

Objet : Projet de plateforme logistique Green Dock à Gennevilliers.
(15 octobre 2025 au 28 novembre 2025)

Paysage et intégrationn urbaine

1. Rappel sur les paysages.

1.1. Préfet des Hauts de Seine/rappel des recommandations pour lePLUi de l'EPT Boucle Nord de Seine.

Dans l'objectif de renforcer la prise en compte de la valeur patrimoniale, touristique, environnementale et logistique du territoire de Boucle Nord de Seine, un choix pourrait être fait dans le cadre du PLUi afin de développer une stratégie urbaine et paysagère sur l'entité Vallée de la Seine, axe paysager fort, de rive à rive en tenant compte de la morphologie de la vallée et de la problématique hydraulique.

Pour y parvenir, il serait intéressant d'engager à cette échelle de territoire un inventaire des paysages diversifiés perçus depuis les deux rives de Seine afin de mieux localiser, qualifier les différentes séquences urbaines, pour mieux déterminer leurs objectifs d'évolution (protection, valorisation, reconquête, densification) et mieux cerner les leviers règlementaires (éléments de réponse dans la forme, dans la densité à l'échelle de l'îlot, dans la destination, **dans la hauteur et les longueurs de façade, dans les implantations de recul par rapport à l'axe Seine...**) et mieux appliquer, décliner les principes énoncés dans les OAP thématiques, notamment celle sur « Renouer avec la Seine » qui devrait traiter les deux rives de Seine.

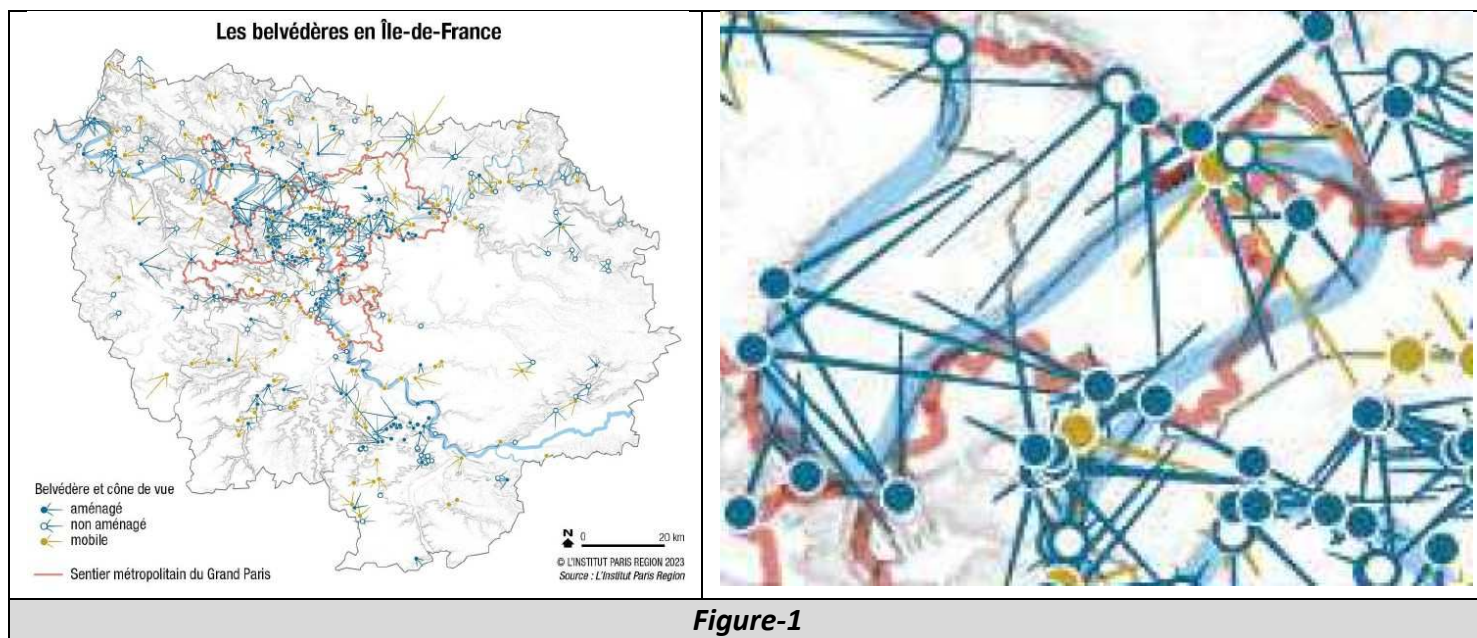
Il serait utile d'intégrer sur les zones à enjeux de la vallée de la Seine des objectifs opérationnels privilégiant des mesures d'évitement telles que **dimensionner des projets à l'échelle des deux rives en cohérence avec les territoires voisins et en tenant compte des vues en co-visibilité et en perspective de la vallée.**

1.2. SDRIF-E.

Depuis l'adoption de la Convention européenne du paysage, en 2000, l'identification des paysages dans six atlas départementaux et un atlas régional a permis aux départements périphériques de redécouvrir leur ruralité et aux départements centraux d'affirmer leurs paysages urbains. D'altitudes et de substrats différents, ponctués de buttes ou creusés par de nombreuses petites rivières, les paysages franciliens présentent de multiples nuances. Certains paysages de l'Île-de-France sont particulièrement présents dans la mémoire des Franciliens, comme les champs ouverts sur les plateaux. Les grands massifs boisés de Fontainebleau et de

Rambouillet sont deux paysages emblématiques du patrimoine forestier francilien, qui ne doivent pas faire oublier la richesse boisée de beaucoup d'autres comme le Parisis, la Brie boisée ou la Brie humide, parmi tant d'autres. La vallée de la Seine est reconnue pour ses quais parisiens patrimoniaux et ses pinacles crayeux de Normandie, tandis que la Seine mantoise industrielle, la Seine melunoise et les autres grandes vallées (Marne, Oise et Yonne) abritent des paysages patrimoniaux mais moins connus.

