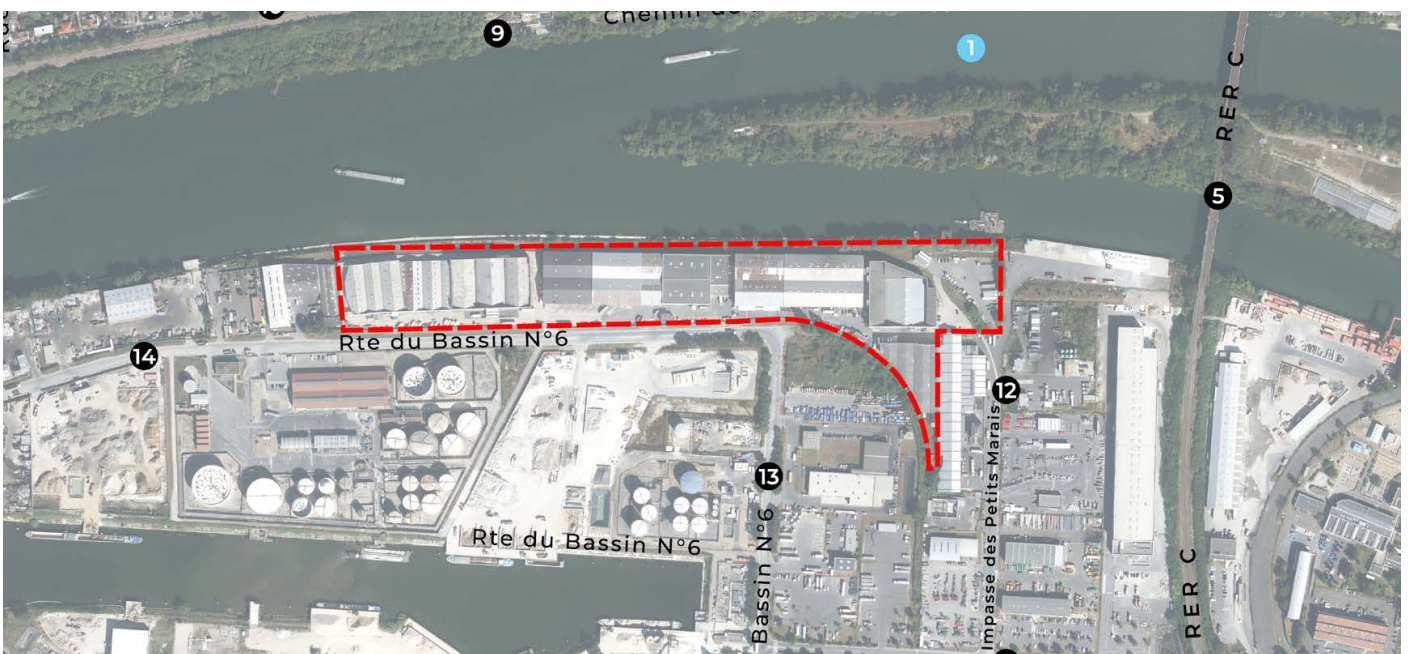
- + **Réaffirmer le rôle de pôle logistique du port de Gennevilliers :** S'inscrire au sein du port de Gennevilliers, hub majeur de la logistique francilienne au cœur des centralités urbaines, et consolider ce rôle par une infrastructure moderne et durable.
- + **Décarboner la logistique :** Réduire l'empreinte carbone des activités logistiques dans la Métropole du Grand Paris (en centralisant sur un même site les fonctions logistiques essentielles).
- + **Limiter l'artificialisation des sols :** Recentrer les activités économiques sur des sites occupés par des entrepôts en fin de vie pour éviter l'artificialisation des sols et l'étalement urbain, conformément à la stratégie nationale de Zéro Artificialisation Nette (ZAN).
- + **Concevoir un projet architectural et paysager durable et intégré dans son environnement.** Un bâtiment à l'architecture soignée et intégrée au paysage, sobre et autonome en énergie, favorisant l'accueil de la biodiversité.

## + GOODMAN FRANCE, PORTEUR DU PROJET GREEN DOCK

Goodman est un groupe international spécialisé en immobilier d'entreprise qui développe, détient et gère des sites durables, stratégiquement localisés dans les grandes métropoles et répondant aux besoins de l'économie physique et digitale. Goodman est largement investi sur le territoire français depuis plus de 20 ans.

La société Goodman France, filiale française du Groupe, développe des projets immobiliers de plateformes logistiques (de stockage, de distribution et de logistique urbaine), des parcs d'activités pour les PME et PMI ainsi que des centres de données. Conservés en patrimoine, les sites sont loués à un ou plusieurs locataires et sont gérés directement par les équipes de Goodman.

## L'emprise du projet sur le Port de Gennevilliers



# Un projet de logistique innovant et durable

**En développant Green Dock, Goodman France propose une plateforme dédiée à la logistique au plus proche de Paris mais surtout un projet moderne et innovant permettant d'accompagner la transition de la logistique vers un modèle plus écologique et plus durable.**

## Développer la logistique multimodale et de proximité

### Un projet implanté au plus proche des centres urbains pour repenser la logistique

Par sa localisation sur le Port de Gennevilliers, au cœur de la Métropole du Grand Paris, Green Dock se positionne au plus proche des centralités urbaines. En regroupant l'ensemble des services en un seul lieu, le site contribue à repenser la logistique urbaine en réduisant les distances parcourues sur les chaînes logistiques.

