

Ministère chargé de  
l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

**Cadre réservé à l'autorité environnementale**

Date de réception :  
15/03/2018

Dossier complet le :  
21/03/2018

N° d'enregistrement :  
F01118P0073

**1. Intitulé du projet**

CONSTRUCTION D'UNE PLATEFORME MULTIMODAL DANS LE MIN DE RUNGIS SUR LA ZONE FERROVIARIE EXISTANTE

**2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)**

**2.1 Personne physique**

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

**2.2 Personne morale**

Dénomination ou raison sociale VIA

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale Thierry Le Guilloux

RCS / SIRET 519 134 480 \_\_\_\_\_ Forme juridique SASU

*Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1*

**3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet**

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
Rubrique 5b : Construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux. Rubrique 5a : modification de voies de services de plus de 1 000 m	Construction d'une plateforme multimodale (5b) par transformation d'un faisceau ferroviaire existant (modification des voies sur une longueur d'environ 1500m). Le terminal comprendra une zone dédiée à la manutention verticale de conteneurs, caisses mobiles, etc. et une zone dédiée à la manutention horizontale de semi-remorques routières standard.

**4. Caractéristiques générales du projet**

*Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire*

**4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition**

Dans sa configuration définitive d'exploitation, la plateforme multimodale de Rungis viendra renforcer la zone existante (Quai des fruits et légumes) et sera composée de deux zones d'activités complémentaires :

- Zone dédiée à la manutention horizontale : dans cette zone, les semi-remorques seront chargées et déchargées par transbordement horizontal (par tracteur) en utilisant la technologie de Lohr Industries.
- Zone dédiée à la manutention verticale (Transport combiné traditionnel) : dans cette zone, les conteneurs et les caisses mobiles, citernes, etc. seront déchargés grâce à une grue mobile. Cette zone sera située au cœur du Marché de Rungis à proximité des quais ferroviaires existants.

L'implantation du nouveau terminal multimodal implique la dépose ou la démolition d'installations, de voies, de quais... existants afin de pouvoir construire à la place les nouveaux équipements.

#### 4.2 Objectifs du projet

VIA souhaiterait développer un nouveau service de transport multimodal de marchandises entre Rungis et Barcelone (Projet MiRo - Multimodal ROute connecting Barcelone to Paris). Pour faire fonctionner cette liaison ferroviaire, un nouveau terminal multimodal sera construit dans le Marché International de Rungis, afin de le relier au futur terminal du Port de Barcelone.

La liaison ferroviaire envisagée entre Barcelone et Rungis contribuera à l'objectif européen de créer des corridors multimodaux totalement intégrés et de favoriser l'essor du fret et la cohésion des territoires.

Objectifs globaux du projet :

- 1- Créer un service ferroviaire entre Rungis et Barcelone, ainsi qu'avec d'autres destinations en Europe.
- 2- Rééquilibrer les flux de marchandises entre la route et le rail. Entre Rungis et Barcelone, le nouveau service de ferroutage permettra le report de plus de 60 000 camions de la route vers le rail chaque année.
- 3- Désengorger les grands axes routiers et diminuer l'accidentologie routière.
- 4- Réduire les émissions de CO2 du secteur des transports : entre Rungis et Barcelone, le service multimodal permettra d'économiser environ 80 000 tonnes de CO2 chaque année grâce au report modal.
- 5- Offrir aux acteurs spécialisés en transport de marchandises un lien direct entre le nord de l'Europe, la France et l'Espagne.

#### 4.3 Décrivez sommairement le projet

##### 4.3.1 dans sa phase travaux

Les plans associés sont présentés en annexe.

Le projet consiste à construire une plateforme multimodale au sein du MIN de Rungis. Les travaux comprendront :

- Terrassements
- Assainissement et branchement aux Réseaux existantes (eau, électricité, télécom, etc.)
- Chaussées
- Clôtures
- Construction des bâtiments modulaires : porte d'accès , contrôle gabarit, pont bascule, agence exploitation , réfectoire / vestiaires, accueil chauffeurs
- Équipements routiers pour circulation à l'intérieure du terminal (signalisation verticale / horizontal, giratoires, etc.)
- Dépose ou démolition et reconfiguration des voies ferrées existantes / appareils de voies
- Dépose ou démolition et reconfiguration des caténaires
- Installation des équipements de transbordement horizontal (système Lohr) sur une voie ferrée

Les travaux sont prévus pour une durée d'environ 18 mois et seront séquencés en 2 phases (Debut de la constructions prévu pour le 1er trimestre 2020):

- 1ère phase : construction de la zone de manutention verticale et horizontale (stations Lohr) ainsi que la reconfiguration des voies ferrés et aiguilles sans modification du poste d'aiguillage P1
- 2ème phase : modification des appareils de voie du poste P1.

##### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La plateforme multimodale aura une capacité maximale de 5 allers-retours soit 10 trains quotidiens. Parmi ces 5 allers retours, 3 sont prévus pour le service Rungis-Barcelone.

\* Capacité de transport maximale (pour les 5 allers-retours): ~100 000 unités par an (semi-remorques, conteneurs ou caisses mobiles) soit environ 60 000 unités pour la ligne Rungis - Barcelone.

\* Surface : ~130 000 m2

\* Équipements prévus pour l'exploitation :

- 1 grue mobile (Reachstacker) dans la zone de manutention verticale
- les systèmes de transbordement horizontal équipant la voie ferrée et environ 5 tracteurs portuaires dans la zone de manutention horizontale.



**4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?**

*La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).*

Principales procédures administratives d'autorisation identifiées à ce stade:

Police de l'eau : intégration du projet dans le MIN et son réseau d'assainissement. L'hypothèse actuellement retenue est un porter à connaissance pour modification de l'autorisation en vigueur (le régime autorisation/ déclaration est à définir lors des études détaillées de maîtrise d'œuvre).

Autorisation d'urbanisme potentielles : permis de construire pour certains bâtiments d'exploitation et permis d'aménager car une partie du terminal est située dans les abords d'un monument historique.

**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface du terminal	~130 000 m <sup>2</sup>
Capacité maximale d'accueil ferroviaire	10 Trains quotidiens de 850m
Capacité maximale d'accueil routière (Places de parking)	130 places de parkings pour semi-remorques

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s) d'implantation

Rungis

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_° \_\_' \_\_" \_\_ Lat. \_\_° \_\_' \_\_" \_\_

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 02° 02' 15.8 "39E Lat. 48° 44' 48 "93N

Point d'arrivée :

Long. 02° 21' 28 "81E Lat. 48° 45' 27 "16N

Communes traversées :

Rungis (terminal multimodal). Principales parcelles d'implantation : AC42, AB11, AH5, AH6, AH8, AE5  
Paray-Vieille-Poste (extrémité sud du faisceau ferroviaire de service : potentiellement parcelle AB58)

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF la plus proche (Parc des Lilas) est située à plus de 2,5km, dans un tissu urbain dense.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le territoire est concerné par la zone de bruit de l'ancienne zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) d'Orly approuvé par décision préfectorale le 03/09/75. Le PEB a été révisé et approuvé en 2012. La commune de Rungis est aussi concernée par les zones 2 et 3 du Plan de gêne sonore (PGS) approuvé par arrêté inter-préfectoral du 28 décembre 2004.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Périmètre de protection de 500 m autour du regard n°16 de l'aqueduc des eaux de Rungis datant du VIIIème siècle (inscrit par arrêté du 10 février 1988). Seule une petite partie du périmètre concerne les emprises du projet.



Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Zone humide de classe 3 (zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser) de l'inventaire DRIEE. Les inventaires de terrain réalisés en 2017-2018 n'ont pas confirmé la présence de la zone humide.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Zone sismique de niveau 1 (très faible) où il n'y aucune prescription.  Il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal (l'aléa sismique associé à cette zone est qualifié de très faible).
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Parmi les nombreux sites BASIAS sur le MIN, il en existe plusieurs à proximité immédiate du projet (dont a priori un site situé dans les secteurs à réaménager : garage de la gare routière de Rungis, BASIAS IDF9401753). Aucun site BASOL n'a été identifié au niveau de l'aire d'étude du projet.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'ensemble du département du Val de Marne est classé en ZRE (arrêté 2016-10-14-0001), pour la partie captive des nappes de l'Albien et du Néocomien.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche (Sites des Seine-Saint-Denis) est situé à plus de 10km.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet en phase exploitation n'engendre pas de prélèvements d'eau dans les milieux naturels. Les installations seront connectées aux réseaux existants (eau potable, incendie). Pendant les travaux, l'approvisionnement en eau se fera également via le réseau d'adduction en eau potable existant.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'implique pas de déblais (à l'exception d'éventuels dispositifs de collecte et traitement des eaux) et ne devrait pas modifier ou drainer les masses d'eaux souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Environ 32000m3 de matériaux issus du démontage de l'actuelle plateforme ferroviaire, autant que possible réutilisés (ballast, traverses, longrines, chaussées, auvents...). Les matériaux ne pouvant être réutilisés, notamment les matériaux pollués, seront exportés vers des filières de traitement appropriées. A ce stade des études, les matériaux potentiellement non réutilisables sont estimés à 8 000 m3 (mise en décharge adaptée aux matériaux).
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'installation des systèmes de transbordement horizontal nécessite de réhausser légèrement le niveau de la plateforme par rapport au niveau actuel (environ +20 cm). Les besoins en matériaux sont estimés à environ 32000m3, la plupart étant issus de matériaux réutilisés en place (démantèlement des ouvrages existants). Des matériaux d'apport seront nécessaires : matériaux de chaussée, graves...
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'ouvrage est situé dans des emprises hébergeant déjà des activités de transport ou logistiques. Les premiers inventaires de terrain ont confirmé un intérêt écologique globalement faible : absence de zone humide, de corridor écologique, faune peu développée hors avifaune. Potentiel pour la flore thermophile à confirmer. Investigations poursuivies en 2018 (précisions flore & faune notamment avifaune, Léopard des murailles et flore).
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'aura pas d'incidence sur des zones inventoriées (ZNIEFF...), sur des zones protégées (protection de biotope, parc naturel, etc.). Les inventaires réalisés sur le site ont confirmé l'absence de zones humides.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé au coeur du MIN de Rungis, dans un secteur actuellement occupé par des voies ferrées, quai de chargement, etc. Il n'engendre pas de consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de PPRT identifié sur la commune (source : fiche synthétique d'information risques, <a href="http://www.val-de-marne.gouv.fr">www.val-de-marne.gouv.fr</a> )
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de PPRN identifié sur la commune (source : fiche synthétique d'information risques, <a href="http://www.val-de-marne.gouv.fr">www.val-de-marne.gouv.fr</a> )
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de risques sanitaires. Il n'est pas concerné par des risques sanitaires.
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet réduit le trafic routier grâce au report modal de la route vers le rail (échelle nationale et régionale). Au niveau local, environ 40% des camions restent dans le MIN (accès direct entre le terminal et le MIN) sans emprunter les voiries publiques. Les autres poids lourds poursuivent leur route depuis le terminal en utilisant les mêmes axes qu'actuellement. Le projet modifie potentiellement les axes empruntés mais n'augmente pas les déplacements ou les trafics.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Activités du terminal multimodal génératrices de bruit (transbordement, déplacements...). Les bâtiments les plus proches sont des entrepôts, déjà très exposés et non concernés par une exigence réglementaire de protection. Ils serviront d'écran pour les bâtiments de bureaux ou d'habitation (distance > 300m). Nuisances actuelles : niveaux sonores 60-70 dB(A) de jour et 55-65 dB (A) de nuit. Le sud du projet est exposé au bruit des avions à plus de 50 dB (A) en Lden.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le terminal multimodal sera éclairé 24h/24 en raison de la période d'activité et de la sécurité/ sûreté des biens et des personnes.
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par des émissions lumineuses.
<b>Emissions</b>	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il s'agit d'un projet ayant pour objectif le report modal de la route vers le rail, permettant de réduire le trafic routier et donc les rejets (notamment CO2) à une échelle territoriale plus large. Grâce au report modal et aux 3 allers-retours quotidiens, la ligne Rungis - Barcelone projet permettra d'économiser environ 80 000 tonnes de CO2 par an.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de rejets liquides. Les eaux de ruissellement de chaussées sont considérées comme des effluents abordés ci-dessous, de même que les rejets issus des activités du terminal.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendre des effluents liés à la réalisation de nouvelles infrastructures (zone de stationnement, voies routières, zone de transbordement... imperméabilisées). Un atelier de petit entretien des tracteurs d'exploitation est envisagé sur site. Les eaux seront collectées et traitées avant rejet. Les principes de rejet seront conformes aux exigences réglementaires (police de l'eau, document d'urbanisme). Les dispositifs détaillés d'assainissement seront définis dans le cadre des études d'avant projet à venir.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une partie des matériaux de démolition ou des matériaux issus du démontage des voies ne pourra pas être réutilisée (environ 8000 m3 estimé à ce stade des études). Il s'agira notamment des traverses ferroviaires existantes (présence potentielle de créosote), de certains ballast ou matériaux non réutilisables ou recyclables. Ils seront évacués vers des filières appropriées. Une campagne de détection de présence de polluants et notamment d'amiante dans les enrobés et le ballast est en cours.



Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Bien qu'une partie du projet soit située dans les abords d'un monument historique, celui-ci n'est pas visible depuis le monument. Par ailleurs, le projet ne change pas fondamentalement l'occupation du sol de la zone où il s'implante : les voies ferrées existantes seront transformées en terminal multimodal rail-route.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé dans les emprises actuelles du MIN, dans une zone déjà dédiée aux infrastructures de transport et de logistique. La zone UAE 3 du PLU (SEMMARIS MIN) est déjà largement bâtie. Le règlement a été élaboré avec l'objectif de confirmer cette vocation et de faciliter l'évolution et l'extension des installations existantes.

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Les projets de développement de la Ville de Rungis ne sont pas situés dans le secteur du MIN.

Des projets d'investissement sont prévus dans le périmètre du MIN, notamment dans le cadre du programme Rungis 2025. Au total il est prévu (sur la période 2015-2025) la construction de 264 000 m<sup>2</sup> de bâtiments, la démolition de 132 000 m<sup>2</sup> et la réhabilitation de 88 000 m<sup>2</sup>. Les chantiers auront pour principaux objectifs : construction d'un nouveau bâtiment pour le sous-secteur porc ; restructuration du secteur horticulture & décoration ; création d'entrepôts pour des acteurs de la logistique du dernier kilomètre ; réhabilitation d'entrepôts anciens ; adaptation du marché secteur marée et fruits et légumes.

Ces projets ne devraient pas avoir d'incidences cumulées avec le projet de terminal multimodal, car chaque chantier reste circonscrit à un secteur particulier du MIN.

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

Le projet est implanté au cœur du MIN, dans une zone déjà dédiée aux activités de transport et de logistique.  
 Les ouvrages existants (notamment les voies ferroviaires) sont réutilisés afin de limiter les travaux (les voies ferroviaires ne pouvant être maintenues dans le cadre de l'activité future sont démantelées).  
 Les clôtures de limite d'emprise (exigence de sûreté/ sécurité des biens et des personnes) seront conçues afin de favoriser l'intégration visuelle et paysagère du terminal.  
 Des aménagements paysagers sont également prévus, par exemple à l'entrée du terminal.  
 Des mesures complémentaires pourront être prises selon les conclusions des études écologiques (ex: mise en place d'habitats de substitution pour le Léopard des murailles, coupe et abattage de la végétation à des périodes adaptées).  
 Enfin, grâce au report modal du rail vers la route, le projet présente des impacts positifs, sur le trafic, la sécurité et les gaz à effet de serre.

### 7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le pétitionnaire estime que le projet peut être dispensé d'évaluation environnementale, compte tenu:

- des effets positifs du projet (report modal),
- de la nature des activités (plateforme multimodale) et de son implantation au sein du MIN sur un site déjà occupé par des activités de transport ou de logistique,
- des études préalables et investigations ayant conclu à l'absence d'effet notable sur l'environnement et la santé humaine,
- des mesures évoquées ci-dessus et des effets résiduels faibles.

### 8. Annexes

#### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>



## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
- Annexe 7 : Plaquette de présentation - Annexe 8 : Analyse environnementale - Annexe 9 : Etude de trafic - Annexe 10 : Etude écologique