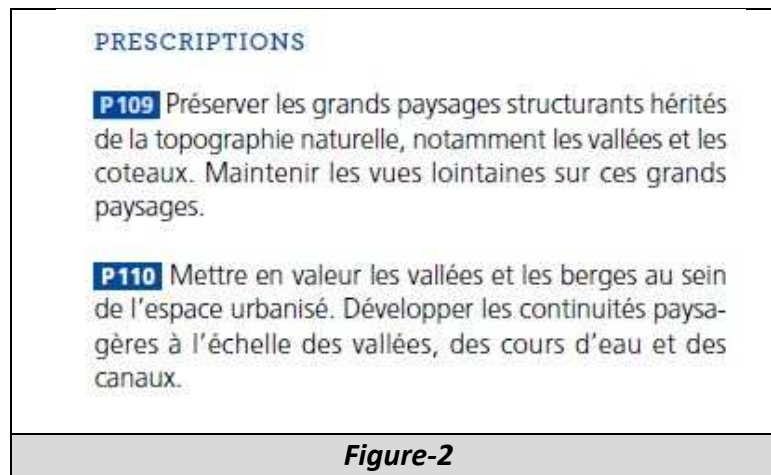
La possibilité de voir ces éléments donne à comprendre, sur le terrain, la structure générale de cette géographie, sur un vaste territoire. Environ 430 belvédères dominent l'Île-de-France, dont plus d'un tiers sont aménagés. En dehors des espaces protégés, divers aménagements peuvent occulter ces éléments et perturber cette compréhension : **coteaux masqués ou concurrencés par des bâtiments presque aussi hauts qu'eux, dépassement de la hauteur moyenne du bâti, disparition de la ripisylve des cours d'eau**, fermeture des petits cours d'eau sous une couverture minérale, extensions mal raccordées aux bourgs, rupture des perspectives...



1.3. SCoT de la MGP.

L'un des grands objectifs de la MGP est de protéger et mettre en valeur les grands paysages en tenant compte de la topographie naturelle, des grandes compositions urbaines et des grandes infrastructures

Les paysages de la Métropole, essentiellement urbains, s'appuient sur une topographie constituée par les vallées de la Seine et de la Marne bordées de plateaux dont les coteaux constituent les horizons lointains. Ce socle naturel vallonné a été urbanisé continûment depuis deux siècles, de sorte que les grandes lignes du paysage naturel et construit sont devenues difficilement dissociables. Le SCoT s'attache à révéler et préserver ces paysages, à y maintenir la présence de la nature et à la renforcer à toutes les échelles.



1.4. Observations de la MRAe sur le PLUi de l'EPT Boucle Nord de Seine.

Les observations de la MRAe dans le cadre de l'élaboration de ce PLUi sont tout aussi opportunes sur le projet Green Dock.

La vallée de la Seine et la butte d'Argenteuil sont les deux grands marqueurs du territoire de Boucle Nord de la Seine. Elles sont inscrites dans un territoire hétérogène au passé industriel en pleine mutation et en pleine résidentialisation.

L'Autorité environnementale considère que le PLUi ne détaille pas suffisamment les mesures pour la préservation et la valorisation du grand paysage urbain de la « vallée de la Seine », en lien avec l'axe 1 du PADD – Reconquérir la Seine et Révéler la diversité des paysages et des patrimoines.

Plus généralement, l'Autorité environnementale remarque que le dossier n'étudie pas les enjeux liés aux franges de (Boucle Nord de Seine) BNS avec les territoires voisins, en veillant notamment à la cohérence des programmations des projets d'envergure du Grand Paris et à la mise en continuité de ces derniers à travers la Seine, élément paysager structurant.

L'Autorité environnementale recommande ainsi de :

- ajouter, dans les axes du PADD, une orientation visant l'élaboration d'une **stratégie urbaine et paysagère sur le territoire** ;
- compléter l'analyse de l'état initial de l'environnement par **un inventaire des paysages** perçus depuis les deux rives de Seine, pour mieux localiser et qualifier les séquences urbaines et affiner ainsi la stratégie retenue et sa traduction dans le PLUi ;
- démontrer la plus-value du PLUi en termes de prise en compte du paysage, en particulier au niveau de la vallée de la Seine et de la butte d'Argenteuil, en lien avec les **territoires limitrophes**;
- décliner cette **stratégie dans les pièces opposables du PLUi**, afin de garantir les conditions de préservation, de valorisation et d'amélioration des paysages à l'échelle des projets d'aménagement.

1.5. EPT Plaine Commune.

A l'occasion de la révision de son PLUi, l'EPT Plaine commune a décliné une OAP « Paysage », en s'appuyant sur le PADD au travers de l'axe 6 « Accentuer l'hospitalité d'un territoire de rencontre » et de l'axe 7 « Garantir une expérience enthousiasmante de l'espace public ».