Le site retenu pour l'implantation de Green Dock accueille des entrepôts logistiques en fin de vie. En activité jusqu'en 2021, elle accueillait des activités de commerce de gros et de stockage de solvants. La vétusté des entrepôts, datant des années 1960, ne permet pas leur réutilisation en l'état.

Par ailleurs, par sa conception verticale (à l'inverse de grands centres logistiques souvent organisés de plain-pied) et son positionnement sur un foncier déjà artificialisé, le projet est d'une grande sobriété foncière et n'artificialise aucun sol, en cohérence avec la loi Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

### Un emplacement qui permet d'optimiser le recours à la multimodalité

La parcelle retenue pour l'implantation de Green Dock permet d'optimiser le recours au transport fluvial :

**+ A l'amont :** Au sein du port de Gennevilliers, Green Dock bénéficiera du terminal à container existant, pour l'approvisionnement amont du site (depuis Rouen & Le Havre). Le recours au mode fluvial limitera fortement le trafic routier sur les axes de desserte et les voiries d'accès au port. Des navettes transféreront les marchandises entre le terminal et Green Dock dans l'enceinte du port.

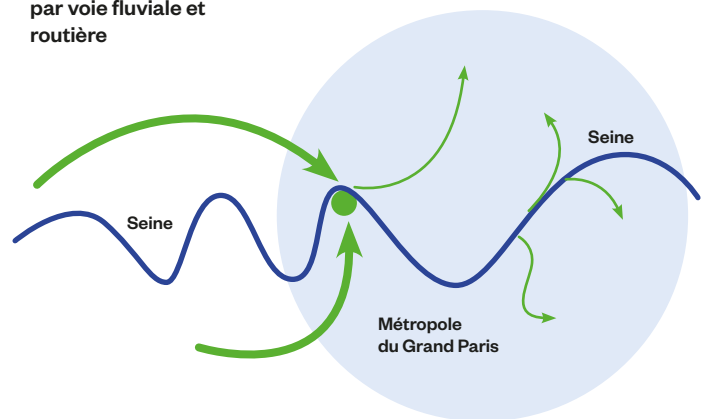
**+ A l'aval :** En intégrant un double ponton de chargement (pouvant accueillir deux bateaux ou barges) directement sur la Seine, au droit du site, Green Dock valorise l'utilisation du fluvial pour la distribution en sortie du site. Les barges pourront embarquer des véhicules utilitaires légers électriques, des caisses mobiles ou directement des vélos-cargos et les acheminer par voie fluviale vers les quais publics situés le long de la Seine. Cette méthode innovante permet de s'affranchir de la variation de la hauteur de la Seine, et ainsi optimiser le transport du dernier kilomètre.

L'ambition est d'atteindre 20% de distribution transitant par le fluvial à la mise en service du projet, et d'atteindre 40% à l'horizon 2040. Par ailleurs, le projet pourra recevoir des flux de marchandises arrivant depuis la gare ferroviaire du terminal à containers du port de Gennevilliers, ce dernier étant embranché sur le réseau ferré national.

### La chaîne amont et aval du projet

« Amont » :  
Approvisionnement en marchandise, par voie fluviale et routière

« Aval » : Distribution depuis le site, par voie fluviale ou routière



L'ambition est d'atteindre **20% de distribution** transitant par le fluvial à la mise en service du projet, et d'atteindre **40% à l'horizon 2040**

### Une proximité des grands axes pour limiter l'impact du trafic routier

En s'insérant dans le port de Gennevilliers, Green Dock bénéficie également de l'ensemble des infrastructures routières de ce dernier. Les voiries internes au port sont dimensionnées pour accueillir des sites logistiques et industriels d'importance. La connexion directe avec les axes autoroutiers permet la desserte amont du site et le déploiement d'activités de distribution du dernier kilomètre sans traverser de zones d'habitations.



La Seine face au port de Gennevilliers

## Un projet aligné avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone pour le secteur logistique

**L'objectif poursuivi à travers le projet Green Dock est de constituer des capacités de stockage et de distribution au plus proche de la zone dense, au sein d'un bâtiment bas-carbone et favorisant le transport durable des marchandises. L'ambition est ainsi de contribuer à la décarbonation du secteur du bâtiment, des transports et de la logistique au sein de la métropole francilienne, en ligne avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC).**

### Une centralité logistique regroupant l'ensemble des maillons de la chaîne et limitant donc les transports

Le modèle standard de la logistique actuelle consiste en plusieurs bâtiments de plain-pied, comprenant des bâtiments dits de « messagerie » au plus proche des centres urbains et destinés à la distribution fonctionnant de pair avec des bâtiments de stockage de grande dimension généralement repoussés en limite de zone périurbaine. Cette solution engendre de nombreux trajets intermédiaires entre les différents sites, qui viennent s'additionner aux transports engendrés à l'amont et à l'aval de la chaîne logistique.

À l'inverse, Green Dock propose de rassembler l'ensemble des fonctions logistiques au sein d'un seul site, sur plusieurs niveaux, et à proximité immédiate du bassin de consommation (zone d'acheminement des marchandises), réduisant considérablement les transports engendrés le long de la chaîne.

Une étude a été menée pour comparer la distance parcourue par chaque tonne de marchandises dans le cas d'un scénario standard (dit scénario sans projet), avec le projet Green Dock. Ainsi, par rapport à un scénario standard, Green Dock permet de réduire le nombre de kilomètres parcourus pour chaque tonne de marchandises (exprimés en tonnes-kilomètres) de 19% à l'amont et de 26% à l'aval du site.

## + UN BILAN CARBONE SIGNIFICATIVEMENT RÉDUIT

Sur l'ensemble de son cycle de vie, le projet Green Dock permet de réduire de

**46 %** l'empreinte carbone

des marchandises qui passent par le projet plutôt que par une chaîne logistique classique.