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Levallois-Perret

le, 15/03/2018

Signature



### VIIA

Société par Actions Simplifiée au capital de 16.545,72 €

Espace Seine

26 Quai Charles Pasqua - CS 9011

92309 LEVALLOIS-PERRET CEDEX

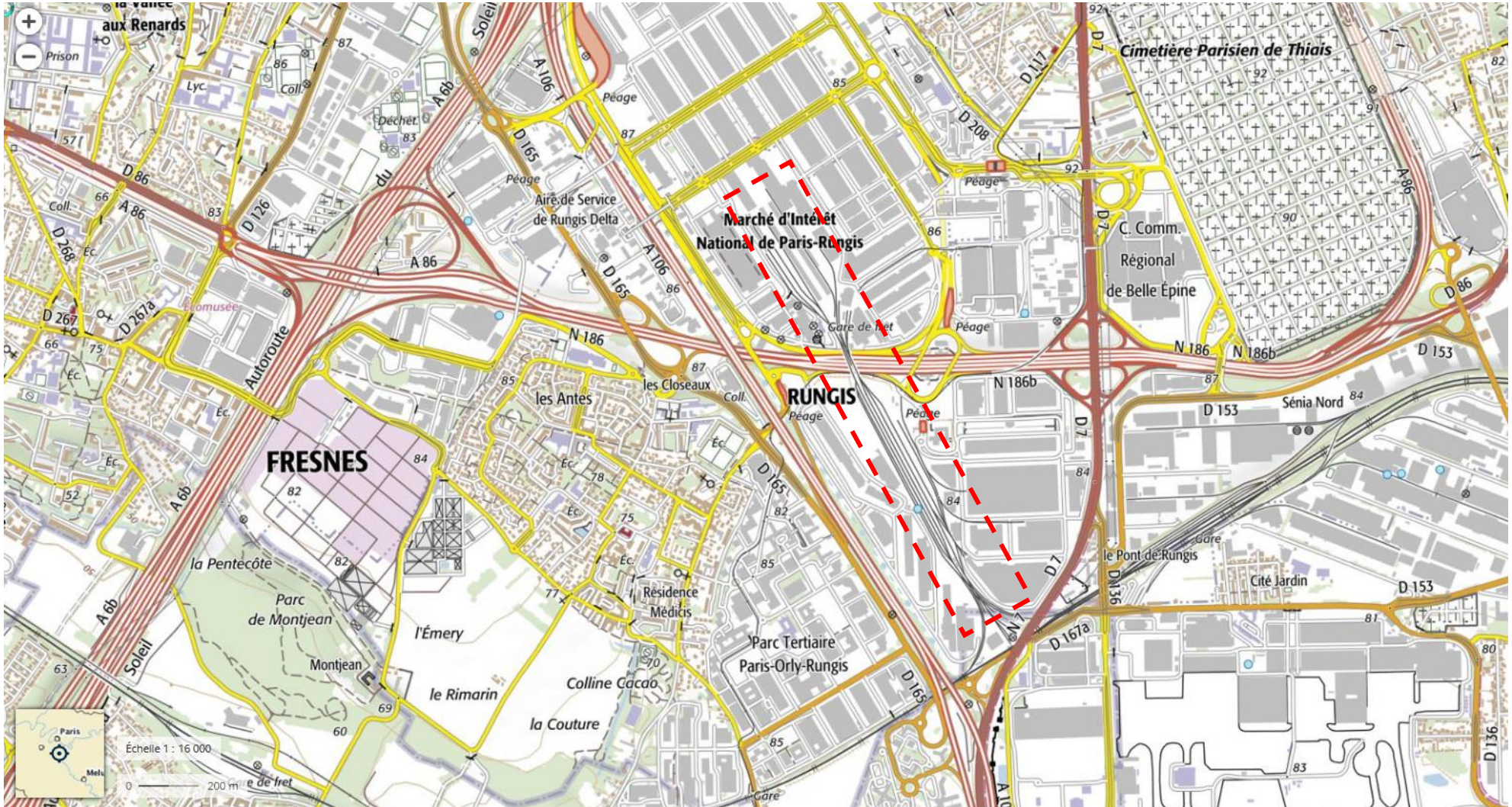
519 134 480 RCS NANTERRE

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus



## Annexe 2 Plan de situation

Source Géoportail, © IGN. Echelle d'origine 1 :16000





# Annexe 3

## Reportage photographique



**1 – vue depuis le giratoire vers le terminal**  
Source : Google maps

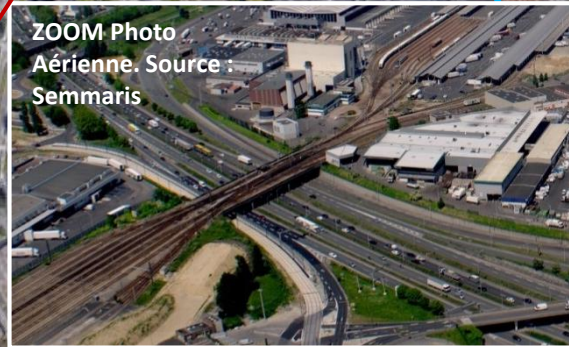


**2 – vue depuis le giratoire - Source : Google maps**



**3 – vue depuis le giratoire - Source : Google maps**





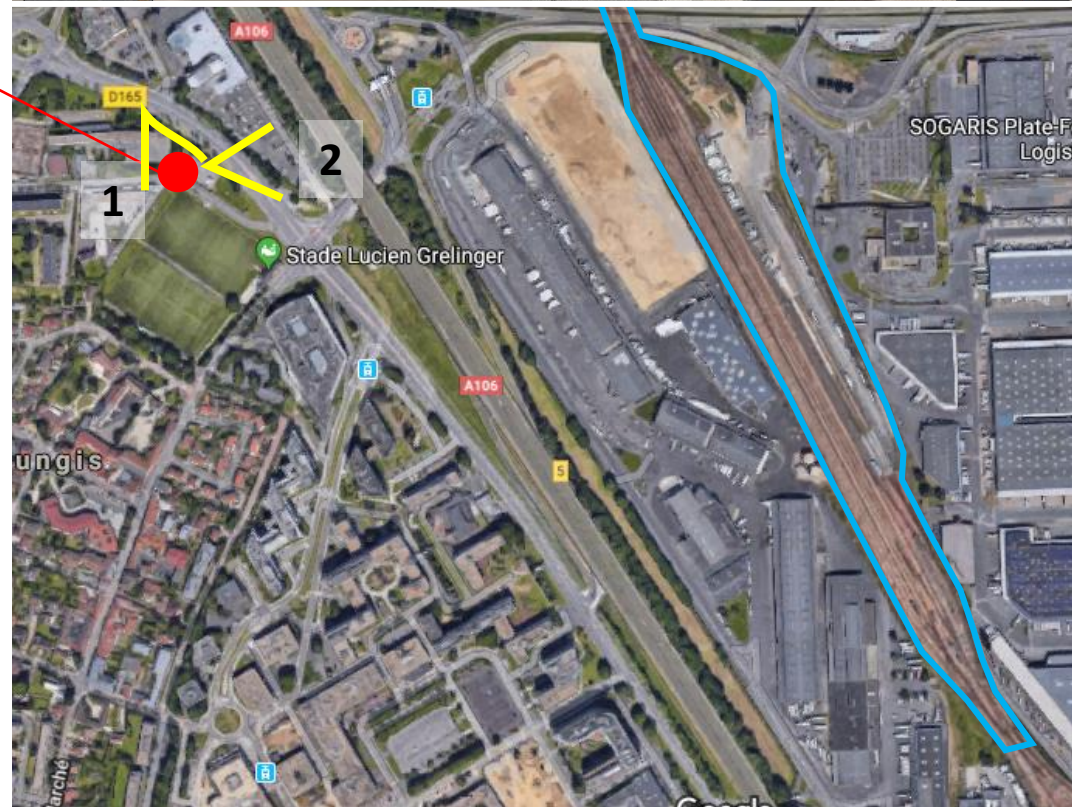
ZOOM Photo  
Aérienne. Source :  
Semmaris