L'OAP Paysage a ainsi pour objectif d'orienter les projets d'aménagement et de construction de façon à protéger et à mettre en valeur la spécificité du territoire. Le paysage de Plaine Commune se compose d'un ensemble éclectique d'éléments qui, lorsqu'ils sont perçus, reflètent la vaste histoire du territoire ainsi que la diversité des mémoires de sa population. Il s'agit du fondement d'une identité commune. L'OAP ambitionne d'améliorer la perception de cette diversité du territoire par les usagers et habitants, de façon à donner à voir son identité et renforcer ainsi le sentiment d'appartenance à un territoire en commun.

Dans l'unité paysagère « Franges de Seine » et la sous-unité paysagère « Épinay et la butte Pinson », il est préconisé de conforter le paysage du « coteau urbanisé » d'Épinay sur-Seine.

La perception des constructions depuis les vues ouvertes sur la Seine et le territoire Boucle Nord de Seine sont à prendre en compte dans les projets de construction. **Les nouvelles constructions devraient éviter de parasiter visuellement la perception des éléments repères existants**, notamment depuis le centre-ville et le quartier d'Orgemont.

Une réduction de la hauteur, du gabarit ou un épannelage différent pourront être demandés pour préserver l'ouverture paysagère.

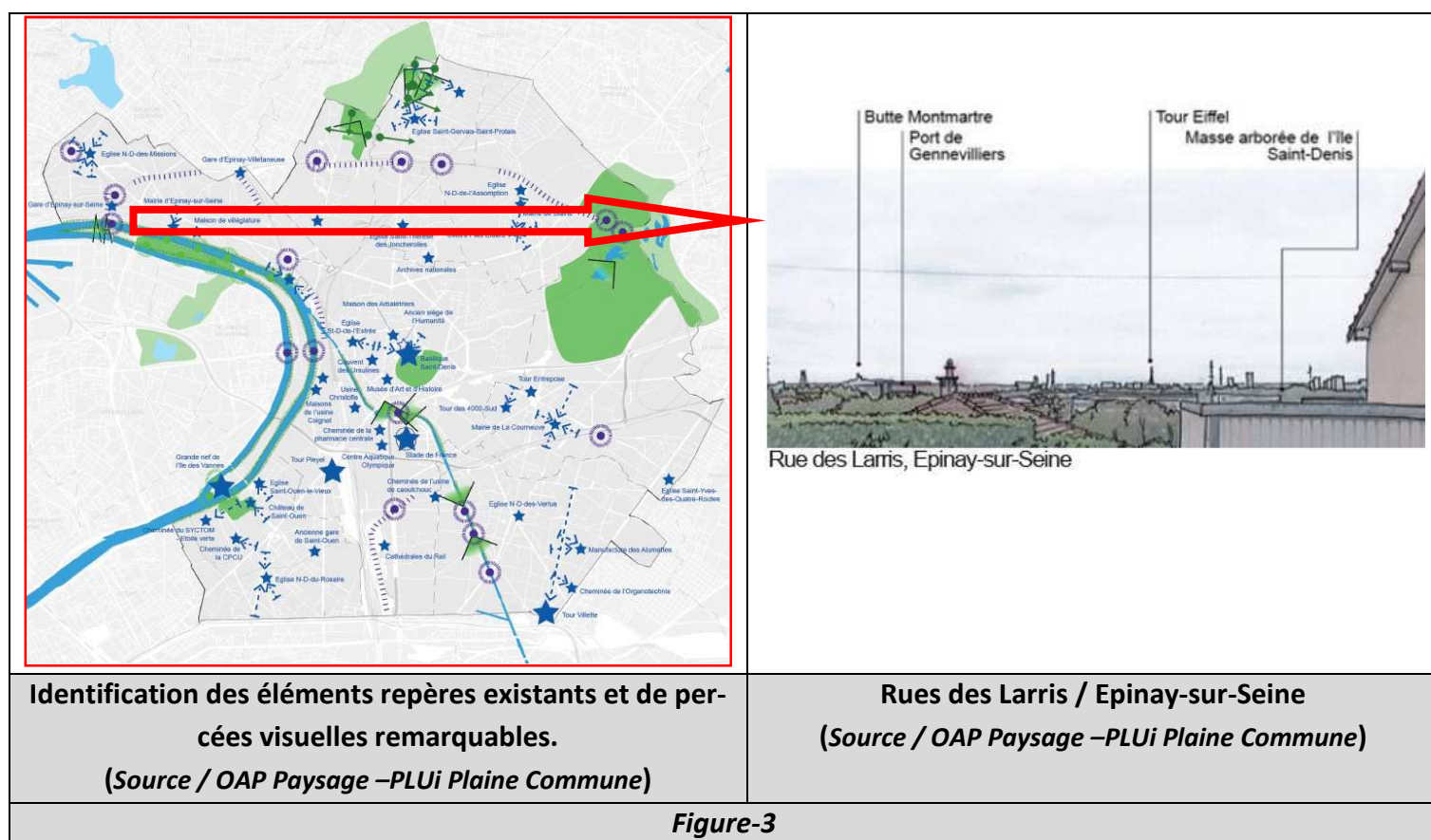
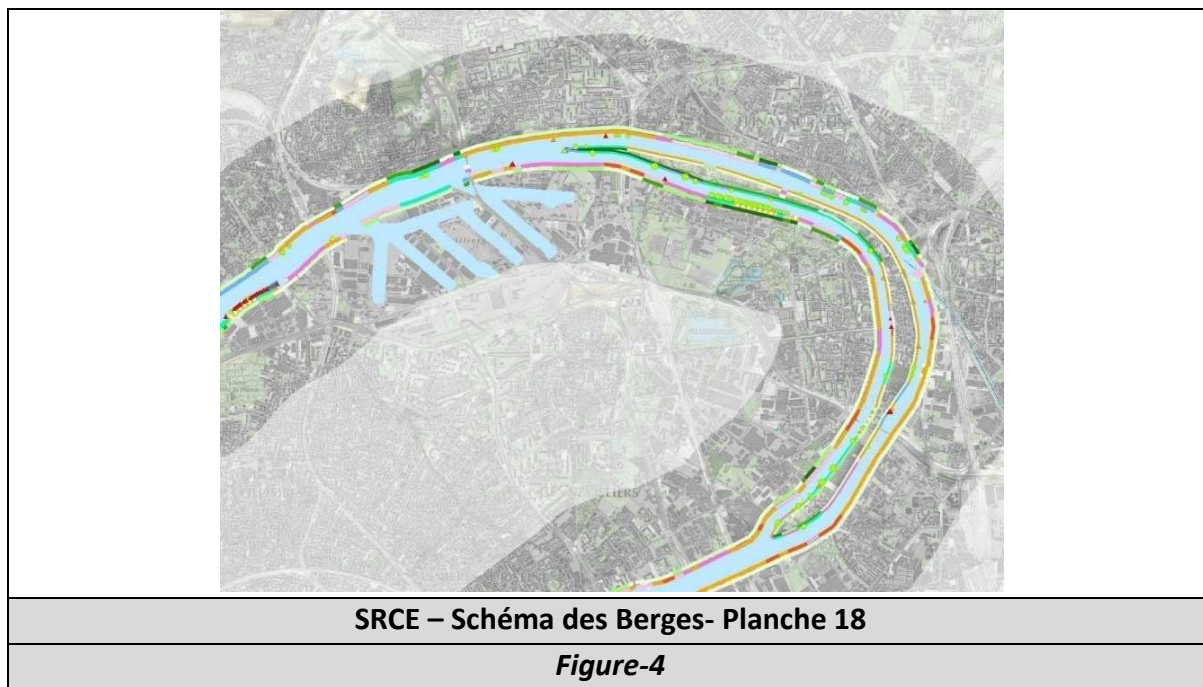