### Des solutions de transports décarbonés à l'amont comme à l'aval

Au sein du secteur de la logistique, la décarbonation des activités de transport de marchandises, principal poste d'émission de CO<sub>2</sub> à l'échelle de la chaîne, demeure le principal enjeu. En plus de réduire intrinsèquement les distances parcourues par les marchandises, les caractéristiques de Green Dock lui permettent également de favoriser les solutions de transports décarbonés :

**+ A l'amont :** le report modal important du routier vers fluvial, mode de transport bien plus sobre en carbone, via le terminal container du port ;

**+ A l'aval :** par le déploiement d'une flotte de véhicules « zéro émission » à l'horizon 2030, appuyés sur des bornes de recharges installées sur le site, et le recours au fluvial pour le préacheminement des véhicules ou marchandises.

### Un bâtiment sobre en carbone sur le plan de la construction et de l'exploitation

Au-delà des émissions induites par la chaîne logistique associée à l'exploitation de Green Dock, le bâtiment en lui-même sera sobre en carbone aussi bien au niveau de sa construction que pendant son exploitation. L'empreinte écologique du site tout au long de son cycle de vie a été réduite grâce à :

**+ Une construction bas carbone :** L'ensemble des matériaux de construction utilisés dans le cadre du projet Green Dock seront choisis en fonction de leur empreinte environnementale. Des bétons bas carbone, isolants biosourcés, structures en bois massive pour les bureaux ainsi que des matériaux recyclés, réutilisés ou réemployés seront mobilisés afin de limiter l'impact carbone du projet construit.

**+ Un site sobre et autonome en énergie :** La densification des activités au sein du projet Green Dock permet de limiter les déperditions énergétiques du site. Le bâtiment, aux consommations énergétiques maîtrisées, est équipé d'une centrale photovoltaïque d'une puissance totale de 2,7 MWc et d'une installation de géothermie couplées à des pompes à chaleur. En exploitation, l'ensemble des consommations énergétiques du bâtiment, hors recharge des véhicules électriques, sera couvert par la production bas-carbone solaire et géothermique du site.

## Un projet architectural et paysager intégrés dans son environnement

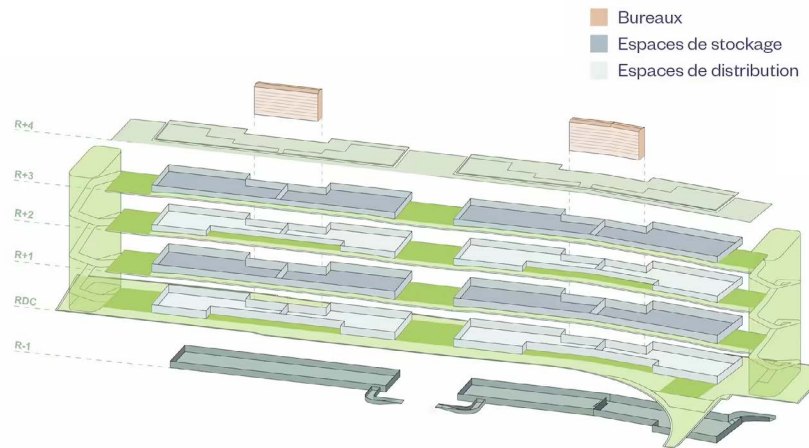
Des entrées et sortie des véhicules légers en façade sud, par la route du bassin numéro 6. Un accès dédié aux camionnettes et poids lourds par l'impasse des petits Marais, à l'extrémité Est du site.

Intégration d'une centrale photovoltaïque et d'une unité de géothermie pour une autonomie énergétique et réduction de l'empreinte carbone.

Une toiture terrasse végétalisée grâce à plusieurs strates paysagères contribuant à l'accueil de l'avifaune et à l'insertion paysagère du projet.

La végétalisation des bords de Seine au droit du site par la plantation d'arbres de haute tige, améliorant la situation actuelle (composé de berges majoritairement artificialisées) contribuera à l'intégration paysagère du site en continuité avec les plantations existantes à l'est.

Près de 80 000 m<sup>2</sup> d'espaces de stockage et de distribution répartis sur quatre niveaux pour répondre à l'enjeu de densification des activités logistiques en coeur de métropole.



Des circulations logistiques au sud (côté Port de Gennevilliers) et des espaces de bureau au nord (côté Seine). Aucun véhicule logistique sur les bords de Seine.

Une façade Nord à l'architecture soignée, végétalisée et intégrée dans le paysage de la Seine et de l'environnement naturel, et un bâtiment reculé au plus proche de la limite sud du terrain.

Un double-ponton de chargement pour des barges directement sur la Seine.

Les seules activités perceptibles côté Nord du projet seront les activités de logistiques fluviales opérées à partir des pontons localisés dans la continuité des paysages voisins.

# La démarche environnementale du projet Green Dock et la prise en compte des interactions avec l'environnement direct

## La démarche environnementale de Green Dock

Au-delà des enjeux de décarbonation de la filière auxquels Green Dock contribue à répondre, le projet intègre les enjeux environnementaux locaux liés à son site d'implantation. Après avoir réalisé un état initial de l'environnement du projet, Goodman a réalisé une étude d'impact afin d'identifier les incidences du projet sur son environnement. Le projet inclut des mesures d'évitement, de réduction, de compensation, d'accompagnement et de suivi (démarche ERCAS) pour viser, à terme, un maintien voire une amélioration de la situation actuelle, notamment en termes de biodiversité.