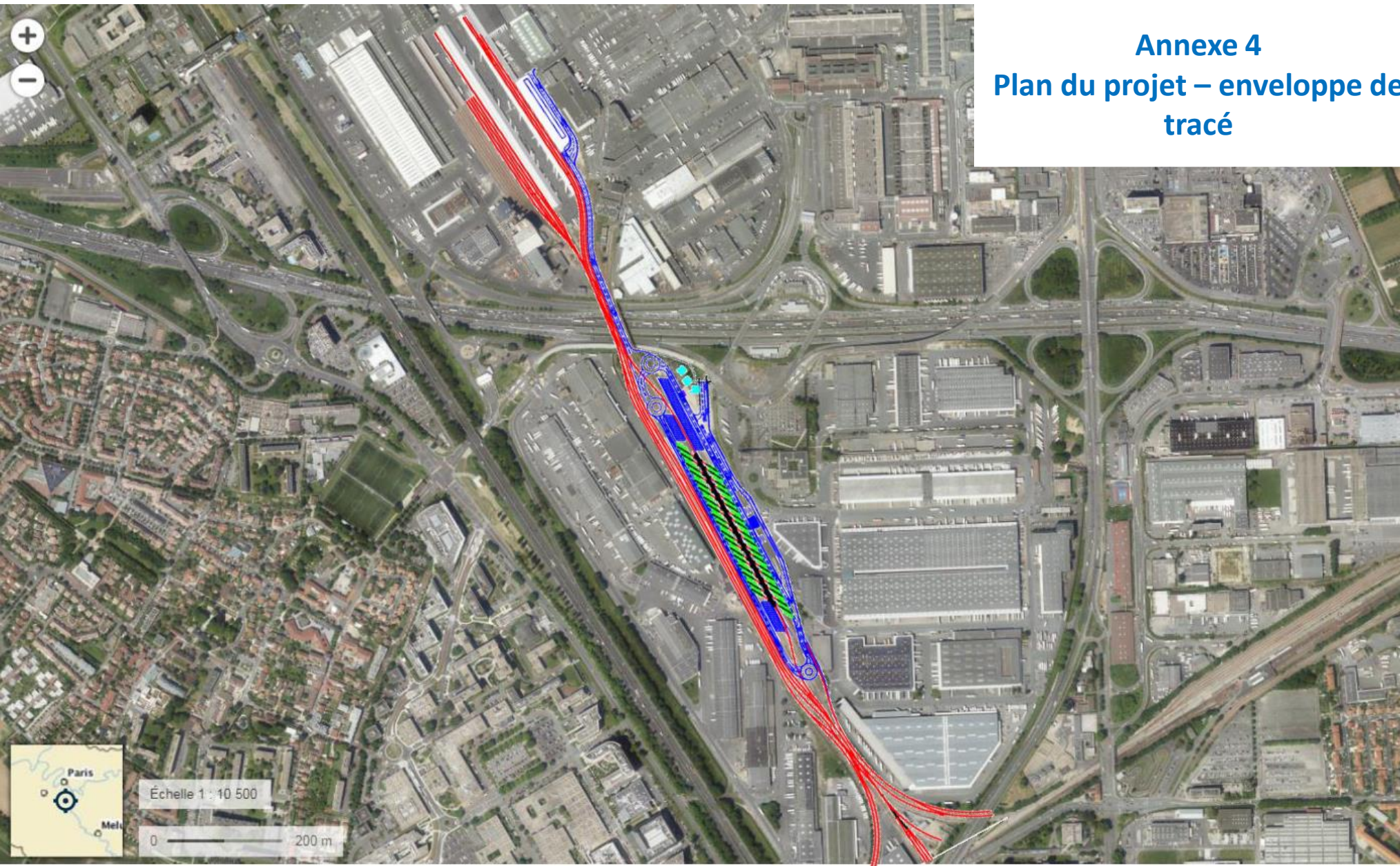








# Annexe 4 Plan du projet – enveloppe de tracé



Source Photo aérienne: Geoportail

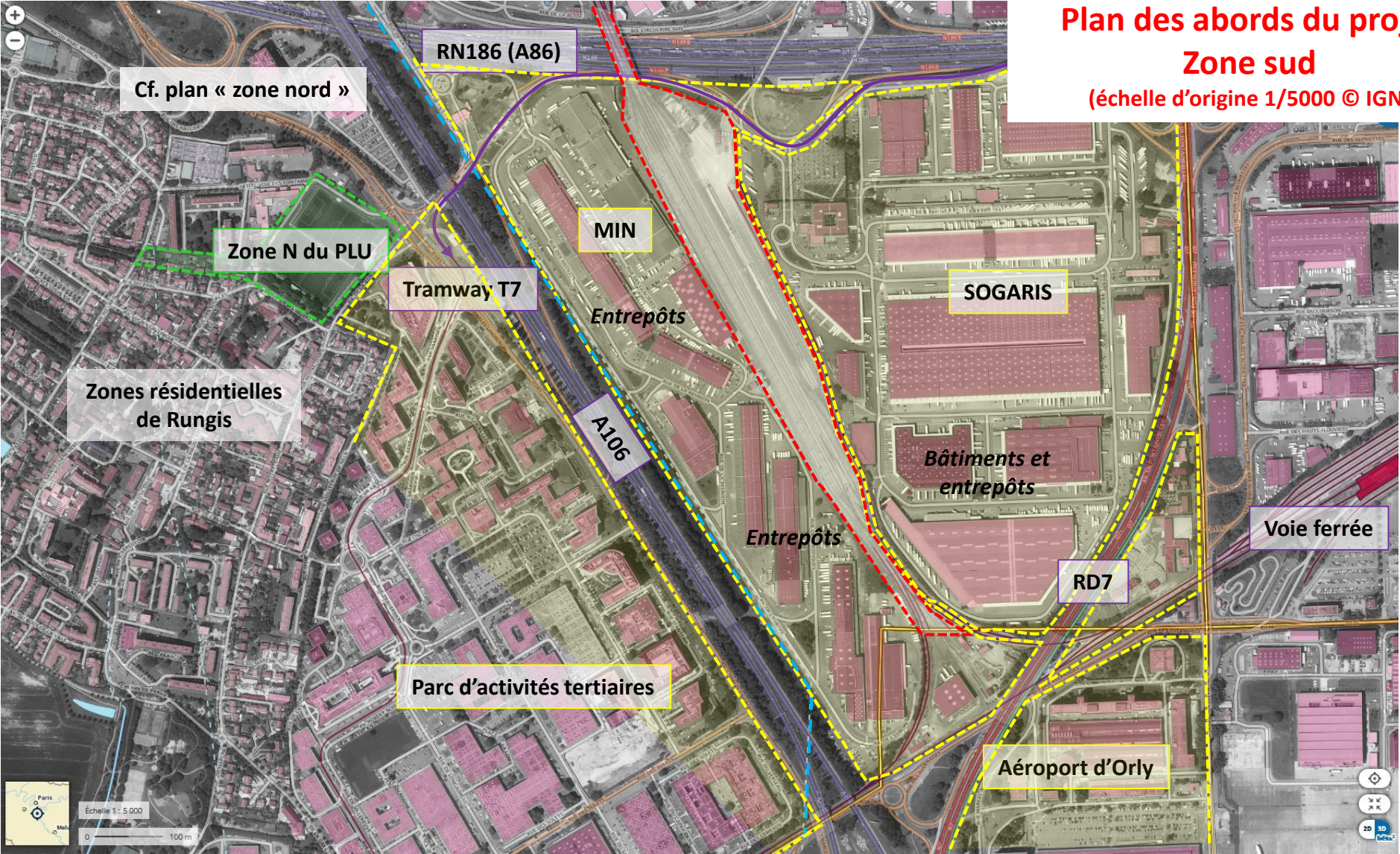


**Annexe 5 (1/3)**  
**Plan des abords du projet**  
**Zone nord**  
(échelle d'origine 1/5000 © IGN)





**Annexe 5 (2/3)**  
**Plan des abords du projet**  
**Zone sud**  
(échelle d'origine 1/5000 © IGN)





# Annexe 5 (3/3 Légende)

## Plan des abords du projet

(échelle d'origine 1/5000

Source Géoportail complété)

### LÉGENDE



#### Limites administratives



- Limite de commune
- Limite de canton
- Limite de département
- Limite de région
- Frontière nationale
- Limite cotière

#### Photographies aériennes



#### Réseau hydrographique



#### Réseau hydrographique

#### Réseau ferroviaire



- Bâtiment de gare ferroviaire
- Voies ferrées
- Voies à grande vitesse
- Funiculaires
- Voies de métro
- Voies ferrées souterraines

#### Routes



- Autoroute
- Nationale
- Départementale
- Rue. Numéro
- Piste cyclable
- Chemin, sentier
- Escalier
- Bac

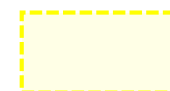
#### Bâtiments



- Services administratifs
- Lieu de culte
- Pratique sportive
- Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- Autre bâtiment
- Réservoir d'eau
- Barrage, dalle de protection, écluse ou pont
- Cimetière



Tramway T7



Zones d'activité/ zones industrielles  
(zonage des PLU)



Zones N du PLU

*Seules les grandes entités et les zones les plus proches sont représentées*



Contours du projet



## Annexe 6

### Carte de localisation des sites Natura 2000

Source Géoportail, © IGN. Echelle d'origine 1 :136440