Figure-3

1.6. SRCE.

Le SRCE propose un schéma environnemental des berges des cours d'eau d'Ile-de-France : Oise, Marne, Seine. Une attention doit être portée sur les orientations d'intervention, proposée par ce schéma, en particulier pour les propositions et opportunités d'intervention de renaturation



1.7. PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) Boucle Nord de Seine.

A l'occasion de la concertation sur le PCAET une large volonté s'est manifestée pour la végétalisation du territoire et la valorisation des berges (Figure-5).

L'action 5 du PCAET identifie la Seine comme un élément majeur du paysage urbain de Boucle Nord de Seine qui façonne le territoire et autour de laquelle s'organisent de nombreuses fonctions. Si le transport de marchandises et l'alimentation en eau potable sont aujourd'hui ses principales fonctions directes, elle est aussi le support de nombreux co-bénéfices, notamment en matière de respiration paysagère.

La Seine constitue notamment le principal îlot de fraîcheur naturel qui permet de rafraîchir l'air ambiant en période de canicule. C'est aussi un espace naturel dont les berges peuvent constituer des espaces récréatifs de qualité pour les habitants du territoire. Elle peut également constituer un support décisif de mobilités d'échelle métropolitaine, qu'elles soient actives sur ses berges (vélo, marche à pied...) ou fluviales (transport de personnes ou de marchandises).

LES RÉSULTATS DE L'APPEL À CONTRIBUTIONS HABITANTS en un coup d'œil

Appel à contributions des habitants



Du 14 avril au
15 mai 2021



165 contributions
217 commentaires



1 271 visiteurs



34 thèmes abordés

47%

des contributions confirment les
leviers précédemment identifiés

53%

des contributions sont de
nouvelles idées



Figure-5

1.8. La vision du paysage par Goodman.

Le projet Green Dock n'a pris en compte aucune des ces prescriptions.

Par ailleurs dans sa recommandation N°4 la MRAe souligne que le cadrage préalable demandait au pétitionnaire que « *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...) [soit] plus précise et [apparaisse] distinctement pour l'analyse du dossier par l'Autorité environnementale et pour le public.* »

Pourtant le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe est très lacunaire et loin de donner au public une **vision exacte, sincère, concrète** du projet sur le « Grand Paysage ».

Si l'étude d'impact présente de nombreux chiffres et dimensions. Dans le tableau « *récapitulatif des dimensions des bâtiments* », on trouve par exemple la taille de chaque cellule de stockage, page suivante, l'« *altimétrie des niveaux du projet* », mais en mètres NGF16, sans repère du niveau du sol (p. 66 et 67), sans que ne figurent ni la hauteur, ni la longueur de l'ensemble de la plateforme. Les seules mentions de hauteur dans le dossier concernent celle de la clôture sud (p. 64), des cellules de stockage (p. 66), les hauteurs libres en voirie pour les accès secours, la hauteur des substrats sur les toitures (p. 89), mais pas celle des bâtiments.

Il est possible de calculer les dimensions en se reportant aux diverses pièces jointes notamment « *PC4 – Notice architecturale et paysagère* » et « *PJ2 – Éléments graphiques* ». Néanmoins, cette information doit être présentée de manière explicite, d'autant que les dimensions des bâtiments ont fait l'objet de nombreuses remarques dans les phases de consultation.