Les principaux enjeux identifiés dans l'environnement direct du projet sont les zones naturelles des bords de Seine et la continuité écologique qu'elles forment, en façade nord du site, la Zone de Protection Spéciale Oiseaux Natura 2000, située au niveau de la pointe Nord de L'Île-Saint-Denis, et la biodiversité interne au site. Ces enjeux ont été pris en compte dans la définition du projet.

## Renforcer la continuité écologique formée par la Seine

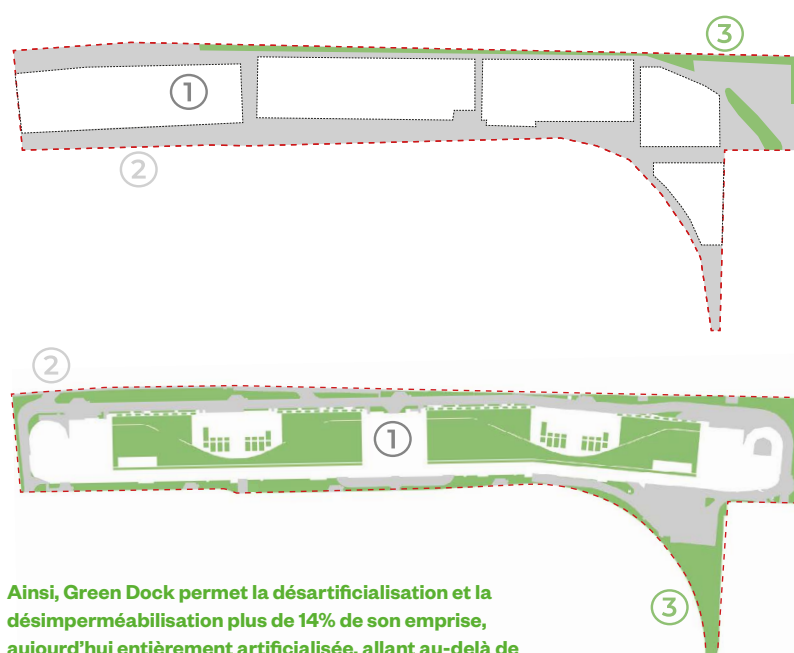
Les espaces végétalisés de Green Dock ont été conçus pour favoriser l'accueil de la biodiversité et contribuer à l'autonomie énergétique du site. Ils se composent de plusieurs espaces aux caractéristiques diverses :

**+ Toiture bio-solaire :** La toiture de Green Dock combine des zones végétalisées sur des épaisseurs de 20 cm à 1m, destinées à favoriser l'accueil de la biodiversité et notamment de l'avifaune, avec une centrale photovoltaïque. Cette intégration permet de produire de l'énergie renouvelable tout en offrant un habitat pour la faune et la flore locales.

**+ Végétalisation et biodiversité :** La façade nord du bâtiment, tournée vers la Seine, est équipée d'une résille végétalisée, équipée de nichoirs destinés à l'accueil de l'avifaune. Cette initiative vise à intégrer harmonieusement le site dans son environnement naturel et à accueillir la biodiversité à travers le déploiement d'une palette végétale adaptée au territoire et aux fonctionnalités définies.

**+ Renaturation des berges :** En complément des espaces végétalisés en toiture, le projet désartificialise entièrement les berges de la Seine, en recréant ainsi des habitats pour la variété d'espèces animales peuplant les berges de Seine : oiseaux, chauves-souris, insectes et poissons.

## Comparaison des surfaces artificialisées avant / après projet.



Ainsi, Green Dock permet la désartificialisation et la désimperméabilisation plus de 14% de son emprise, aujourd'hui entièrement artificialisée, allant au-delà de la préservation de la continuité écologique de l'axe Seine en créant de nouveaux espaces naturels en son sein.

### ETAT INITIAL

①	SURFACE EMPRISE SOL BÂTIMENTS AVANT DÉMOLITION	53 %
②	SURFACE IMPERMÉABILISÉE ET ARTIFICIALISÉE	42 %
③	SURFACE PERMÉABLE VÉGÉTALISÉE	5 %
<b>SURFACE IMPERMÉABILISÉE</b>		<b>95 %</b>

### ETAT PROJETÉ

①	SURFACE EMPRISE SOL BÂTIMENTS*	58.4 %
②	SURFACE IMPERMÉABILISÉE ET ARTIFICIALISÉE	21.8 %
③	SURFACE PERMÉABLE VÉGÉTALISÉE	19.8 %
<b>SURFACE DÉSARTIFICIALISÉE</b>		<b>14.8 %</b>

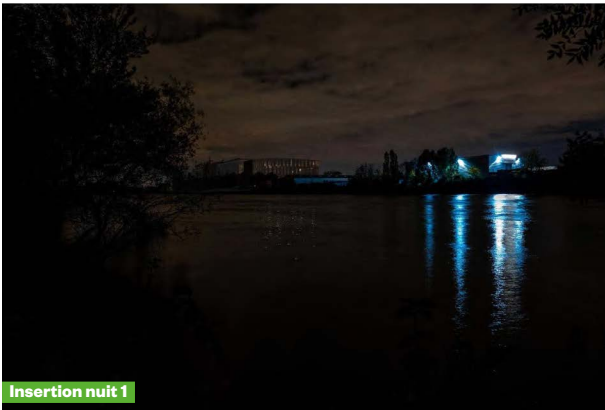
\*INFORMATION COMPLÉMENTAIRE:

CRÉATION DE 15 445m<sup>2</sup> DE TOITURE VÉGÉTALISÉE DANS LA SURFACE BÂTIE

## Éviter les impacts lumineux sur la faune nocturne et les riverains, par des façades actives s'ouvrant sur le port et une façade noire au nord

La conception du projet inclut la prise en compte des impacts lumineux la nuit sur la trame noire formée par la Seine, afin d'éviter les nuisances à la faune nocturne et aux riverains de la rive Nord de la Seine. Ainsi, aucune source de lumière n'est positionnée sur la façade Nord, et l'ensemble des activités nocturnes sont réalisées à l'intérieur des bâtiments et au niveau des entrées et sorties situées en façade Sud du bâtiment (côté Port de Gennevilliers). Les bureaux, seules ouvertures vitrées sur la façade Nord, seront équipés d'occlusions.

### Insertions nocturnes du projet Green Dock, vues depuis la Seine ©A26 Architectes



Insertion nuit 1



Insertion nuit 2



Insertion nuit 3

## Un bâtiment conçu pour limiter l'impact sonore sur l'environnement

L'étude acoustique menée dans plusieurs configurations (jour et nuit) a permis d'évaluer l'impact sonore en limite de propriété ainsi qu'au niveau des plus proches habitations. Celui-ci est faible et bien en deçà de la réglementation grâce aux éléments de conception du projet évitant la propagation du bruit : circulations logistiques uniquement au sud du projet (côté Port de Gennevilliers), locaux au nord des cours de circulation des camions pour faire obstacle à la propagation du bruit, intégration d'écrans acoustiques paysagers et des résilles.

## Quel impact sur le trafic routier ?

### À l'échelle locale : un impact modéré à prendre en compte dans l'organisation des circulations

Le port de Gennevilliers est un espace dédié aux activités industrielles et de logistique. Il est directement desservi par des axes routiers structurants du territoire, que constituent les autoroutes A86 et A15. Les raccordements aux grands axes et les voiries internes sont pleinement dimensionnés pour accueillir le trafic inhérent aux activités de logistique proposées par Green Dock.

Avec 200 camions et 400 véhicules utilitaires par jour envisagés à la mise en service du projet, les études de trafic démontrent ces flux sont négligeables par rapport aux flux journaliers empruntant l'A86, et donc que l'impact routier des circulations du site serait modéré, s'intégrant dans l'écosystème industrialo-portuaire existant.

Cependant, au regard de la congestion régulière des axes aux heures de pointe et afin de réduire de manière générale l'impact résiduel du projet sur la circulation routière, plusieurs mesures sont mises en place :

- + Le recours au report modal, à l'amont comme à l'aval, vers le fluvial, avec une augmentation progressive de la part de fluvial prévue au cours de la vie du site ;
- + La desserte du site en horaires décalés des heures de pointes classique, en cohérence avec les horaires décalés des activités logistiques ;
- + Un plan de mobilité avec actions visant à inciter le personnel à limiter l'utilisation, réduisant ainsi le trafic routier, à l'encourager à prendre les transports en commun et à le sensibiliser à de nouvelles pratiques (encouragement au covoiturage).

**Enfin, par sa raison d'être, Green Dock contribue à réduire les transports de marchandises en rassemblant les activités logistiques au sein d'un site unique, réduisant ainsi le trafic routier.**



Vue aérienne du port de Gennevilliers, © Haropa Port / DR

## L'intégration du projet dans un écosystème portuaire

Avec ses 400 hectares d'activités industrielles, logistiques et portuaires, le port de Gennevilliers est la plus grande plateforme multimodale d'Île-de-France, avec 250 entreprises et 8000 salariés qui y travaillent. Mis en service en 1946, il se place aujourd'hui au service des stratégies bas carbone nationales et métropolitaines et de la transition écologique, en densifiant ses activités industrielles et logistiques au sein d'un écosystème performant et en accompagnant les synergies entre les différents acteurs qui s'y implantent. C'est dans le cadre de cette densification d'activités au sein de ses emprises qu'HAROPA Port a lancé un appel à projet pour la parcelle en fin d'exploitation, dédié aux activités logistiques et industrielles, qui accueillera demain Green Dock.

## Les synergies possibles au sein de la zone portuaire

En s'implantant sur le port, Green Dock bénéficie des infrastructures dédiées à l'écosystème portuaire : terminal container, accès au bord de Seine, desserte ferroviaire. Il s'intègre également dans un écosystème industriel et logistique établi.

De plus, Green Dock apporte des fonctionnalités complémentaires sur le port : nouvelle infrastructure logistique multimodale pouvant bénéficier aux entreprises implantées localement, mise à disposition des quais de transbordement fluviaux pour d'autres acteurs et le déploiement d'une flotte de véhicule « zéro émissions » vers la métropole.

## La prise en compte des risques industriels

Le terrain où s'implante Green Dock est contraint par le risque technologique des établissements SOGEP et Trapil situés en immédiate proximité du terrain du projet. Ces risques sont inscrits dans un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de SOGEP Trapil. Green Dock prend en compte les risques industriels et les réduit en adaptant la conception du bâtiment pour empêcher tout effet domino et assurer la sécurité des personnes sur site, aussi bien en cas d'accident sur le site SOGEP ou Trapil qu'en cas d'accident sur le site Green Dock.

## La prise en compte du risque inondation

Le site est également contraint par le risque inondation en cas de crue de la Seine : il est intégré dans le plan de prévention du risque inondation\* (PPRI) de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine. Green Dock prend en compte les contraintes liées à ce risque inondation pour concevoir un projet résilient. Par ailleurs, une étude hydraulique a démontré que le projet n'a pas d'impact significatif sur les dynamiques de crues de la Seine et n'aggrave donc pas le risque inondation ; à l'inverse, les parkings souterrains, qui sont inondables, permettront d'absorber une partie des volumes des crues et donc de diminuer leur impact à l'aval du fleuve.