1.9. Synthèse.

L'ensemble de ces avis et propositions convergent pour que toute nouvelle urbanisation du territoire évite de parasiter visuellement la perception des éléments repères existants. Ces préconisations sont d'autant plus essentielles que pour Haropa Port, la vallée de la Seine et la butte d'Argenteuil/Orgemont sont deux marqueurs majeurs du territoire.

Les prescriptions P109 et P110 du SCoT associées à la cartographie des belvédères d'Ile-de-France, produite par le SDRIF-E, sont les composantes incontournables de tout nouveau projet d'aménagement. Les leviers règlementaires définissant en particulier la hauteur et les longueurs de façade de même que les implantations de recul par rapport à l'axe Seine, doivent en tout état de cause être cohérents avec toutes les ambitions qui se dessinent pour protéger les deux rives de Seine.

La perception du paysage par les territoires voisins, tel celui de Plaine Commune, est par ailleurs une exigence qui doit être intégrée au-delà des simples limites administratives.

2. Saturation du paysage.

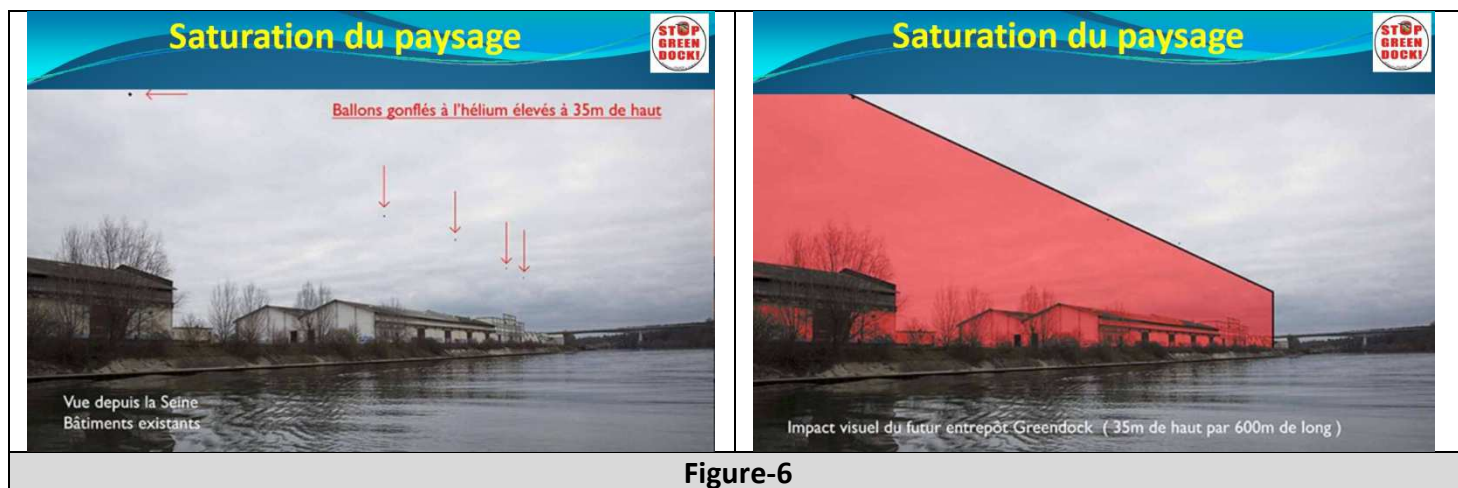
La saturation paysagère s'est invitée dans les enquêtes publiques et les jurisprudences à propos des parcs éoliens, mais si les arrêts récents du Conseil d'Etat et des cours administratives d'appel apportent des précisions sur la notion de saturation paysagères due aux éoliennes, ces arrêts vont bien au-delà de ces projets spécifiques et peuvent se fonder sur l'atteinte aux paysages environnants, y compris lorsque ceux-ci ne bénéficient pas d'une protection particulière, consacrant ainsi la prise en compte du **cadre de vie** local .

Dans un arrêt du **1er mars 2023 le Conseil d'Etat** a jugé que « *le phénomène de saturation visuelle qu'est susceptible de générer un projet peut être pris en compte pour apprécier ses inconvénients pour la commodité du voisinage au sens de l'article L. 511-1 du code de l'environnement* » ¹.

Autrement dit, même si le paysage n'est pas classé ou remarquable, l'effet de **saturation paysagère** peut justifier légalement un refus d'autorisation au titre des nuisances visuelles subies par le voisinage.

Le même arrêt confirme que l'appréciation de l'existence d'une saturation visuelle relève du **juge du fond**, au cas par cas, sous le contrôle de la dénaturation des faits.

La saturation du paysage est bien affirmée par les montages plus représentatifs que ceux de Goodman, présentés ci-après.(Figures 6 et 7)



1

<https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000047254145#:~:text=POUR%20LA%20COMMODIT%C3%89%20DU%20VOISINAGE,%E2%80%93%20PH%C3%89NOM%3%88NE%20DE%20SATURATION%20VISUELLE>