## Un projet compatible avec la zone Natura 2000 de L'Île Saint-Denis

La présence d'une zone Natura 2000 pour l'avifaune, refuge d'espèces protégées d'oiseaux telles que le Martin Pêcheur d'Europe ou la Sterne Pierregarin, est un enjeu majeur pour la conception du projet. Green Dock a donc été conçu pour préserver les zones naturelles avoisinantes et particulièrement cette zone Natura 2000, les toitures végétalisées, aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation, et pour favoriser les espaces refuge de biodiversité sur le site et à ses abords. Ainsi, la renaturation et la végétalisation du linéaire de berges faisant face à la zone Natura 2000, le traitement anti-reflet des vitrages et panneaux photovoltaïque (protégeant l'avifaune des risques de collision) et la sanctuarisation des quais existants pour accueillir la biodiversité permettent d'améliorer le potentiel écologique du site, en lien avec la zone naturelle lui faisant face. Par ailleurs, le planning des travaux a été conçu pour prendre en compte les cycles biologiques des espèces ; un écologue assurera le suivi de l'ensemble du chantier, sur ces aspects.

### LA ZONE NATURA 2000 DU PARC DÉPARTEMENTAL DE L'ÎLE SAINT-DENIS

Le parc départemental de l'Île-Saint-Denis, à extrémité Nord de l'île, fait partie de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) Natura 2000 multi-sites des «Sites de la Seine-Saint-Denis». Celle-ci a été classée Natura 2000 en 2006, au titre de la directive européenne Oiseaux, pour conserver 12 espèces d'oiseaux nichant de manière permanente ou saisonnière dans un ou plusieurs des 15 sites format la ZPS. Il s'agit du seul site européen de ce type à être situé intégralement en zone dense.

## La démarche Eviter, Réduire, Compenser appliquée au projet

Dans son application de la démarche éviter, réduire, compenser (dont l'ensemble des mesures peuvent être consultées dans l'étude d'impact du projet, voir pièce 3.1), Goodman a regroupé au sein des emprises du projet toutes les mesures environnementales. Une attention particulière a été portée aux berges de Seine, en particulier sur la partie faisant face à la zone Natura 2000, pour favoriser la création d'habitats tampons pour la biodiversité entre L'Île-Saint-Denis et le port. Dans cet esprit, après évitement et réduction des impacts, la seule mesure de compensation du projet concerne les habitats piscicoles impactés par la création du double ponton de transbordement ; ces habitats sont recréés face à la zone Natura 2000. 415 mètres linéaires de berges sont ainsi renaturés, avec la création de 1 570 m<sup>2</sup> d'herbiers aquatiques favorables au développement de la faune piscicole et la plantation de 2 000 m<sup>2</sup> d'arbres et d'arbustes, permettant la création d'une ripisylve favorable à la biodiversité terrestre (oiseaux, chauve-souris, insectes). Les essences invasives à l'est du site sont également traitées pour laisser place à une végétation adaptée au paysage et aux essences locales.

### QU'EST-CE QUE LA DÉMARCHE ERC ?

+ D'abord, éviter les atteintes à l'environnement en choisissant des solutions alternatives moins dommageables ;

+ Ensuite, réduire les impacts inévitables par des mesures adaptées ;

+ Enfin, compenser les effets résiduels par des actions bénéfiques pour l'environnement.

Cette séquence garantit une prise en compte rigoureuse des enjeux écologiques et un équilibre a minima voire une amélioration des conditions environnementales initiales à l'issue du projet.



# La mise en œuvre du projet

## Coût et financement

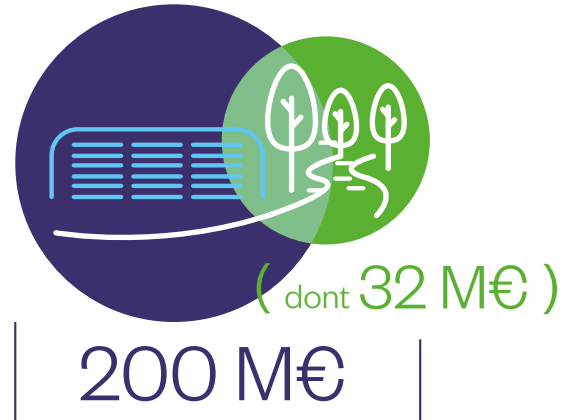
Le coût global du projet est estimé à 200 millions d'euros. Le financement du projet est assuré à 100% par Goodman France, maître d'ouvrage du projet. La démarche d'intégration paysagère et environnementale du projet, incluse dans cette enveloppe, est estimée à 32 millions d'euros.

## Organisation des travaux

En cas d'obtention des autorisations, les travaux pourront débuter pour un début d'exploitation attendu en 2028.

La phase chantier du projet durera entre 24 et 28 mois.

Elle comprendra différentes étapes réalisées par des entreprises spécialisées, correspondant à différents lots qui seront fixés par le maître d'ouvrage : terrassement du sous-sol, création des pieux et des fondations, montage de la charpente, habillage/bardage, dallage, lots techniques entrepôt, second œuvre dans les zones bureaux, aménagement de la toiture, voiries et réseaux, ponton. La majorité de la structure du projet est composée d'éléments préfabriqués hors site qui seront acheminés par voie fluviale.



La certification environnementale BREEAM® au niveau de performance Outstanding (niveau le plus élevé), délivrée par un organisme indépendant, doit être obtenue grâce à la prise en compte de l'impact environnemental du projet, depuis la conception jusqu'à l'exploitation, en passant par la phase chantier.

Le chantier fera l'objet d'une charte de chantier pour limiter les nuisances aux riverains. Notamment, le chantier se déroulera de 7h à 18h, du lundi au vendredi (sauf exception). De plus, un écologue assurera le suivi complet du chantier en concordance avec les spécificités du site en termes de biodiversité, pour s'assurer du bon respect des écosystèmes conformément aux prescriptions arrêtées au sein de l'autorisation environnementale.



## LE CALENDRIER DU PROJET

### 2020 RÉPONSE À L'APPEL À PROJET HAROPA PORT

➤ Dans le cadre de l'appel à projet d'HAROPA Port, Goodman a défini son programme, une préconception sommaire du projet, et mené de premières études multimodales et bâtimentaires.

### 2021 GREEN DOCK LAURÉAT DE L'APPEL À PROJETS D'HAROPA PORT

➤ Le projet Green Dock répond aux intérêts d'HAROPA Port et a démontré sa pertinence vis-à-vis du site et sa cohérence globale. En plus de remettre en cause la philosophie de construction de la ville, de l'étalement urbain et d'artificialisation des sols, le projet garantit la prise en compte de l'ensemble des orientations des documents de planification applicables au site d'implantation (schémas et plans régionaux, prescriptions paysagères municipales, Stratégie nationale bas-carbone etc\* ; Green Dock a donc été sélectionné par Haropa Port dans le cadre de son appel à projet en 2021. Goodman a ensuite lancé ses études de conception détaillées.

### 2021 ÉTUDES

➤ Les études de conception détaillée et du contexte environnemental ont été réalisées en 2021 et 2022. Ces études ont été présentées et nourries par les concertations successives et le cadrage préalable auprès de l'autorité environnementale.

### 2022 CONCERTATION ASSOCIATIVE VOLONTAIRE EN PHASE DE PRÉ-ÉTUDES

➤ Goodman France a engagé une démarche de concertation volontaire, avec des associations agréées pour la protection de l'environnement ainsi que les riverains et associations de riverains au projet avec 5 réunions de travail thématiques de mai à juillet 2022 (présentation du projet, ateliers thématiques « Evolution des flux », « Biodiversité et environnement », « Insertion architecturale », « Socio-économie »).

### 2022 CONCERTATION AU TITRE DU CODE DE L'URBANISME

➤ A la suite de la concertation associative volontaire, Goodman a participé à une concertation réglementaire, menées par la mairie de Gennevilliers au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme. Les modalités de concertation ont été délibérées par le conseil municipal de Gennevilliers : elle s'est tenue du 13 juin au 14 octobre, avec deux réunions publiques et une plateforme de concertation en ligne. La réunion publique du 12 octobre 2022 a permis de restituer les échanges des deux concertations successives.

### 2023 DEMANDE DE CADRAGE PRÉALABLE AUPRÈS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

➤ A la suite des étapes de concertation et des préoccupations remontées par les riverains et associations sur le projet, Goodman a réalisé une demande de cadrage préalable auprès de l'autorité environnementale, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Île-de-France (MRAe Île-de-France). La MRAe a rendu un avis de cadrage préalable le 26 juillet 2023. Sur la base de cet avis, Goodman a pu compléter son dossier et réaliser des études complémentaires pour déposer un dossier de demande d'autorisation environnementale en 2024.

### HORIZON 2028

#### DÉBUT DE L'EXPLOITATION

➤ Le site pourrait débuter son fonctionnement dans le courant de l'année 2028.

#### 2026 DÉBUT DES TRAVAUX

➤ Sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires à l'issue de l'enquête publique, les travaux de construction de Green Dock pourraient débuter en 2026 pour une période de 24 à 28 mois.

#### 2025 ENQUÊTE PUBLIQUE

➤ Au 3<sup>ème</sup> trimestre 2025, une enquête publique sera organisée sur le projet. Celle-ci vise 2 autorisations : l'autorisation environnementale, délivrée par le préfet des Hauts-de-Seine, et le permis de construire, délivré par la mairie de Gennevilliers (voir page suivante).

#### 2023 2024 POURSUITE DES ÉTUDES ET PROCÉDURES D'AUTORISATION

➤ En 2023 et 2024, les études ont été précisées et des études complémentaires réalisées. Cela concerne aussi bien les études de conception architecturale et paysagère que les études environnementales, l'étude des dangers. Un premier dépôt des dossiers réglementaire auprès des autorités compétentes (Préfecture des Hauts-de-Seine pour l'autorisation environnementale, mairie de Gennevilliers pour le permis de construire) a été effectué en 2024 ; il a fait l'objet de demande de compléments. Ces nouveaux composants ont été déposés le 21 janvier 2025. Les échanges avec les services instructeurs devraient aboutir à une complétude du dossier au 3<sup>ème</sup> trimestre 2025, permettant de débiter l'enquête publique.

### Une démarche de cadrage préalable volontaire auprès de l'autorité environnementale

La démarche de cadrage préalable auprès de l'autorité environnementale est une étape cruciale en amont d'un projet. Elle vise à définir précisément le périmètre et les enjeux environnementaux du projet, en impliquant les parties prenantes dès le début du processus. Cette démarche permet d'identifier les impacts potentiels sur l'environnement et de déterminer les mesures nécessaires pour les atténuer. Elle favorise également une meilleure intégration des considérations environnementales dans la conception du projet. En engageant volontairement un dialogue constructif avec l'autorité environnementale, Goodman a pu bénéficier de recommandations expertes et s'assurer que leur initiative répond aux exigences réglementaires en vigueur.