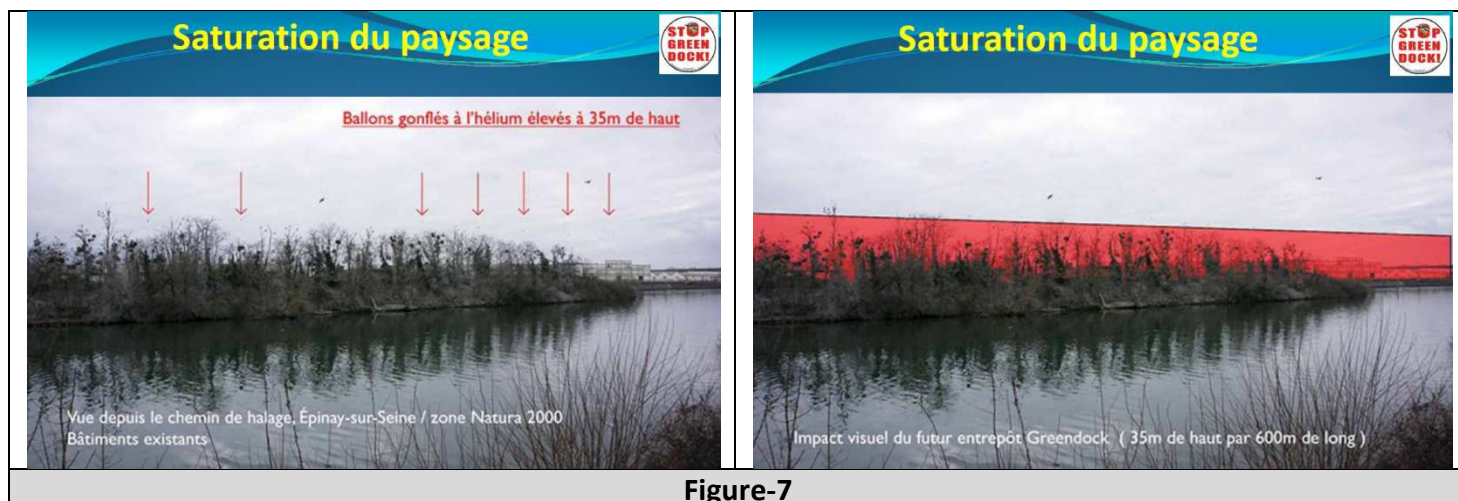


Figure-7

3. Intégration urbaine.

Au-delà des documents d'urbanisme locaux et supracommunaux le projet de Goodman doit être conforme aux documents spécifiques mis en œuvre par Haropa Port sur l'ensemble des 401 hectares du port. Les préconisations et obligations édictées dans le SODD² (Schéma d'Orientation et Développement Durable) et le CPAPE³ (Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales) sont en majeure partie ignorées par le projet Green Dock.

3.1. SODD (Schéma d'Orientation et de Développement Durable)

Le port de Gennevilliers s'est doté d'un SODD pour accompagner son développement dans le respect des exigences environnementales et économiques. Initié en 2011 par la direction territoriale de Paris, ce document a été construit avec l'ensemble des acteurs locaux (collectivités locales, acteurs économiques et associatifs, entreprises du port).

Haropa Port et Goodman n'ont pas mis en œuvre les dispositions visant à atteindre les objectifs tels que :

- Développer le trafic fluvial
- Encourager le trafic ferroviaire portuaire
- Améliorer l'insertion urbaine, paysagère et environnementale de la plateforme
- Sectoriser préférentiellement les activités

2

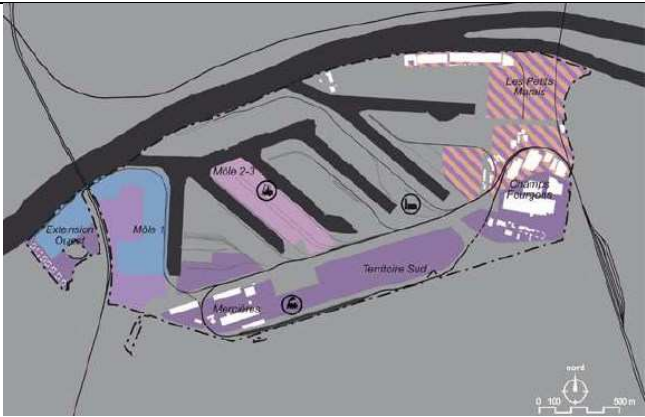
https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/haropa_port_schema_orientation_gnnvllrs.pdf

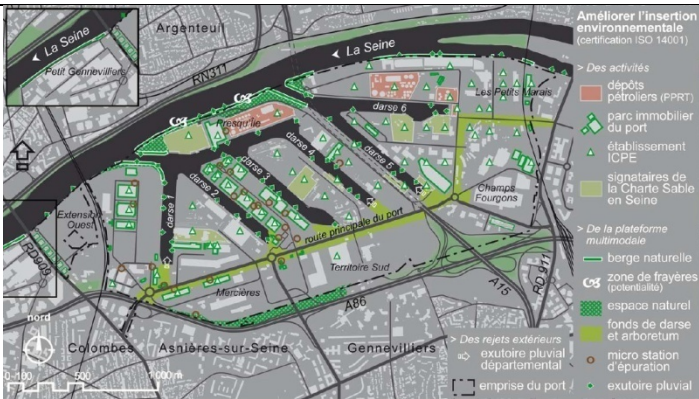
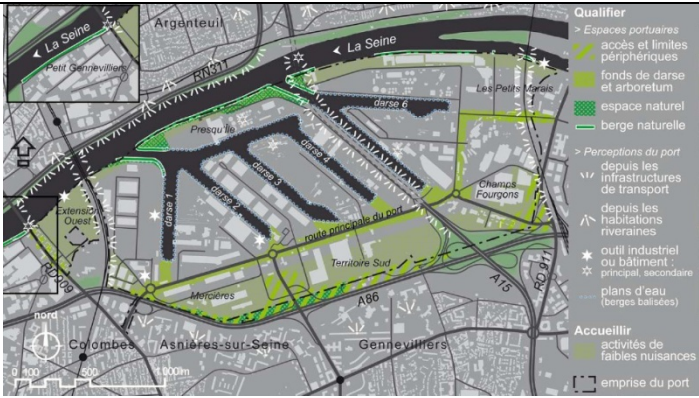
3

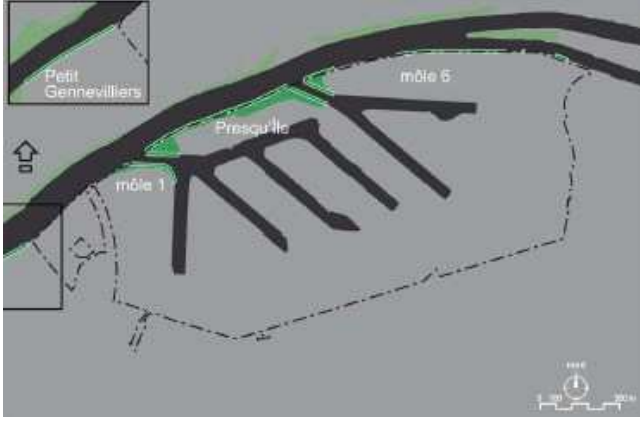
<https://rapport-annuel.haropaport.com/fr/publications/cahier-des-prescriptions-architecturales-paysageres-et-environnementales>

- Aménager les interfaces ville-port

L'examen du projet Green Dock contredit nombre de ces exigences.

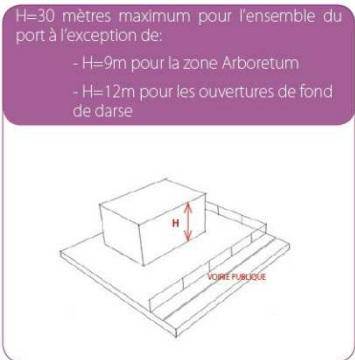
Objectif 1		
Moyen du SODD		Moyens Green Dock contraires au SODD
1a	Ports de Paris s'engage, afin de favoriser l'implantation de nouvelles entreprises générant du trafic fluvial, à réserver les terrains disponibles, en darse, et équipés d'ouvrages fluviaux , à des entreprises dont l'activité utilise la voie fluviale.	Aucun moyen pour valoriser les darses, alors qu'à l'inverse la dégradation des rives de Seine par le projet Green Dock est à l'encontre des ces objectifs
1e	Ports de Paris s'engage à optimiser son service de quais à usage partagé sur la plateforme multimodale de Gennevilliers afin d'adapter ces infrastructures aux demandes de ses utilisateurs.	Les projets en cours pour Goodman, Métha valo 92, SOGEPP, auraient du être mis à profit pour que Goodman et Haropa Port initient et optimisent ce type de service sur la darse 6
2a	Ports de Paris s'engage à poursuivre les travaux d'optimisation de la desserte ferrée des entreprises générant un trafic ferroviaire.	Goodman a détruit un embranchement ferroviaire installé sur l'ancien site, décision contraire à cet objectif
3b	Référence Extérieure Hôtel logistique sur le port de Bruxelles avec SOGARIS	Cité en exemple ce projet a été abandonné https://www.rtbef.be/article/1-abandon-du-bilc-coute-un-pont-a-la-region-bruxelloise-4832163
3e	Ports de Paris s'engage à accompagner les projets visant à mettre en place des dispositifs de distribution urbaine par la voie d'eau , via le réseau de port urbain, depuis le Port de Gennevilliers. Cet accompagnement pourra se traduire, notamment, par la réalisation d'investissement de réhabilitation ou de construction nouvelle de bâtiments logistiques, préférentiellement sur le môle 2-3, sous maîtrise d'ouvrage de Ports de Paris.	Les implantations préférentielles pour la logistique durable sur le môle 2-3 démontrent le mauvais choix, (le pire choix) engagé pour l'installation de Green Dock en bordure de Seine 

Objectif 2		
Moyens du SODD		Moyens Green Dock contraires au SODD
Etablir une stratégie environnementale		
 Améliorer l'insertion environnementale (certification ISO 14001) > Des activités - dispositifs pétroliers (FPRT) - parc immobilier du port - établissement ICPE - signataires de la Charte Sable en Seine > De la plateforme multimodale - berge naturelle - zone de frayères (potentielle) - espace naturel - fonds de darse et arboretum - micro station d'épuration - exutoire pluvial > Des rejets extérieurs - exutoire pluvial départemental - emprise du port		La berge naturelle prévue au SODD à hauteur du projet Green Dock ne peut pas être mise en œuvre
4e	Ports de Paris s'engage à valoriser la réalisation de bâtiments et d'outils industriels de qualité architecturale et environnementale. Les éléments de définition de la qualité architecturale et environnementale des bâtiments et outils industriels seront détaillés dans le cadre du cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales de la plateforme multimodale de Gennevilliers.	Voir le CPAPE ci-après qui n'est pas respecté par le projet
Renforcer la qualité urbaine et paysagère des espaces		
 Qualifier > Espaces portuaires - accès et limites périphériques - fonds de darse et arboretum - espace naturel - berge naturelle > Perceptions du port depuis les infrastructures de transport - depuis les habitations riveraines - outil industriel ou bâtiment principal, secondaire - plans d'eau (berges balisées) - Accueillir - activités de faibles nuisances - emprise du port		La berge naturelle prévue au SODD à hauteur du projet Green Dock ne peut pas être mise en œuvre
6a	Ports de Paris s'engage à ne pas implanter de nouvelles entreprises susceptibles, par leur activité, de générer des nuisances, sur un zonage défini, situé en bordure de la plateforme. Sur cette zone, l'objectif est, à terme, que l'ensemble des riverains situés en périphérie soient protégés par une surface « tampon » constitués soit d'espaces naturels, soit de bâtiment logistique de qualité architecturale, soit encore d'activité ne générant pas de nuisances particulières.	Les bords de Seine, l'extension Ouest du Port, et le territoire Sud font notamment partie de cette zone « protégée ».  Source : Ports de Paris Vue depuis Epinay Gare vers MGF Le site Green Dock est spécifiquement identifié par le SODD pour être protégé alors que le projet s'engage résolument à l'opposé.