\* voir la liste complète en page 18 de la Note de présentation non technique du projet.

# Un projet bâti en concertation avec le territoire

## Retour sur les précédentes étapes de concertation

En amont du dépôt des autorisations administratives du projet Green Dock, Goodman France a anticipé et sollicité les différents acteurs locaux afin d'appréhender au mieux l'ensemble des enjeux et attentes qui lui sont liés. Ces échanges ont pris plusieurs formes :

+ **Une démarche de concertation volontaire**, de mai à juillet 2022, avec des associations agréées pour la protection de l'environnement ainsi que les riverains et associations de riverains au projet avec 5 réunions de travail thématiques ;

+ **Une démarche de concertation réglementaire**, au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, du 13 juin au 14 octobre 2022 inclus, avec deux réunions publiques les 14 septembre et 12 octobre ;

+ **Des réunions d'échange avec les acteurs locaux** tout au long de la conception du projet

**L'ensemble de ces actions de dialogue a contribué à améliorer et à modifier de manière notable le projet Green Dock pour qu'il réponde au mieux aux enjeux identifiés et besoins exprimés.**

## LES ÉVOLUTIONS DU PROJET SUITE À LA CONCERTATION

### ÉVOLUTIONS ARCHITECTURALES ET INTÉGRATION

+ L'évolution de la façade nord (tournée vers le fleuve), à travers une composition horizontale jouant sur les volumes et matériaux, crée un nouveau rythme entre les espaces productifs et les locaux tertiaires ;

+ La végétalisation du site est augmentée, notamment coté Seine, à travers la renaturation de la berge Nord et la création de zones d'accueil de la biodiversité en façade et en toiture du projet ;

+ La ferme urbaine, dont les serres augmentaient la hauteur du projet, est remplacée par une toiture biosolaire composée de zones végétales destinées à favoriser l'accueil de la biodiversité et d'une centrale photovoltaïque contribuant à l'autonomie énergétique du site ;

+ Les rampes d'accès aux niveaux supérieurs, positionnées aux extrémités du site, ont été repensées pour une meilleure isolation acoustique ;

+ Les capacités de transbordement fluvial et report modal du site ont été doublées par l'extension du ponton (doublement de sa capacité) vers l'ouest du projet.



L'état actuel du site vu depuis le chemin de Halage

### ENGAGEMENTS PROJET ET OPÉRATIONNELS

#### En phase étude

+ Les mesures de biodiversité ont été élaborées en concertation avec le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (gestionnaire de la zone Natura 2000) et les associations agréées pour la protection de l'environnement ;

+ Le dossier projet a été soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale au travers de la procédure réglementaire de cadrage préalable de l'étude d'impact ;

+ Le dossier d'enquête publique sera mis à disposition anticipée du public un mois avant l'ouverture de l'enquête.

#### En phase construction

+ Le phasage du chantier sera adapté en fonction des enjeux locaux de biodiversité et comprendra la mise en place d'indicateurs et de mesures de maîtrise des nuisances au sein d'une charte chantier propre ;

+ L'approvisionnement du chantier, pour lequel la construction hors-site (préfabrication) sera maximisée, se fera prioritairement par voie fluviale.

#### En phase opérationnelle

+ L'utilisation du ponton de transbordement vers le fleuve ne sera pas exclusive aux occupants de Green Dock mais ouverte à l'ensemble des usagers du Port ;

+ Pour garantir la compatibilité du projet avec la future base nautique située sur le petit bras de la Seine, toute circulation fluviale au départ ou à l'arrivée du site y sera interdite ;

+ Concernant les mobilités routières, les usagers de Green Dock seront équipés, au plus tard en 2030, d'une flotte de véhicules de distribution urbaine exclusivement zéro-émissions.

## Pourquoi une enquête publique ?

Le projet Green Dock est soumis à des autorisations environnementales et administratives :

**+ Autorisation environnementale :** À l'issue de la concertation volontaire, Goodman France a procédé à un cadrage préalable de l'étude d'impact environnementale pour formuler des recommandations sur les informations à recueillir et sur la méthode d'analyse à appliquer. Sur la base de ce cadrage préalable, Goodman a réalisé un dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE), déposé auprès des services de l'État en charge de son instruction.

**+ Permis de construire :** Goodman France a déposé une demande de permis de construire auprès de la mairie de Gennevilliers.

Ces deux autorisations font l'objet d'une enquête publique, en application des articles L123-1 et suivants du code de l'environnement. Cette enquête est menée sous l'égide d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête indépendante nommée par le Tribunal administratif. Elle est organisée à l'automne 2025.



Vue du port de Gennevilliers

## Le déroulement de l'enquête publique

### La préparation de l'enquête

La préfecture vérifie que le dossier d'enquête publique est complet.

Le Tribunal administratif désigne ensuite la commission d'enquête.



LA PRÉFECTURE



L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE



LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF

### Pendant l'enquête

La commission d'enquête est chargée de veiller au bon déroulement de l'enquête publique et à la bonne information du public ; elle recueille également les observations du public.

Les participants (habitants et acteurs du territoire) donnent leur avis et font part de leurs remarques sur le projet.



LA COMMISSION D'ENQUÊTE

### Après l'enquête

30 jours après la fin de l'enquête publique, la commission d'enquête établit un rapport sur le déroulement de l'enquête et rend son avis sur le projet.

Sur la base de cet avis, la préfecture se prononce **sur l'autorisation environnementale du projet**. Les études peuvent se poursuivre et les premiers travaux peuvent ensuite être lancés.



RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