6b	Ports de Paris interviendra avec ses partenaire dans la qualification urbaine et paysagère des limites périphériques de la plateforme portuaire. Les lisières de l'emprise portuaire, celles avec la Seine et les grandes infrastructures de transport sont des paysages quotidiennement perçus par des centaines de milliers de franciliens. Elles représentent la façade paysagère du port de Gennevilliers et participent activement à son image. A l'exception du bord de Seine, ces espaces sont encore peu qualifiés et donnent un sentiment de délaissement. Leurs gestions restent délicates car situés à la limite de zones d'intervention des différents acteurs du Territoire	Le SODD affirme vouloir protéger la façade paysagère du port qui participe activement à son image. Le projet Green Dock en bord de Seine est une dégradation majeure de ce paysage.
6d	Ports de Paris s'engage à confirmer la vocation écologique et paysagère des berges naturelles de la Seine. La plateforme multimodale de Gennevilliers dispose en Seine d'environ quatre kilomètres de rive. Les analyses environnementales menées sur ce linéaire ont identifié plusieurs secteurs de berges jouant un rôle écologique fort dans milieu alluvial de la Seine	 La vocation écologique promise en tant que continuité écologique, recensée également au SRCE, est totalement compromise par le projet Green Dock
6e	Ports de Paris s'engage à élaborer un Plan lumière à l'échelle de la plateforme sur les principes d'un confort d'usage des activités et d'une valorisation des outils / bâtis portuaires tout en appliquant une gestion responsable de l'éclairage en bord de Seine	L'éclairage en bord de Seine provoqué par le fonctionnement permanent de Green Dock aura un impact sur les riverains et la biodiversité mal évalué, sinon masqué, par Goodman
Objectif 3		
Moyens du SODD		Moyens Green Dock contraires au SODD
8a	Accueillir des activités de logistique en lien avec le terminal conteneur sur l'Extension Ouest, le Môle 1, le Territoire Sud, les Mercières et les Champs Fourgons. Ports de Paris a pour objectif d'inciter les opérateurs de la logistique amont à rapprocher géographiquement leurs entrepôts du terminal conteneur, afin de réduire les besoins en déplacements, et à cet effet, de favoriser l'implantation de ces entrepôts sur le territoire même du Port.	L'implantation de Green Dock à l'opposé du môle 1 est tout à fait contraire à ces objectifs.
Objectif 5		
Moyens du SODD		Moyens Green Dock contraires au SODD
11a	Le suivi de l'application de nouveau cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE) s'effectuera par un architecte conseil référent qui sera désigné sur appel d'offre par Ports de Paris.	Le suivi par un architecture-conseil a été oublié dans le projet Green Dock et induit de nombreuses incohérences avec le CPAPE
13b	Ports de Paris s'engage à améliorer la qualité visuelle du port et de ses activités depuis les infrastructures de transport et les habitations riveraines. Par sa taille et sa géographie, la plateforme multimodale de Gennevilliers est largement perçue depuis les territoires urbains limitrophes. C'est notamment le cas pour les habitants des coteaux de la Butte-d'Orgemont où le port se trouve au premier plan.	Par sa taille le Projet Green Dock est en complète contradiction avec ces objectifs non seulement sur Argenteuil et le Butte d'Orgemont mais également sur les coteaux d'Epina-sur-Seine

3.2. CPAPE (Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales)

Le projet Green Dock présente les non-conformités suivantes par rapport au CPAPE.

Emprise au sol	
CPAPE (Page 14)	Green Dock
Dans un souci de lisibilité du territoire pour ses usagers, d'acceptabilité pour ses riverains et de maîtrise des nuisances pour tous, l'organisation de la parcelle doit être définie à la conception du projet et maintenue en phase d'exploitation du site. L'emprise au sol représentera ainsi 60% de la totalité de la parcelle, 20% en fond de darse , 5% dans l'arboretum	Dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe (Page 9) Goodman précise que l'emprise au sol de l'entrepôt est de 38 407 m ² , soit 61% des 62 950 m ² de la parcelle. Cette emprise au sol n'est pas conforme au CPAPE
Hauteur des constructions	
CPAPE (Page 12)	Green Dock
3. Hauteur des constructions a. Hauteur des bâtiments H=30 mètres maximum pour l'ensemble du port à l'exception de: - H=9m pour la zone Arboretum - H=12m pour les ouvertures de fond de darse 	Plus de 20% du projet d'entrepôt dépasse une hauteur de 31 mètres.(Hauteur à 31,49 mètres) Le projet Green Dock est une nouvelle fois en opposition avec le CPAPE

Le 16 novembre 2025

Francis Redon

Président Environnement 93